

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIX

2011

Núm. 114

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIX

2011

Núm. 114



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Gonzalo Rodríguez González-Aller, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Ramón Peral Lezón, capitán de navío.

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Pedro Contreras Fernández, coronel de Intendencia, Departamento de Historia; Jesús Bernal García, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Adela Arévalo Díaz del Río.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2011.

Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN: 0212-467-X.

NIPO: 075-11-065-6 (edición en papel).

NIPO: 075-11-066-1 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de sus autores.

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	7
<i>¿El primer tratado completo de construcción naval español? Un manuscrito ignoto llega al Museo Naval</i> , por Francisco Fernández González	9
<i>Marinos fusilados en tiempos de la revolución rioplatense</i> , por Carlos Pesado Riccardi	49
<i>Los ingenieros generales del Cuerpo de Ingenieros de Marina (1770-1827)</i> , por José María Sánchez Carrión	69
<i>El USS Yorktown y el destacamento de Baler</i> , por Juan Antonio Martín Ruiz	91
<i>Congreso sobre la acción del poder naval en las zonas costeras de Europa</i> , por Carlos Alfaro Zaforteza	103
<i>La historia vivida: La corbeta Nautilus. Orden del día leída a la dotación con motivo del temporal corrido el día 27 de julio de 1921</i> , por José Antonio Ocampo	117
<i>Documento: Un curioso pasaporte del teniente de fragata Mazarrredo</i>	121
<i>La Historia Marítima en el mundo: Tesoros bibliográficos de las bibliotecas del Ministerio de Defensa</i> , por José Antonio Ocampo	127
<i>Noticias generales</i>	131
<i>Recensiones</i>	141

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Francisco Fernández González es doctor en Ingeniería Naval y catedrático de Construcciones Navales en la Escuela Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) (UPM). Ha impartido cursos y seminarios en las Universidades de Cal-Berkeley, Texas A&M, Berlín y Caracas y dirigido proyectos de investigación de la Universidad Europea y en la OTAN. Organizó y dirigió el Congreso Internacional sobre la Tecnología de los Barcos de Trafalgar (2005), y actualmente dirige el Gabinete de Historia de la Ciencia y Tecnología Navales, creado en la UPM en colaboración con el Museo Naval de Madrid. Ha introducido y promovido en la ETSIN los estudios de la Historia de la Arquitectura y la Construcción Navales, sobre los que ha dirigido varias tesis doctorales. Entre otros trabajos históricos de la tecnología naval, ha publicado el estudio del *Arte de fabricar reales*, de A. de Gaztañeta (1993); *El galeón español* (en Francia); *Structures under sail and under gunfire* (2006); *España cara al mar: ingenieros y técnicos de Marina en el siglo XIX* (2007); *Aportación de Cataluña a la Arquitectura Naval* (MMB, 2008); *Spanish Regulations for Shipbuilding of the 17th century* (NHS'09) y *La Arquitectura Naval en el examen marítimo* (RAI, 2010).

Carlos Pesado Riccardi es guardiamarina de la Reserva Naval Argentina, profesor nacional de Historia y Ciencias Sociales, licenciado en Historia por la Universidad del Salvador de Buenos Aires y premio Academia Nacional de la Historia Argentina 1999 al mejor promedio de su promoción. *Magister* en Historia del Mundo Hispánico por la Fundación Mapfre-Tavera y el Instituto de Humanidades del CSIC (Madrid, 2004), publicó varios artículos de historia militar y naval, además de ser autor del libro *Gutiérrez de la Concha, una vida para el Rey*, editado por el Ministerio de Defensa (2007). Doctorando por la Universidad Complutense, sus estudios sobre la Real Armada española durante la revolución rioplatense. Miembro de número del Instituto Nacional Browniano (Argentina) y secretario general del Instituto Español Almirante Brown, y correspondiente en España del Instituto de Historia Militar y de la Comisión de Historia Militar de Argentina, además de comendador general del Instituto Histórico Santiago de Liniers.

José María Sánchez Carrión es licenciado en Ingeniería Naval por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) (UPM). Trabaja en los antiguos Astilleros de Cádiz y en diversas empresas de diseño y de equipamientos navales en la Ciudad Condal. Ha sido miembro de las Juntas de Gobierno de la Asociación y Colegio de Ingenieros Navales y del Consejo de Representantes del Instituto de Ingenieros de España y del Institut d'Engineers de Catalunya. A partir de 1992, colabora con la *Revista Ingeniería Naval*, publicando unos treinta artículos sobre la construcción naval y los ingenieros navales. Durante años ha investigado en archivos nacionales y extranjeros sobre el Cuerpo de Ingenieros de Marina, el origen de la profesión de ingeniero naval y la historia de sus enseñanzas. Su tesis doctoral, *Los ingenieros de Marina: motores de la renovación y tecnificación de la Construcción Naval española (1770-1827). Su organización, academia y realizaciones*, fue leída en la ETSIN en 2010 con resultado de sobresaliente *cum laude*. Actualmente es patrón de la Fundación Museo Marítimo de Barcelona y asociado de honor de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España. El Ayuntamiento de La Unión le ha otorgado en 2010 la Placa de Gratitud por su trayectoria profesional.

Juan Antonio Martín Ruiz es arqueólogo y doctor en Historia por la Universidad de Málaga. Ha publicado una docena de libros y más de un centenar de artículos sobre diversos temas de la antigüedad, así como las guerras de Cuba y Filipinas. Miembro del grupo de investigación *El legado de la antigüedad*, de la Universidad de Almería, y del Centro de Estudios Fenicios y Púnicos de la Universidad Complutense, ha sido Premio Extraordinario de licenciatura por la Sección de Historia de la Universidad de Málaga en 1992, y ganador del II Premio de Investigación Histórica y Etnográfica Villa de Mijas en 2005, así como director del Museo Municipal de Pizarra. También es miembro del comité científico de las revistas *Aljaranda* y *Takuruna*.

Carlos Alfaro Zaforteza se licenció en el departamento de *War Studies* del *King's Collage London* (Universidad de Londres), en el que cursó estudios de doctorado. El tema de su tesis se centra en la Marina del siglo XIX. Entre sus trabajos figuran «Cambio tecnológico y política naval en la monarquía isabelina: los primeros buques blindados» (2001), publicado en esta REVISTA, y «The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854» (2006), en *War in History*, y otros.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.

C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta

28071 Madrid (España).

Teléfono: (91) 312 44 27

Fax: (91) 379 59 45.

C/e: ihcn@fn.mde.es

NOTA EDITORIAL

Para el Instituto de Historia y Cultura Naval, el semestre que acaba de comenzar se presenta cargado de actividades de todo tipo. Por un lado, el AJEMA ha establecido la programación de una «Semana Naval de la Armada» en Madrid del 26 de septiembre al 2 de octubre, donde se van a concentrar un gran número de actividades: las exposiciones «Historia de la navegación» y «Retornos industriales a las inversiones en construcciones navales», en el Museo Naval; la celebración del décimo aniversario de la creación de los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, en la Escuela de Guerra Naval; un ciclo de conferencias y paneles titulado «Foro de estrategia y política industrial», precedido por dos conferencias relativas a sus antecedentes históricos: «Los arsenales: polos de desarrollo económico e industrial» y «Retornos industriales de las inversiones de los planes de escuadra», en el salón de actos del Cuartel General; la presentación de la obra *La Gran Armada*, del prestigioso historiador inglés Geoffrey Parker; la celebración del seminario de doce horas lectivas «La navegación astronómica», organizado por el Real Observatorio de la Armada en colaboración con este Instituto, que se celebrará en la Escuela de Guerra Naval y que ha tenido tan extraordinaria acogida que habrá que pensar en una repetición en un próximo futuro; la programación de una jornada de cine naval y la organización de un foro de modelistas navales donde se presentarán unos cincuenta modelos y dioramas de gran calidad. Todo esto sin olvidarnos de las XLIII Jornadas de Historia Marítima, dedicadas en esta ocasión al proceso de emancipación americana, y por último un seminario de Historia Naval, organizado en colaboración con la Facultad de Historia de la Universidad Complutense, que consta de 12 conferencias a impartir a partes iguales por oficiales de la Armada y profesores de la Universidad.

Finalizará este segundo semestre con el acto de entrega de los Premios Virgen del Carmen de este año en sus distintas modalidades.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

¿EL PRIMER TRATADO COMPLETO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOL?

Un manuscrito ignoto llega al Museo Naval

Francisco FERNÁNDEZ GONZÁLEZ
Doctor en Ingeniería Naval

Introducción

En octubre de 2010, se le ofrecía al Museo Naval un libro manuscrito para su evaluación. Se trataba de un infolio, encuadernado en pergamino, con más de setenta folios de texto y más de cincuenta planos de barcos que incluían desde un navío de ochenta cañones hasta lanchas y falúas, la mayoría de ellos cajas de cuadernas de mercantes armados. Desde el primer momento, se descartó que fuera un escrito de Gaztañeta, como pretendía el propietario, pues incorporaba datos de los barcos construidos por Autrán en Guarnizo después de 1728, año en que murió Gaztañeta. Se trata de un libro que puede considerarse como el primer tratado completo de construcción naval escrito en España, ya que no sólo incluye los mismos capítulos de las *Proporciones* de Gaztañeta (1), sino que añade todos los que este dejó enumerados entonces con la promesa de escribirlos más adelante. La importancia del manuscrito ha motivado al Ministerio de Cultura para adquirirlo y depositarlo en el Museo Naval.

El análisis inicial del manuscrito ha permitido situar a su autor entre los constructores cercanos a Gaztañeta en Guarnizo, y datarlo entre los años 1733 y 1738. La identificación precisa de su autor y el esclarecimiento de las circunstancias en las que fue escrito, son objeto de una investigación que coordina el Museo Naval con las universidades de Murcia y Politécnica de Madrid. Se adelantan aquí algunas hipótesis.

Hemos comprobado que el manuscrito tiene mucho en común, no solo con las *Proporciones*, en los temas que comparte, sino con otras dos obras contemporáneas, también manuscritas, que ya eran conocidas por los estudiosos, y a las que este nuevo descubrimiento añade contenidos y valor, al tiempo que completa con ellos una trilogía de documentos técnicos esenciales para conocer los detalles de la tecnología de la construcción naval española entre Gaztañeta y Jorge Juan.

(1) GAZTAÑETA, Antonio: *Proporciones...* 1722. Museo Naval MBN.

En este trabajo presentamos este nuevo manuscrito y analizamos su contenido en relación con las *Proporciones* y con los otros dos manuscritos mencionados, con los cuales comparte la revisión y continuación de la obra de Gaztañeta. Aunque se desconocen las fechas precisas en que se escribieron los tres, es probable que el primero fueran los folios firmados por Gerónimo de Aizpurúa y hallados hace tres décadas, cuyo facsímil ha sido publicado junto con su transcripción y un estudio histórico (2) (A). Le seguiría el libro que ha llegado recientemente al Museo Naval, cuya existencia era desconocida, el que identificamos como *manuscrito ignoto* (3) (X). Cabe también el orden contrario, e incluso la simultaneidad de ambos. Ayudará a resolver este enigma el estudio y la comparación de los detalles y los datos numéricos de ambos. En último lugar en el tiempo puede situarse el manuscrito que se conserva el Museo Naval como Ms. 1587 (4) (J). En adelante se identificarán con las respectivas iniciales (A), (X) y (J) para abreviar.

Completamos la descripción de los tres manuscritos con una relación resumida de los contenidos del manuscrito ignoto. Finalmente, presentamos un extracto de la comparación de este último con los otros tres textos mencionados, para destacar coincidencias y sus diferencias.

El Ms. 1587 del Museo Naval (J)

En el Museo Naval de Madrid se conserva un manuscrito anónimo, en cuya manchada portada de piel puede adivinarse con dificultad un título: *Journal des affaires de Notre commerce, commece ... a Lieu Grana ... ve..es le p'ere Juin 1738*. Las referencias a este texto que se han escrito hasta el presente leen erróneamente «construction» donde nosotros leemos «commerce», y «1733» en lugar de «1738».

Es un libro encuadernado en piel, con tapas de 342 x 481 y lomo de 35 mm. Contiene 49 folios de 335 x 476 mm, de los que dos han sido arrancados dejando sólo un trozo, y los seis finales están en blanco. Los folios que quedan enteros han sido numerados correlativamente con lápiz, del 1 al 41.

Pegado en la guarda de la tapa delantera tiene un plano de 233 x 191 mm que muestra una caja de cuadernas y la roda de un navío, aparentemente cortado de otro plano mayor para decorar la guarda. Este plano presenta la misma factura que los que contiene el manuscrito ignoto. Hay un plano suelto de los baos de una cubierta, cuya manga mide 191 mm y la eslora entre marcas 553 mm. Sólo contiene otro plano más: una caja de cuadernas trazada en el folio 41r, con una manga de 253 milímetros.

(2) ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes, y ARRIZABALAGA MARÍN, Sagrario: *Observaciones...* FOG, 2004.

(3) ANÓNIMO: *Manuscrito ignoto*. Museo Naval, Biblioteca.

(4) ANÓNIMO: *Journal des affaires de Notre Commerce...* MNM, Ms. 1587.

Lo que se puede leer del título escrito en la portada no se corresponde con el contenido del libro, extremo este que sugiere que se utilizaran para encuadernar los folios manuscritos unas tapas de piel que habrían sido preparadas y rotuladas para otro contenido.

El texto desarrolla sólo parte de los contenidos del manuscrito de Aizpurúa. Incluye las reglas del arqueo que dictó «su Alteza» en 1738, lo que permite datar el escrito después de esa modificación.

Es el único manuscrito de los tres que incluye la misma tabla de Gaztañeta con las proporciones de los navíos desde 80 hasta 10 cañones. Copia todos los valores de aquélla corrigiendo los dos errores de las esloras de 80 y de 20. También es el único que añade una tabla similar con las proporciones de la arboladura según la manga, desde 28 hasta 10 codos.

El manuscrito de Gerónimo de Aizpurúa (A)

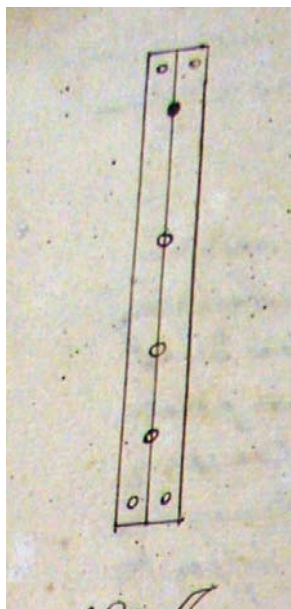
El año 1982, el laureado modelista naval guipuzcoano Jesús María Perona Lerchundi encontraba en el ático de un caserío, junto a varios documentos y planos de diversas épocas de embarcaciones construidas en el astillero de Mutiozábal (Orio), más de cien folios de un manuscrito firmado por Gerónimo de Aizpurúa y titulado *Oservazione que se pratican para la delineazion de nauios en las costas de Cantabria*.

Este manuscrito ha sido restaurado, estudiado, transcrito y comentado por Lourdes Odriozola Oyarbide y Sagrario Arrizabalaga Marín. La Fundación Oceanográfica de Guipúzcoa publicó en 2004 una cuidada edición fotográfica del manuscrito junto con el estudio de las dos historiadoras citadas.

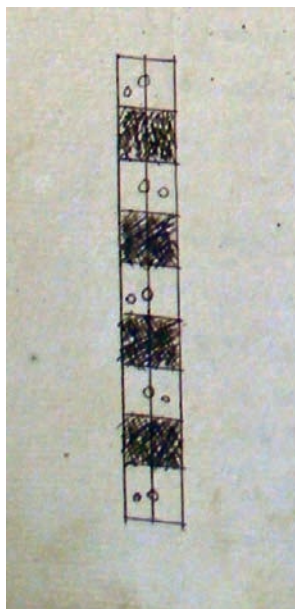
Gerónimo de Aizpurúa y Echeveste (1702-1761) había sido ayudante constructor en Guarnizo, donde trabajó desde los veintiún años. Ejerció a las órdenes de Arrueta, Autrán y Boyer, y entre 1723 y 1750, año en que se mudó a Ferrol, pudo participar en la construcción de 32 navíos, 11 fragatas y 6 bombardas, de los cuales sólo cuatro se botaron después de escribir su obra (5).

El manuscrito consta de 101 folios escritos, pautados con 36 o 37 líneas y con los nombres de los capítulos en el margen, con una estructura similar y un desarrollo paralelo al del *manuscrito ignoto*, con el que tiene en común algunas ilustraciones. Tal es el caso de los dibujos en el margen que explican cómo clavar la albitana al branque (f. 32v), cómo empernar la carlinga o sobrequilla (f. 33r), y cómo ligar los sobreplanos (f. 33v).

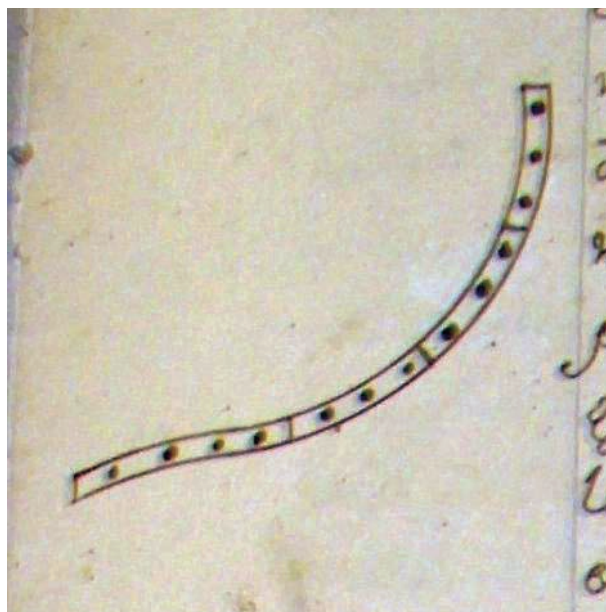
(5) ODRIOZOLA: *op. cit.*, pp. 33-35.



Sf21v-albitana.



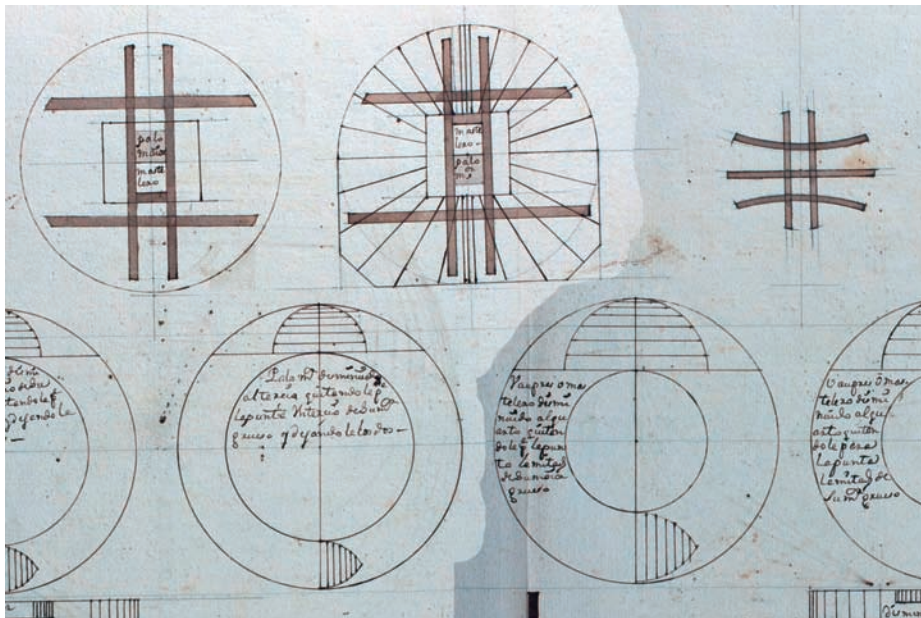
Sf21v-carlinga.



Sf22r-sobreplanes.

¿EL PRIMER TRATADO COMPLETO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOL?...

Incluye dos dibujos, similares a los que el *manuscrito ignoto* tiene en color, para explicar la construcción de los palos y las vergas, así como la tabla de dimensiones de cañones y cureñas.



XMI 111-palos.

Ambos manuscritos reproducen entera la *Regla de Arqueo* dada en Ventosilla en 1613, y también los dos señalan con la observación *Ojo* los artículos 16° y 18° y subrayan la corrección cuando la manga no está en la cubierta. Presenta un ejemplo de cálculo del arqueo para un navío de 87,5 x 24 codos, distinto del de 90 x 25 codos que calcula el *manuscrito ignoto*.

Al final (ff. 98r-102v), el documento incluye una *Tabla de las Cosas más Notables que Contiene este Libro*, un índice alfabético como el que el *manuscrito ignoto* pone al principio.

Incluye las medidas de los navíos *San Phelipe el Real* (116 cañones), *Santa Isabel* (80), *Santa Ana*, *la Reina*, *el Príncipe* y *la Princesa* (70), *la Vitoria* (46), *Santiago* y *San Isidro* (60), y así como el hierro que llevaron algunos de ellos y *el San Fernando* y *la Galicia*.

El último folio (f. 106) presenta las *Medidas con que está fabricada la falúa mayor del Navío el Real*, y *las medidas de la fragata nombrada el Neptuno*.

Aparte de los dibujos mencionados, no incluye ningún otro, ni plano alguno.



XMI 117-vergas.

En el estudio citado (6) se afirmaba que el manuscrito «no tiene la estructura propia de un libro» y que «la ordenación de la información es muy similar a la que presentó Antonio de Gaztañeta en su *Arte de Fabricar Reales*, por lo que no es aventurado pensar que Gerónimo de Aizpurúa tomara como modelo de sus apuntes esta obra».

Un análisis formal del *manuscrito ignoto* permite afirmar que tanto este como el de Aizpurúa fueron escritos siguiendo el modelo de las *Proporciones*, y que cualquiera de los dos pudo ser utilizado como referencia próxima para componer el otro, o que ambos fueran compuestos a partir de un tercero que desconocemos.

El *manuscrito ignoto* (X)

En octubre de 2010 llegaba al Museo Naval de Madrid este tratado manuscrito de construcción naval del que no teníamos noticia.

Es un tomo *in folio*, de papel verjurado de 270 x 380 mm, con planos originales delineados a mano e iluminados con vivos colores, encuadernado con tapas de pergamino, con solapas y cierre atado.

(6) ODRIOZOLA: *op. cit.*, p. 41.

No contiene título, ni nombre de autor, ni lugar, ni fecha de su composición.

Cada contratapa tiene pegado un plano, a modo de guarda.

Contiene 72 folios de texto numerados del 1 al 71, con el 44 asignado a un plano, más dos finales sin número, además de los planos sin numerar y varios en blanco al final.

Los planos están trazados por ambas caras del papel y varios de ellos se encuentran pegados a la anchura del folio hasta con cinco pliegues.

Con la excepción del plano que acompaña a la descripción del trazado de la varenga maestra y el perfil, los planos se colocan sin una relación aparente con el texto, que no hace referencia a ellos, agrupados delante de los folios con los números 1, 28, 40, 45, 57 y 73.

El papel verjurado tiene una marca de agua con las iniciales LVG, bajo un blasón con banda diagonal a su izquierda y coronado con una flor de lis.

Cada página de texto tiene trazada una caja y está pautaada a lápiz con 45 líneas que deja un margen izquierdo amplio en el que se escribe el epígrafe de los contenidos de los artículos o capítulos.

La letra presenta claras diferencias con la del manuscrito del *Arte de Fabricar Reales* de Gaztañeta de 1688 y también con los otros dos manuscritos que se tratan aquí.

El contenido sigue el texto del libro de las *Proporciones* de Gaztañeta pero, aunque reproduce literalmente trozos de aquel, modifica otros, añade casi siempre sus propias explicaciones y aborda temas que aquel texto no incluía. Describe el navío de 80 cañones, mientras que el reglamento de 1720 describía el de setenta.

Pero lo más importante, lo que confiere a este manuscrito su mayor valor, es que no sólo desarrolla todos los capítulos que Gaztañeta había dejado sin tratar en sus *Proporciones* y que había anunciado para una publicación posterior, sino que revisa el texto del y corrige su contenido en varios capítulos. Se trata, pues, de la obra de un seguidor cercano a Gaztañeta que hace realidad lo que aquel anunciara en la suya y que, como se verá luego, corrige también lo que escribiera G. de Aizpurúa.

A diferencia de las *Proporciones* y del texto de Aizpurúa, contiene un tratado de construcción naval completo, pues incluye el trazado de las formas y la construcción. Se trata de la obra de un constructor, escrita a modo de tratado, con detalles y observaciones que revelan la experiencia práctica de su autor y su interés por la precisión. La ausencia de portada, título y fecha, y la inclusión de los planos sin comentarlos, hacen del tratado un cuaderno de trabajo para uso de su autor, por más que su grado de acabado, propio de un libro, podría haber facilitado su publicación.

Tienen gran valor técnico los planos, en los que se puede ver el procedimiento del trazado aunque no se explique en el texto. En todos ellos se trazan siete cuadernas de armar en proa y nueve en popa, y en varios casos el autor prueba diferentes formas de resolver el trazado de un mismo barco.

Muchos de los planos son para barcos mercantes armados y ninguno de ellos tiene una cuaderna maestra como la del *Princesa* (7). Sólo tres tienen sus costados con tramos de menor curvatura separados por radios menores, al modo de las formas que se trazaban en Tolón. Si bien el fuerte de todos se reduce a una sola línea, al modo francés, las formas del fondo en la apurada son rectas, sin concavidad, del estilo inglés. Aparentemente, se trata de un ejercicio ecléctico que se practica en todos los planos para combinar ambos estilos.

Todo el texto, incluido el que se lee en los planos, parece escrito por una misma mano e incluye datos de los navíos que fueron construidos por Cipriano Autrán y botados en Guarnizo entre 1729 y 1732, pero solo de éstos y de la *Galicia*, que fue construida por Arzueta en La Graña después de haber terminado cinco navíos en Guarnizo entre 1722 y 1726. En el f. 70v menciona al maestro herrero Pedro Echevarría y sus sobrinos, y en uno de los folios finales refiere el peso de dos ligazones en Guarnizo, el 4 de abril de 1727, de orden de don José Campillo.

Aunque no es el propósito en este artículo investigar al autor de este manuscrito, pueden apuntarse algunos datos relativos al artífice de los barcos que en él se describen.

Fernández Duro (8) dice que Autrán fue autor en 1742 de una obra titulada *Método, reglas y proporciones para la construcción de bajeles*. No hemos encontrado este texto.

Artiñano (9) escribe: «Don Ciprián Autrán (del que hay un tratado de construcción naval)...».

Hasta ahora no hemos sabido más de tal tratado, que debe de ser distinto del que cita Fernández Duro, ya que en la página 224, nota 1, añade: «De Cipriano Autrán se conserva: *Método, reglas y proporciones para la construcción de bajeles*, de 1742. Son sencillamente las tablas o *Reglamento* de las dimensiones para la ejecución; no contiene parte teórica».

Si Artiñano lo estudió para emitir esa opinión, no se trataría del manuscrito que se estudia aquí.

El manuscrito incluye planos para barcos mercantes y de embarcaciones de la ría de Bilbao que también sugieren un autor diferente de Autrán, quien se trasladó a La Carraca en 1733 y del que no sabemos que diseñara naves mercantes.

Se incluyen varios planos y datos de la fragata *Netuno*, con 24 cañones, y también «las medidas tomadas a la fragata del capitán Morfil, de fábrica inglesa».

El f. 73v se encabeza con *El Netuno* las «Medidas tomadas a la fragata de 24 cañones de artillería de fábrica inglesa que andando al corso de ingleses en

(7) Plano J8113, *Admiralty Collection*, NMM, Greenwich, UK.

(8) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*. Tomo V: *Fábrica de naos*, p. 271.

(9) ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio de: *Arquitectura Naval Española*, p. 162, n. 3.

el seno mexicano y costas de la mexicana fue azote de cuantos llegó a alcanzar a la vista».

«Mide E=56; Q=49 y M=16 codos».

En otro lugar (f. 72v) añade: «La fragata del capitán Morfil mide E=39, Q=33 y M=12 codos».

G. Aizpurúa transcribe también al final de su texto los datos de la fragata *Neptuno*, pero no hace mención del capitán Morfil.

No hemos hallado datos en fuentes inglesas sobre tal fragata *Neptuno* ni sobre el capitán Morfil. Los registros del Almirantazgo británico que recoge Rif Winfield (10) no mencionan esta fragata, pero en el archivo de Guillén en el MNM existen dos fichas que citan sendas fragatas con este nombre, las cuales fueron incluidas en las listas de la Real Armada; son éstas:

Neptuno 1ª, apresada en 1725 y excluida en Cartagena de Indias en 1726.

Neptuno 2ª, comprada en 1727 y excluida en Santander en 1728.

Faltan más datos para determinar si alguna de estas dos, y cuál de ellas, es la que merece tanta atención y cuyas formas traza tres veces el *manuscrito ignoto*.

Cantidad de información

Hacemos aquí una estimación de la cantidad de información que contiene cada uno de los cuatro textos que analizamos. Se identifica este dato con el número de letras que contiene la parte de texto de cada uno de ellos, el cual se ha computado a partir de las letras que tiene un folio representativo escrito en todas sus líneas.

Texto	Folios	Cars sin esp.	Planos	Cars
<i>Proporciones</i>	31	1400 a 1600	2	93.000
<i>Ms. ignoto</i>	72	2400 a 2600	51	360.000
G. de Aizpurúa	101	1400 a 1600	4	303.000
Ms.1587 MNM	41	1000 a 1200	4	90.200

Aunque la extensión de los dos textos extremos es comparable, su contenido es totalmente diferente. Sin embargo, la extensión de los dos manuscritos centrales refleja la realidad de que tienen en común una gran parte de su contenido. Las coincidencias y diferencias entre los cuatro textos se pueden determinar de manera más aproximada comparando los epígrafes de sus capítulos, como veremos a continuación.

(10) WINFIELD, Rif: *Ship list of the Royal Navy 1714-1796*.

Contenido de los cuatro textos

Se reproducen aquí los títulos con que los sucesivos textos describen cada una de las respectivas partes en las que se divide, y para cada una de ellas se añade el número de capítulos que se identifican con epígrafes propios, con mención del primero y del último de estos.

Con este resumen se pueden ver las similitudes y las diferencias entre los cuatro textos de un modo general, atendiendo tanto a la redacción de los títulos como al número de capítulos con los que desarrollan cada parte. Se deja para otro lugar la reproducción *in extenso* de los capítulos y planos del *manuscrito ignoto*. A este índice detallado podrá referirse el lector para comprender mejor las comparaciones que hacemos más adelante.

En la transcripción de los títulos que presentamos se escriben tras un apóstrofo los que en los manuscritos son superíndices.

Títulos y capítulos de las *Proporciones de Gaztañeta de 1720*

«Proporciones de las medidas las más esenciales que se consideran para construir un Bajel de Guerra, que debe montar setenta Cañones, de veinte y cuatro libras de bala en la primera cubierta, o batería, de diez y ocho libras en la segunda, y de a ocho libras en el Alcázar y Castillo de Proa, son como se sigue».

Treinta y seis capítulos, de *Eslora a Porte de las toneladas*.

«Proporciones de las medidas con que se debe construir un Baxel...».
Ocho barcos, de *Baxel de 80 cañones a Fragata de 10 cañones*.

«Explicacion de la varenga maestra, y su construccion, y la de la Popa llana con todas sus partes, y la practica que se debe observar en todo, es como sigue».

«Explicacion del plano para construir vn Baxèl de Guerra, capaz de montar setenta Cañones donde se declaran sus mas notables partes, y lo que se deberá observar, en la práctica de su formacion, con la mayor claridad que sea posible, segun las proporciones dadas, es como sigue».

Veintinueve capítulos, de *Quilla a Repartimiento de la Porteria por el largo de la Eslora*.

«Explicacion del plano de un Baxel de Guerra de setenta/ cañones, a saber».

«Explicación de lo largo, grueso y ancho, de los materiales que debe llevar vn Baxel de setenta Cañones, es como sigue».

Cincuenta y siete capítulos, de *Quilla* a *Entarimado de la estancia del cirujano*.

Termina el texto de las *Proporciones* con las siguientes palabras del autor:

«Quedan explicadas todas las partes Proporciones para fabricar vn Baxel de 70 Cañones; y aunque aqui proponemos lo que deben tener los gruesos, anchos y largos de los materiales con que se debe executar la obra; es de advertir, que no se han de arreglar vnicamente a la rigurosa medida que se da, pues se ofrezce muchas veces ser preciso sugetarse a lo que de si diere el material, y lo que a estos les faltare en su grueso, se podra suplir con fortificacion equivalente en la parte interior del Baxel con Palmejares, que ciñan de Popa a Proa, las demas obras que requiere el Baxel se omiten, por ser vnicamente esta relacion la de construir en rosca el cuerpo del Baxel.

»Y siendo preciso consequentemente se tenga noticia individual para perfeccionar enteramente esta Obra de todas las partes de que se compone, como son toda su Arboladura, Jarcias pendientes (...) Lancha, y Bote con todo su aparejo, como vna noticia general, y completa, de quanto sea necesario para vn total armamento de vn Baxel de Guerra; se dara noticia de todo en otra Relacion, para que se tenga presente, explicando distintamente cada cosa de por si, demostrando las que se necessitaren, y explicando todas las demas con la mayor claridad que se pudiere. Madrid 21 de Septiembre de 1720».

Acaba el libro con «Plano y Perfil de la Varenga Maestra y Espejo de Popa de un Navio de Guerra de 70 Cañones».

Títulos y capítulos del *Manuscrito Ignoto*

«Tabla de las Cosas mas Notables que se contienen en este Libro formada por orden de A, B, C p'a encontrar con façilidad qualquiera partida que se procure allar con breuedad por sus folios».

«Proporciones y reglas Generales de las Medidas Las mas Exçençiales que se Consideran Para Constru/ir Vn Vaxel de guerra Capaz de montar ochenta Cañones de Artilleria de Calibre de Veinte y quatro Libras de vala en la primera vateria, en la Segunda de diez y ocho, y en el Alcazar y Castillo de Peso de a ocho Libras Como Se Sigue».

Cincuenta y dos capítulos, de *Esloria* a *Modo de haçer el Taxamar*.

«Proporçiones de los Materiales de que se compone un cuerpo del Vaxel capaz de Montar ochenta cañones de Artilleria son las que se siguen».

Ciento doce capítulos, de *Gruesso que tendra la quilla* a *Zepos de Anclotes*.

«Regla que se deue practicar en la Vnion de los Materiales de vn Vaxel y como se deuen clauar y empernar, proporcionando el Largo del Clauo al grueso de la madera y tabla».

Treinta y tres capítulos, de *Piezas de la quilla* a *Curvas del tajamar*.

«Explicacion de la Barena Maestra y su construccion, y la de la popa llana con todas sus partes y la practica que se deue obseruar en todo, es como sigue».

Trece capítulos, de *Astilla muerta y plan en la m'ra* a *Construccion de la prim'ra varenga de proa*.

«Proporciones y Reglas Generales para haçer Arboladuras de qualquiera Nauios grandes mediano ô pequeño areglando sus Palos, masteleros y Bergas, al tamaño de su Buque con forme se yra explicando en este tratado que abla Generalmente para todos sin particular yzar a ninguno, y la practica que se deue obseruar en su manufactura es como sigue».

Ciento quince capítulos, de *Palo mayor* a *P'r la q'ta de los masteleros*.

- «Para Arbolar vna Balandra
- »Para Arbolar vn Bergantin
- »Para pataches de Plencia y Somorrostro
- »Tamaño proporcionado p'a lancha y vote».

«Proporciones de los Cables, Calabrotes, Jarcias principales, y de Lauor del seruicio de vn Nauio de primera Linea que deue montar, ochenta cañones de Artilleria cuya Manga deue ser veinte y cinco codos, y su puntal doze y medio medidos desde la cara alta, ô, plano de la quilla hasta la Linea Recta donde se deuen asentarlos vaos de la primera cubierta encima de los durmentes de ella, y su aparejo que deue llevar se yra explicando por su horden como sigue»

Setenta y nueve capítulos, de *Cables y Calabrotes para el Combes* a *jarcia P'a la verga de gata*.

«Para los demas aparejos, y Jarçia suelta del seruicio del Nauio, y Vsos de ellos en todo lo que se ofreciese hiremos explicando haçiendo la Relaçion y Nominacion de cada vno por su horden como sigue».

Once capítulos, de *Las Gatas y Capon* a *Arañas*.

«Regla y forma para aparejar qualquier nauio cortar la Jarçia y dar los largos y gruesos que cada cauó, ô, Jarçia necesita, solamente con la Noticia de la manga del Nauio para que ha de seruir la Jarçia que se quisiere cortar».

¿EL PRIMER TRATADO COMPLETO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOL?...

Setenta y tres capítulos, de *Estay mayor a Anclotes*.

«Modo y explicación para Cortar qualquiera genero de velas para Vn Nauio»

Ocho capítulos, de *Vela m'r y de gauia a La mezana en Brusca*.

«Regla para Hazer Cureñas de qualquier tamaño».

Catorce capítulos, de *Solera de la Cureña a Grueso de los materiales que deuen lleuar*.

«Tabla de medidas de los cañones de fierro.

»de 24, 18, 12, 8, 6 y 4 libras

»Y medidas de sus cureñas, los aparejos y todos los elementos de cada porta».

«Tabla de la Polvora que Necesita vn cañon de Artilleria segun su calibre en todas las funciones de prueuas Saludo y Combate es como sigue».

Dieciséis capítulos, de *Para cañon de vno asta quatro libras a Cañon de 36, Saludo y Combate*.

«Las obras de Carpinteria que Necesita vn Nauio en lo que toca a las de su aparejo, ô, mareaje es Como sigue».

Veinticinco capítulos, de *Amantillos m'res a P'a la escota de la mezana*.

«La jarçia que deue lleuar Vna Cabria capaz de arbolar Vn Nauio de Linea».

«Regla para Arquear Nauios confirmada/ por el Rey en Ventosilla a diez y nueve de Octubre del año de mil seiscientos y treze es como sigue».

Texto completo y *Demostradas las medidas de un nauio de 80 cañones*.

«Proporciones de los gruesos que deuen tener los gruesos de la quilla de vn Nauio, Branque, Codaste, varengas, Ligazones y tabla, arregladas con la manga del Nauio para que an de seruir como tambien el largo y grueso de las Cauillas y Clauos. Es como se sigue».

Diez capítulos, de *La quilla a Ydem clauos*.

«Razon del Numero de Materiales que con Distingion y Nominaçion de piezas se a considerado/ puede lleuar Vn Nauio capaz de montar, ochenta cañones de Artilleria es en la forma y manera siguiente-».

Listado y cuenta de todas las piezas de un navío de 80 cañones

«Razon de las medidas con que se fabricaron Los Nauios Nombrados *San Phelipe* el Real con tres cubiertas su alcazar y castillo capaz de montar ciento y diez y seis cañones de Artilleria, el *S'ta Ysabel* con dos cubiertas su Alcazar y Castillo con setenta cañones cada Vno, el *Santiago* y *San Ysidro* tambien yguales con dos cubiertas su Alcazar y Castillo con sesenta cañones de Artilleria cada Vno y la *Vitoria Galera* con quarenta y seis cañones de Artilleria, son las que se siguen».

Medidas del Real - Fierro que lleva dho Nauio el Real.

Medidas del Nauio S'ta Ysabel de 80 cañones - Fierro que lleva.

Del S'ta Ana y otros tres - Fierro que lleuan.

De la Vitoria Galera con 46 cañones -

Del Santiago y S'n Ysidro - Fierro que lleuaron - Ydem fierro q'e lleva - Ydem fierro que lleva.

Proporcionar vna Lancha para las Anclas de su Nauio - Las faluas de los Nauios de setenta y dos codos de quilla

Proporçiones para hazer faluas de diferentes tamaños - Otras proporçiones - Otras proporçiones.

Las medidas con que se fabrico la falua m'r del Nauio el R'l son las que se siguen - Proporçiones para fabricar Vna falua o Sereni.

Las Medidas tomadas a la fragata del Capp'n Morfil de fabrica ynglesa son las siguientes.

«El Neptuno».

Medidas tomadas a la fragata de 24 cañones

«Receta aprobada para hacer buena tinta para escribir».

Peso de las maderas.

En Guarnizo, el 4 de Abril de 1727.

Planos que incluye el libro

Caja de cuadernas de Navío de 80 cañones y 25 codos de manga (Es la guarda anterior)

Plano del perfil de Navío de 80 cañones, extendido en 6 pliegos

Caja de cuadernas, sin nombre

Caja, s/n

Caja, s/n

Línea de manga y cubierta, s/n

Caja, s/n

Línea de manga y cubierta, s/n

Caja, s/n
Línea de manga y cubierta, s/n
Caja, s/n
Caja de Eslora=26, Quilla=21, Manga=7-1/2 codos
Dos pliegos, Cajas de E=29, Q=24, M=8 codos
Caja de E=27, Q=22, M=7-1/2 codos
Dos pliegos, Cajas de la *Fragata de Morfil*
Caja de Mercante de 3 cubiertas y 30 cañones
Plano de perfil del Navío de 80 cañones, extendido en 6 pliegos
Dos pliegos, Palos y cofas
Dos pliegos, Cajas de Mercantes de 20 cañones
Caja de Mercante de 20 cañones
Caja de Mercante de 20 cañones
Doble pliego, Palos y cofas
Doble pliego. Cajas del *Netuno* con 24 y de Mercante con 22 cañones
Caja del *Netuno* con 24 cañones
Caja del *Neutuno* con 24 cañones
Caja de Mercante de 22 cañones
Caja, s/n
Caja, s/n
Caja de Mercante de 3 cubiertas y 30 cañones
Doble pliego, Plano de Arboladura y jarcia, con texto
Doble pliego, Cajas de Mercante de 3 cubiertas y 30 cañones
Plano de Mercante de 3 cubiertas
Doble pliego, Plano de una falúa
Plano s/n (80 cañones), desplegado en 6 pliegos
El Netuno, fragata inglesa de 24 cañones
Caja de E=33, Q=27, M=9 codos
Caja de E=29, Q=24, M=8 codos
Caja de E=41, Q=39, M=11 codos <Debe ser Q=34>
Caja de E=37-1/2, Q=30, M=10 codos
Caja de E=48, Q=39, M=13 codos, para 16 cañones
Caja de E=44, Q=36, M=12 codos, para 12 o 14 cañones
Caja de E=54, Q=45, M=15 codos, para 20 cañones de mercante
Caja de E=51, Q=42, M=14 codos, para 20 cañones de mercante
Caja de E=60, Q=51, M=17 codos, para de guerra con 50 cañones
Caja de E=57, Q=48, M=16 codos, para 24 cañones
Caja de E=68, Q=57, M=10 codos, de guerra con 56 cañones
Caja de E=64, Q=54, M=18 codos, de guerra con 54 cañones
Caja de E=74, Q=63, M=21 codos, de guerra con 60 cañones
Caja de E=71, Q=60, M=20 codos, de guerra con 60 cañones
Caja de E=78, Q=66, M=22 codos, de guerra con 64 cañones (arriba 60)
Caja de Mercante con 3 cubiertas y 30 cañones
Caja s/n (rs la guarda posterior)

Títulos y capítulos del Manuscrito de Gerónimo de Aizpurúa

Sin título

Ocho capítulos, de *Quilla a Ydem. Clauos*.

«Proporçiones de las medidas y reglas las más exçençiales que se consideran para construir vn vaxel de guerra capaz de montar ochenta cañones de artilleria de calibre de veinte y quatro libras de valor en la primera vateria: en la segunda de diez y ocho y en el alcazar y castillo de proa de ocho libras son como se siguen»:

Cincuenta y tres capítulos, de *Esloria a Paraxe del taxamar*.

«Proporçiones de los materiales de que se compone vn cuerpo de vaxel capaz de montar ochenta cañones de artilleria».

Ciento nueve capítulos, de *Quilla a Zepos de anclotes*.

«Regla que se deue practicar en la vnion de los materiales de vn vaxel y cómo se deuen clauar y empernar, proporcionando el largo del clauo al grueso de la madera y tabla».

Treinta y cinco capítulos, de *Piezas de quilla a Curbas de taxamar*.

«Razon del numero de materiales que con distincion y nominadamente se a considerado prudentemente puede llevar vn vaxel capaz de montar ochenta cañones de artilleria, es en la forma y manera siguiente»:

Listado y cuenta de todas las piezas de un navio de 80 cañones

«Proporçiones y reglas generales para haçer aruoladura de qualquier nauio, se grande, mediano o pequeño, proporcionando sus palos y vergas al tamaño de su buque, conforme se ira explicando en este tratado se abla en jeneral sin particularizar a vno, y la practica que se deue obseruar en su manufactura, es como se sigue»:

Ciento seis capítulos, de *Grueso del palo maior y su diminuçion a Forma de partir las brucas*.

«Proporçiones de los cables, calabrotes, jarçias prinçipales y de lauor del seruiçio de vn nauio de primera linea que deue montar ochenta cañones de artillería, cuja manga deue ser veinte y çinco codos; su puntal, doze y medio medidos desde la cara alta o plano de la quilla asta la linea recta, donde se deuen asentar los vaos de la primera cubierta engíma de los durmientes de ella. Y su aparejo que deue lleuar, se irá explicando por su horden».

¿EL PRIMER TRATADO COMPLETO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOL?...

Setenta capítulos, de *Estay maior* a *Verga de gata*.

«Para los demas aparejos sueltos del seruiçio del nauio y vsar de ellos en todo lo que se ofreciere, hiremos explicando, haçiendo la relaçion y nominaçion de cada vno por su horden».

Veinte capítulos, de *Las gatas* y *capon* a *Arañas*.

«Regla y forma para aparejar qualquier nauio, cortar la jarçia y dar los gruesos que cada cauo necesita, solamente con la notiçia de la manga del nauio para que ha de seruir la jarçia que se quisiere cortar».

Setenta capítulos, de *Estay maior* a *Anclotes*.

«Modo y explicaçion para cortar qualquiera jenero de velas de un nauio».

Siete capítulos, de *Vela maior* y de *gauia* a *La mezana en brucas*.

«Regla para hacer cureñas de qualquiera tamaño de calibre, que se es como sigue».

Quince capítulos, de *Solera* a *Grueso de materiales que deue llevar*.

«Tabla de la poluora que necesita vn cañon de artilleria segun su calibre en todas funciones de prueua, saludo y combate, es como se sigue»:

Trece capítulos, de *Cañon de hasta 4 libras de vala* a *Cañon de 36, Combate*.

«Regla de arquear nauios confirmada por el Rey en Ventosilla a diez y nueue de octubre del año pasado de mil seisçientos y treze, es como se sigue:

Texto completo y *Demostradas las medidas de un nauio de 80 cañones*.

«Para arbolar vna balandra

»Para bergantin

»Pataches de Plençia

»Tamano de lancha y uote, y su palo»

«Las obras de carpinteria que nescesita vn nauio en lo que toca a las obras del aparejo o marea son como se sigue»:

Veinticino capítulos, de *Amantillos maiores* a *Maniguetas de la escota de mezana*.

«La jarçia que deue llevar vna cabria capaz de arbolar nauios de linea».

«Tabla de las cosas más notables que contiene este libro, formada por el horden del A, B, C, para encontrar con facilidad qualquiera partida par los folios que van señalados».

Sin título

El nauio nombrado San Phelipe el Real

El Santa Ysrael, capaz de montar 80 cañones.

El Santa Ana, La Reina, El Principe y La Princesa

El Principe y La Princesa, los dos juntos, lleuaron de fierro

La Uitoria de quarenta y seis cañones.

El Santiago y San Ysidro

Este Santiago y el Santa Ana lleuaron de todo jenero de fierro

San Fernando de porte 62-1/2 codos de quilla lleuó de fierro

La Galiçia, fabricado en El Ferrol de porte de setenta codos de quilla, lleuó de fierro

Las lanchas que lleuaron los nauios El Santiago y San Ysidro

Las faluas de setenta y dos codos de quilla

Proporçiones para haçer faluas

Medidas con que está fabricada la falua maior del nauio El Real

La lancha del Real.

Medidas de la fragata nombrada El Neuptuno.

Títulos y capítulos del Ms. 1587 del Museo Naval

«Un plano pegado a la guarda» con una caja de cuadernas y el extremo de una roda

«Un plano suelto» con los baos de una cubierta.

«Explicación de todas Partes de que se compone un baxel de Gerra capaz de montar ocenta cañones con las proposiciones y medidas regulares que deuen cada vno de los miembros y partes de su Largo todos sus materiales Primsipiando de su quilla como fundamento Principal asta la conclusion todo su cuerpo y los errajes de la primera Cauilleria y clauason con que se deue unir los miembros y asimismo toda su Arboladura y las reglas con que se deuen ser aparejado y labrado y finalmente una noticia General de todas las cosas que se componen para Venir en conocimiento del todo y sus partes reduciendo el todo a la reglas con las Invariables de su cuerpo explicandolos con la mayor claridad que a sido posible valiendose de las voses y Hombres mas inteligentes que se estillan entre los operarios que se los Ubieren de Praticar».

Ochenta y seis capítulos, de *La quilla* a *Modo de Gouernar la caña*.

«La regla que deuen ôseruar en la vnion de los materiales y en los miembros del bajel en sus Juntas y como se deuen clauar asi los miembros como las

cubiertas tabazon de sus costados exteriores como interiores y cubiertas y todos sus partes proporcionando el largo y Grueso del clauo a la de la tabla y demas miembros».

Treinta y cinco capítulos, de *Piesas de Quilla* a *Todas las fagonaduras*.

«Razon del numero de las piesas de materiales que se consideran Prudencialmente para vn bajel del porte de ochenta Cañones es como se sigue».

«Regla para cual se deue Labrar las arboladuras y vergas del bajel de Linea».

Treinta y dos capítulos, de *Palo mayor y trinquete* a *Bergas de alas*.

«Cureñas de los cañones». (Omite este título)

Tabla de sus medidas para calibres de 4 a 24 libras de bala

«Forma de vsar la escala». (Para velas y jarcia)

«Medidas que manda su Altesa se tengan presentes para arquear qualquier Baxel del Rey ô de particular».

Extracto de la modificación de 1738 que sería Reglamento en 1742.

«Proporciones de las medidas las mas Essenciales que se consideran para construir Bajeles de Gerra ô de particular a la moda francesa».

«Tabla de las proporciones las mas presisas y essenciais que se deuen oseruar en la Construcion de los Bajeles siendo el maior de Ochenta cañones... hasta Diez»

Una tabla con las medidas del casco y mitad de otra con la arboladura y aparejo.

Dos manuscritos paralelos

El texto del *manuscrito ignoto* tiene una gran similitud con el manuscrito de Aizpurúa, con el que comparte la mayor parte de los temas y capítulos. En una primera lectura podría decirse que ambos son obra del mismo autor, o que uno es una versión corregida del otro, o que los dos han sido redactados a

Nota: En estas transcripciones se mantiene la literalidad de los manuscritos originales

partir de otro común. Pero una lectura paralela, cotejando la redacción, uno a uno, de los epígrafes de los capítulos de ambos textos, plantea otras importantes incógnitas, como veremos a continuación.

Los dos tratados desarrollan todas las partes del navío que Gaztañeta dejara enunciadas para su posterior redacción al final de las *Proporciones*, anunciándolas de esta manera:

«Y siendo preciso consequentemente se tenga noticia individual para perfeccionar enteramente esta Obra de todas las partes de que se compone, como son toda su Arboladura, Jarcias pendientes para el aparejo de su vso, Cables, Calabrotes, Anclas, Anclotes, con la distincion de sus pesos, gruesos y largos, velamen, Artilleria, y Cureñas para ella, con todos sus aparejos, como assimismo peltrechos, y municiones, fusileria, armas blancas, vtensilios de la Bodega, para embasar bastimentos, y todo conducndte al contra Maestre, Condestable, Piloto, Carpintero, Galafate, Tonelero, Capellan, y Cirujano, Lancha, y Bote con todo su aparejo, como vna noticia general, y completa, de quanto sea necesario para vn total armamento de vn Baxel de Guerra; se dara noticia de todo en otra Relacion, para que se tenga presente, explicando distintamente cada cosa de por si, demostrando las que se necessitaren, y explicando todas las demas con la mayor claridad que se pudiere».

Por tanto, cabe preguntarse si ambos manuscritos fueron escritos *al dictado* de Gaztañeta o de algún sucesor suyo, como parte de esa «otra Relación» que anunciara el primero, o a partir de otro texto que desconocemos y que bien pudiera ser un borrador del propio Autrán.

Favorece la relación estrecha entre ambos documentos el hecho de que en los dos se dibujan en el margen las mismas figuras para ilustrar los capítulos que explican cómo se deben unir la albitana, los sobreplanos y la sobrequilla, y que los dos contienen dibujos similares que muestran cómo repartir las brascas de los palos y las vergas. El de Aizpurúa incluye en un folio siete palos con una brusca y una cofa, y en otro folio, cuatro vergas con tres brascas. El otro aporta mayor información en dos planos a doble folio e iluminados, uno con cinco palos, tres cofas y cuatro brascas, y otro con seis vergas y cinco brascas.

Lo que no incluye Gerónimo de Aizpurúa

En primer lugar, el *manuscrito ignoto* contiene más de cincuenta planos de formas de barcos, por uno sólo de Aizpurúa. No obstante, todos estos planos de barcos están intercalados en el libro en lugares y orden arbitrarios y solo uno guarda relación con el texto. Incluye, además, una escala y explicación para dimensionar las velas y la jarcia de cualquier navío de 10 a 25 codos de manga, ilustrado con el aparejo de su navío de ochenta cañones.

El *manuscrito ignoto* incluye todas las partes y los capítulos de Aizpurúa y añade una parte más y varios epígrafes de capítulos de otras. Son las siguientes:

Parte: Explicación de la varenga maestra. Esta parte del *manuscrito ignoto* sigue y revisa los mismos capítulos de las *Proporciones*.

Epígrafes: Madre del tajamar - Los costados - Grueso de genoles y ligazones - Gallardas o tortores - Segunda regla para construir un palo con pie y pluma - Igualar los ochavos - Zunchos y reatas del bauprés - Brusca de la verga de cebadera - Penoles y tojinos de la verga de gata - Cofa y botavara de bergantín - Pataches de Somorrostro - Cables y calabrotos para el combés - Bolinas del trinquete - Estay de juanete - Virador de gavia - Coronas de los aparejos reales del trinquete - Juanetes y trinquete - La fragata del capitán Morfil - Receta para hacer buena tinta parta escribir - Peso de las maderas de Guarnizo en 04.04.1727.

El *manuscrito ignoto* redacta los epígrafes de sus capítulos como Aizpurúa, pero en varios de ellos añade alguna explicación, como señalamos con cursiva en los ejemplos siguientes:

Grueso que tendrá la quilla - Colocación de los baos - Jareta debajo del alcázar y colocación de los cabrestantes - Tabla entre cintas y entre cubiertas por fuera y por dentro - Empernar el tajamar del beque de proa - Lo perteneciente al aparejo del palo mayor.

Clavar escarpes, durmientes, trancaniles, cinglas, palmejares, cintas, costados, etc.

Empernar codaste, varengas, sobreplanos, curvas, bitas, etc.

Diferencias en el lenguaje

Ambos manuscritos se distinguen por el lenguaje que utilizan, con diferencias notables tanto en el léxico como en la sintaxis y, en general, en el estilo con el que se redacta en cada uno el texto con que explican un mismo capítulo. El texto del *manuscrito ignoto* está más cuidado y, podríamos decir, refleja una pluma más culta. Y así, mientras que el manuscrito de G. Aizpurúa está redactado en lenguaje más directo, como quien recoge y explica un conocimiento práctico, el otro completa, explica, reordena y, en general, redacta de nuevo las ideas, corrige erratas y modifica los datos en varias ocasiones. Y esto lo hace recurriendo a palabras y expresiones que se repiten a lo largo de todo el manuscrito, con preferencia por unos términos frente a otros y el uso de frases hechas o latiguillos en las oraciones que explican los mismos conceptos. También se diferencian los dos textos por la grafía con que escriben ciertos términos, como muestran los ejemplos que traemos aquí.

En los índices que se han incluido arriba se pueden ver las primeras diferencias de lenguaje relativas a términos técnicos. Las cotejamos a continuación destacando en cursiva en lo sucesivo lo que escribe el *manuscrito ignoto*:

Genoles y ligazones *de proa y popa*
Jarcia del (...)
Mura
Aparejos de (...)

Genoles y ligazones diagonales
 Obenques del (...)
 Amura
 Aparejuelos de (...)

También se observan diferencias en las expresiones y palabras que utilizan para describir una misma cosa o idea, como en los ejemplos que siguen, donde (...) expresa el objeto común:

Imitando la que lleva (...)

Igual al *que tuviere* (...)

Por falta de este reparo

Machihembrados

Debe ser

Iguales *con*

Tanto como los cuatro quintos

del grueso *que tubiere* (...)

y vienen a quedar en diez pulgadas

tanto como la cantidad del grueso de

la mitad *que tubieren* los obenques

tanto como el valor de la cantidad de (...)

tanto como el valor de (...)

atesar

arrumo

sexta parte, tercera parte, cuarta parte

reputa

montan

para asegurar con vueltas

cajeras

del triquete

se ofrece

cifras

siguiendo la paralela de (...)

igual al (...)

por este defecto

enmalletados

será

iguales a

los cuatro quintos

del grueso de (...)

que son diez pulgadas .

la mitad de los obenques

(...)

(...)

cargar

arrumaje

sexto, tercio, cuarto...

juzga

hacen

para que laboreen con más facilidad

ojos

de triquete

es menester

cardinales

Ortografía

Como era habitual en su tiempo, ninguno de los dos manuscritos mantiene una regla fija en cuanto al uso de la *b* y la *v* con la *u* y hacen un uso parecido de abreviaturas como *dho* por dicho, y también de superíndices en las palabras que acortan al final de línea y en las de uso más frecuente como *que*, *para*, *por*, *primera*, etc.

Pero hay palabras en las que los dos escritos mantienen una preferencia por una ortografía que distingue a la mano que escribiera cada uno. Recogemos algunas de las más frecuentes.

<i>Tener</i>	thener
<i>Tomar</i>	thomar
<i>Orden</i>	horden
<i>Zebadera</i>	çebadera
<i>Ordinariamente</i>	hordinariamente
<i>Quinze</i>	quinçe

Diferencias en la caligrafía

A primera vista, los dos manuscritos podría haberlos escrito la misma mano. Tal es la similitud de su escritura, como también con otros de esa época. Sin embargo, la comparación detallada de las letras muestra diferencias que no deberían presentarse de haberlas trazado una misma persona, suponiendo, como proponemos aquí, que los dos textos hubieran sido escritos en un intervalo de pocos años.

Diferencias en los datos

Los dos manuscritos presentan las dimensiones, los elementos y los materiales para un navío de guerra de 80 cañones, cuando Gaztañeta utilizaba como ejemplo uno de setenta. Teniendo en cuenta la similitud general entre ambos textos, resultan sorprendentes y de gran interés para su estudio las numerosas y significativas diferencias de las dimensiones, las medidas y el número de los elementos que describen. Se presentan en paralelo las dimensiones de ambos y se añade una tercera columna con los valores de los mismos datos que contiene el texto del *Journal*, el Ms.1587 del MN, y se señalan con «---» los que no menciona.

Dimensiones	Ms. Ignoto	G. Aizpurúa	Ms.1587
Eslora	90 <i>codos</i>	90-2/3	88-00
Lanzamientos, ambos	15 <i>codos</i>	15-1/4	15-1/2
Quilla	75 <i>codos</i>	75-10	72-1/2
Grueso branque	6 tablas	6	5
Recogimiento del portalo	1/6 <i>manga</i>	1/5	1/4
Recogimiento del coronamiento	1/2 <i>manga</i>	1/5 yugo	—
Largo de la toldilla	1/2 <i>manga</i>	2/3	—
El lavadero levanta	1-1/4 <i>codos</i>	1	—
Y se mete de la roda	2 <i>codos</i>	3	—
Bordos de alcázar y castillo	20 <i>pulgadas</i>	22	—
Primeras cintas	3 <i>tablas</i>	1 ó 2	2
Segundas cintas	2 <i>tablas</i>	1	—
Grueso de varengas, etc.	2-1/2 <i>tablas</i>	3	3
Alto de dientes de la carlinga	1/3 <i>peralto</i>	1/3	1/4
De codaste a mesana	45 <i>codos</i>	40-1/2	—
Baos vacíos al hilo	2/3 <i>manga</i>	3-1/2 tablas	—
Grueso de sobreplanos	3 <i>tablas</i>	3-1/2	3-1/2

FRANCISCO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ

Tijeras triangulares en bodega	<i>no lleva</i>	sí	sí
Puntales levadizos	<i>2 tablas</i>	10 pulgadas	6 pulgs.
Escotilla pólvora a codaste	<i>2/5 manga</i>	1/3	—
Escotilla mayor al palo	<i>1/6 manga</i>	5 codos	—
Cruz de bita a cubierta	<i>3/4 grueso</i>	2/3 grueso	3 tablas
Salen sus cabezas	<i>1 grueso</i>	1-1/2	1
Batiportes alcázar y castillo	<i>20 pulgadas</i>	22	—
Imbornales 1ra cubierta	<i>5 pulgadas</i>	4	—
Trancanil 2da cubta, al hilo	<i>1-1/2 durmte.</i>	1-3/4	0-13
Barrotes alcázar	<i>4/5 2da cubta.</i>	3/4	2/3
Ancho durmientes alcázar	<i>2 gruesos</i>	3	3
Latas de la toldilla	<i>1-1/2 tablas</i>	1	1
Pernos en sus cabezas	<i>no</i>	no	sí
Tabla bordo del castillo	<i>3-1/3 pulgadas</i>	3-2/3	3-1/3
Cabo suspender uña ancla	<i>12 pulgadas</i>	1	8 a 9 pulgs.
Mesa guarnición mayor, largo	<i>3/5 manga</i>	2/3	—
Extremo a proa del palo mayor	<i>1 codo</i>	0	—
Mesa trinquete / mayor	<i>8/9</i>	9/10	—
Extremo a proa del palo	<i>1/2 codo</i>	0	—
Palmejares de bodega, grueso	<i>1-1/2 tablas</i>	2	1-1/2
Ancho tabla forro hasta cinta	<i>2-1/2 a 3 gruesos</i>	2	—
Carlinga y coz del palo	<i>hexagonal</i>	hexagonal	cuadrado
Largo del tamborete mayor	<i>3-1/2 diámetro</i>	3-1/4	1/8 palo
Grueso id. id.	<i>4/5 palo</i>	3/4	1
Claro de la gavia mayor	<i>3/8 diámetro</i>	3/7	—
Alto de barrotes de mastelero	<i>1-1/3 pulg/codo</i>	1-1/2	—
Punta de botalones rastreros	<i>2/3 grueso</i>	1/2	—
Grueso mayor de las vergas en	<i>1/10 largo</i>	1/8	1/5
Vueltas de reata en la verga	<i>24</i>	19 o 20	—
Largo de penoles	<i>1-1/2 pulg/codo</i>	2	—
Largo calcés de balandra	<i>1-1/2 manga</i>	1/2	—
Grueso bauprés de balandra	<i>4/5 palo</i>	3/4	—
Palmos grueso palo mayor patache	<i>3/5 codos manga</i>	1/2	—
Cables, calabrotes y jarcia	<i>gruesos</i>	todos más	—
Chafaldetes de gavia	<i>2-1/2 manga</i>	3-1/2	—
Pesos de los 6 cañones, qts.	<i>60,45,30,20,15,10</i>	54,44,39,22,17,11	54,44,32...
Largo del botafuego, pulgs.	<i>24,22,20,18,16,14</i>	12,12,12,12,12,12	idem.

Medidas de los barcos construidos en Guarnizo. Sorprenden las diferencias

	<i>Ms. ignoto</i>	G. Aizpurúa
Mura del <i>Real</i>	<i>27 codos</i>	26-1/2
Hierro que llevó el <i>Real</i>	<i>253.544 libras</i>	312.133
Puntal de bodega del <i>Sta. Ana</i>	<i>11-1/3 codos</i>	11-2/3
Puntal riguroso <i>Sta. Ana</i>	<i>12-1/2 codos</i>	12-1/12
Mura <i>Sta. Ana</i>	<i>23-1/4 codos</i>	22-3/4
Rasel de popa de los navíos	<i>5/6 codos</i>	1-0 a 1-1/12
Mura de la <i>Vitoria galera</i>	<i>17-1/3 codos</i>	16-2/3
Yugo de las falúas	<i>1-5/6 codos</i>	1-3/4
Manga de las falúas	<i>1/4 eslora</i>	1/4 quilla

Medidas de la fragata inglesa *Neptuno*. Sorprenden las diferencias

Astilla muerta	00-1/8	00-1/6
Manga maestra en cubierta	16- 0	15-3/4
Mura en cubierta	15-1/2	15-1/4
Ancho en el triNquete en cubierta	12-1/2	12-1/4
Cuadra de popa	15-0	13-1/2
Puntal entre cubierta tabla a tabla	03-1/6	03-0
Arrufadura de cubierta a popa	01-1/2	02-0

Número de Materiales. Diferencias en cantidades y conceptos

	<i>Ms. ignoto</i>	G. Aizpurúa	Ms.1587
Número de piezas de madera	2.652	2.373	no lo da
Número de piezas de tabla	1.644	1.548	no lo da
Número total de total	4.296	3.921	4.271

Ejemplos de cálculo del Arqueo de los tres manuscritos. Utilizan Navíos distintos

Eslora (quilla) x manga x puntal (plan) = toneladas

<i>Ms. Ignoto</i>	$90 (75) \times 25 \times 12,5 (12,5) = 2.138-63/64$	regla de 1613
G. Aizpurúa	$87-1/2 (72) \times 24 \times 11 (12) = 1.686-6/8$	regla de 1613
Ms.1587	$68 (60) \times 20 \times 10 = 912$	regla de 1738

Hay que señalar que las *Proporciones* proponían 87 (72) x 24 codos para el navío de 80, como usa G. Aizpurúa, lo que convierte al *manuscrito ignoto* en un «nnovalor». El navío que calcula el Ms.1587 no es ninguno de la tabla que propone, sino uno entre 50 y 60 cañones.

En primera persona

Hemos comparado algunos detalles del lenguaje de los tres manuscritos, identificando con (A) el de Aizpurúa, con (X) el *ignoto* y con (J) el Ms.1587.

En las «Reglas Generales para haçer Arboladura...» leemos:

(A) y (X) Las que yo he podido obseruar segun el curso pondre en primer Lugar La regla que se deue practicar en su Labor segun las proporciones que me ha parecido mas combenientes...

(J) ... la que yo he podido ôseruar segun el curso pondre en primer Lugar la regla de su Labor segun las proporciones es que me parese mas combenientes...

(A) Diranme algunos que los arboles mas gruesos cuestan más, espeçialmente los del tamaño que se requieren para lo dicho, pero confesando ser çierto, satisfago en contra respondienddo que...

(X) Diranme algunos que los arboles mas gruesos cuestan más, espeçialmente los del tamaño que se requieren para lo dicho; Pero Confesando ser çierto su reparo satisfago en contra respondienddo que ...

(J) Diranme que queste mas los arboles mas gruesos y del tamaño que se requiere Confieso serasi pero satisfago con el balor y algo menos de dos arboles que se escusan

Parece evidente que cada autor se atribuye el escrito, o lo dicta, en cada uno de los tres textos. Esto nos lleva a plantearnos varias cuestiones que responderemos con una hipótesis.

Cuestiones

En relación con el *manuscrito ignoto* y el de G. Aizpurúa nos planteamos las siguientes:

Cada texto, ¿está escrito por el propio autor o al dictado, o copiado por un amanuense?

¿Es un solo autor en cada caso, o son varios autores?

¿Se ha elaborado un texto a partir del otro, o siguen ambos a un tercero, aún desconocido?

¿Cuál de los dos textos se escribió primero?

¿Por qué son tan fieles (A) y (X) en la mayor parte del texto y tan dispares en tantos datos y opiniones?

El *Journal* se escribe más tarde pero es el único que reproduce fielmente la tabla con las medidas de Gaztañeta, sin cambiar ninguna.

Hipótesis

A la vista de cuanto hemos expuesto, planteamos la siguiente hipótesis:

Se trata de tres textos, escrito cada uno por uno o varios constructores, y todos siguen a otro texto que no ha llegado hasta nosotros. Cada autor (o autores) compone su propio texto haciendo suya la mayoría del contenido del texto guía, pero adaptándolo a sus propias ideas y medidas y explicando los detalles con sus propias palabras.

Declaración final

Ésta es sólo una primera aproximación al *manuscrito ignoto*. La publicamos ahora con el objetivo de presentarlo cuanto antes a los investigadores y estudiosos de nuestra construcción naval. La investigación del contenido de este libro, de las explicaciones y los detalles técnicos constructivos y de los trazados de los planos ayudará a completar la imagen de la construcción naval española, que brilló con luz propia en Guarnizo, antes de incorporar procedimientos extraños. Aunque de menor interés para la arquitectura naval, conocer la identidad de los autores podrá añadir luces y matices al valor tecnológico de estos documentos

Agradecimientos

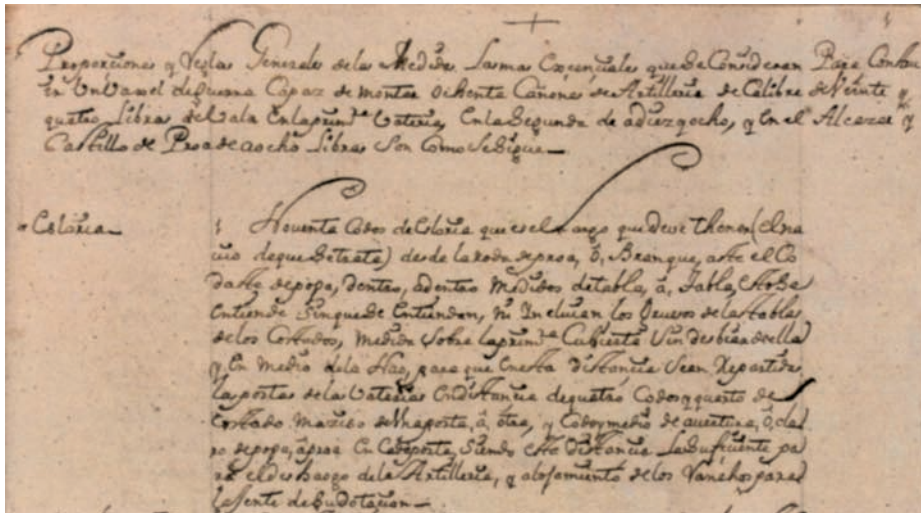
Al director del Museo Naval, almirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, y a su predecesor en el cargo, almirante José Ignacio González-Aller y Hierro, a quienes debo el haber accedido al *manuscrito ignoto* desde el día en que llegó al Museo Naval. A ambos, deseo expresar mi reconocimiento, también, por la confianza con la que me ofrecieron realizar el primer estudio entonces y animarme a escribir el que ahora presento. A Carmen Zamarrón Moreno, por sus experimentadas e intuitivas observaciones, y a Nieves Rodríguez Amunátegui, por la valiosa ayuda que presta a cuantos investigadores se acogen a su tutela en el Museo Naval.

Referencias

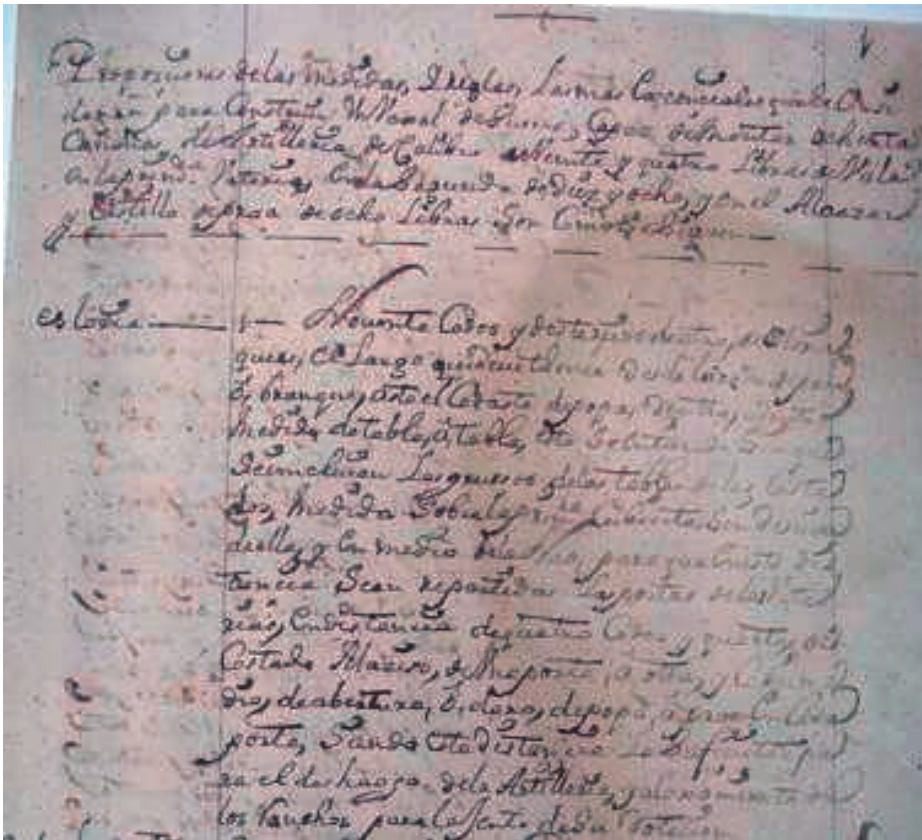
- ANÓNIMO: *Journal des affaires de Notre Commerce...* Ms.1587, MNM.
ANÓNIMO: *Manuscrito ignoto*. Biblioteca del Museo Naval, Madrid.
ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio: *Arquitectura naval española (en madera)*. Barcelona, 1920.
FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*. Disquisiciones náuticas, tomo V. Aribau, 1880.
GAZTAÑETA ITURRIBÁLZAGA, Antonio: *Proporciones de las medidas más esempciales...* 1720.
NATIONAL MARITIME MUSEUM: *Admiralty Collection. Ship Plans*. Greenwich (UK).
ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes y ARRIZABALAGA MARÍN, Sagrario: *Observaciones que se practican para delineación de navíos en las costas de Cantabria*. Facsímil, transcripción y estudio histórico del manuscrito original de Gerónimo de Aizpurúa. Fundación Oceanográfica de Guipúzcoa. San Sebastián, 2004.
WINFIELD, Rif: *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792*. Seaforth, 2007.

Comparación del Manuscrito Ignoto con Gerónimo de Aizpurúa y Ms. 1587 MNM en la descripción que hacen de algunos capítulos.

Proporciones...; Eslora



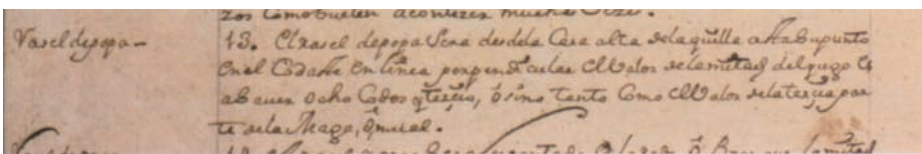
Manuscrito ignoto



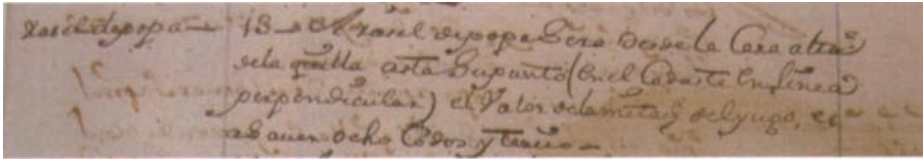
Gerónimo de Aizpurúa

Ms.1587 MNM no incluye este capítulo

Rasel de popa



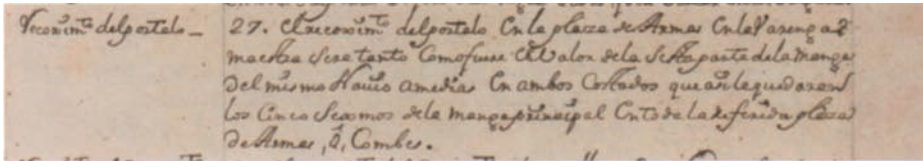
Manuscrito ignoto



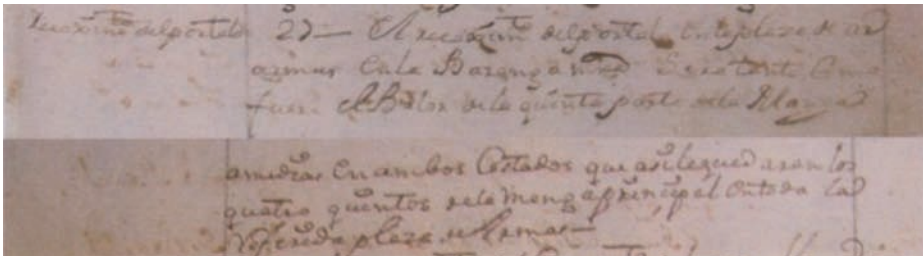
Gerónimo de Aizpurúa

Ms. 1587 MNM no incluye este texto

Recogimiento del portalo



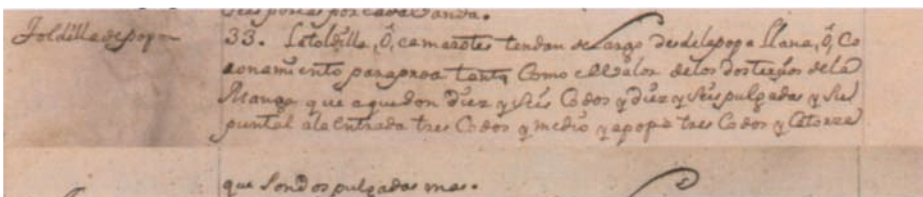
Manuscrito ignoto



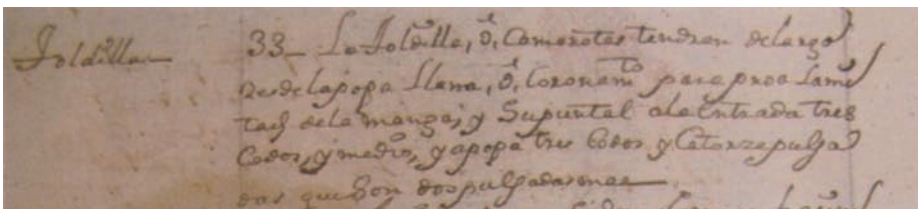
Gerónimo de Aizpurúa

Ms. 1587 MNM no incluye este texto

Toldilla de popa



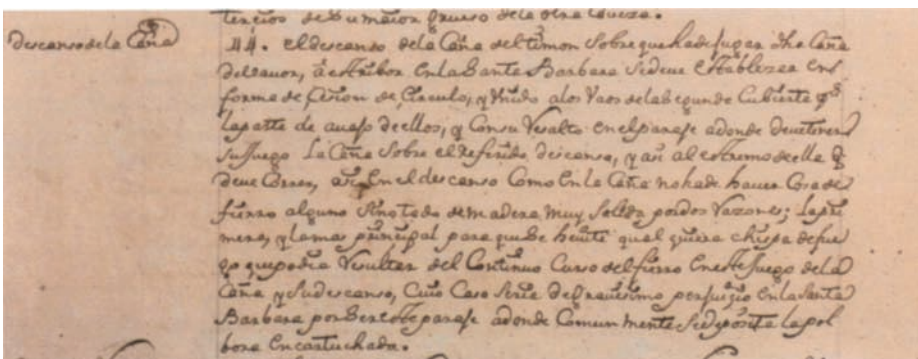
Manuscrito ignoto



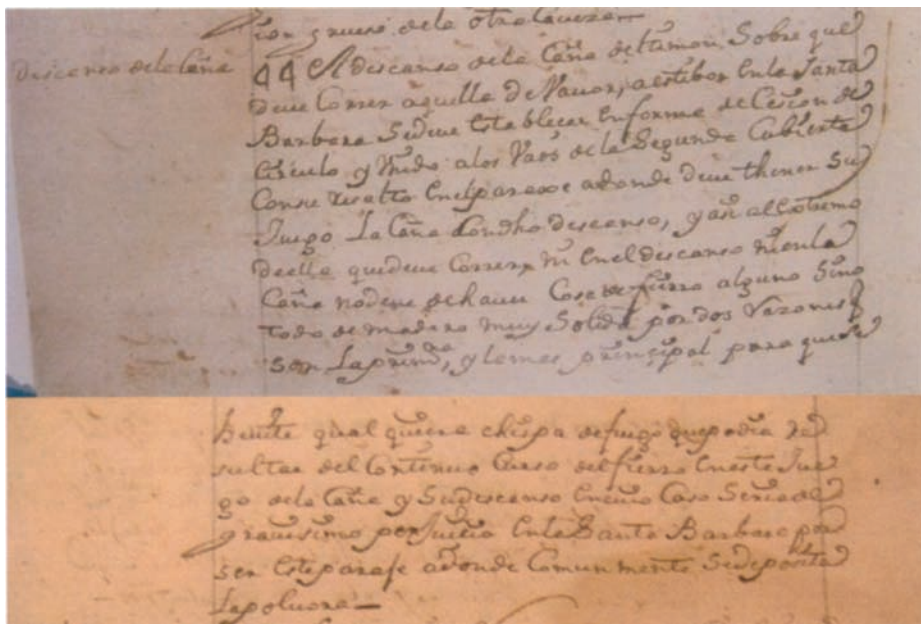
Gerónimo de Aizpurúa

Ms. 1587 MNM no incluye este texto

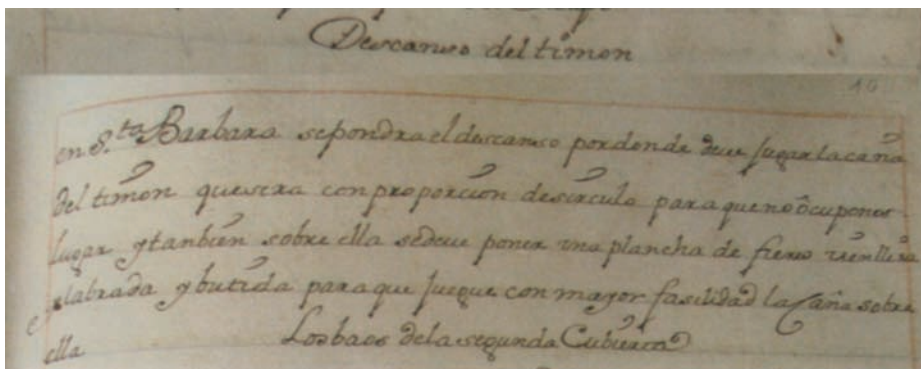
Descanso de la caña



Manuscrito ignoto

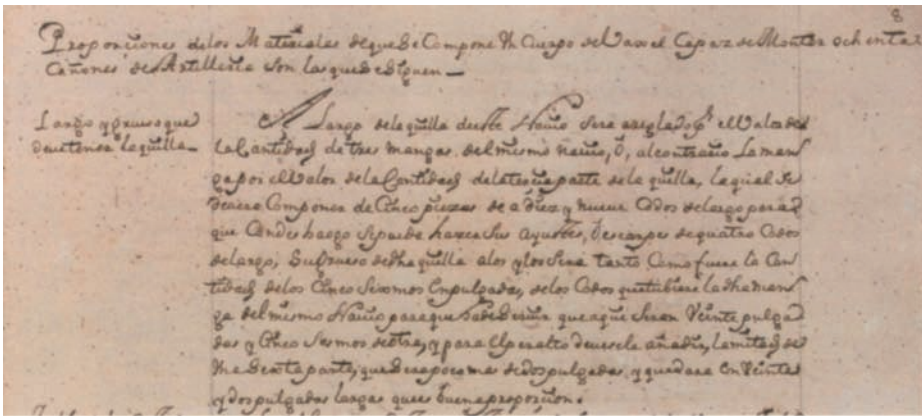


Gerónimo de Aizpurúa

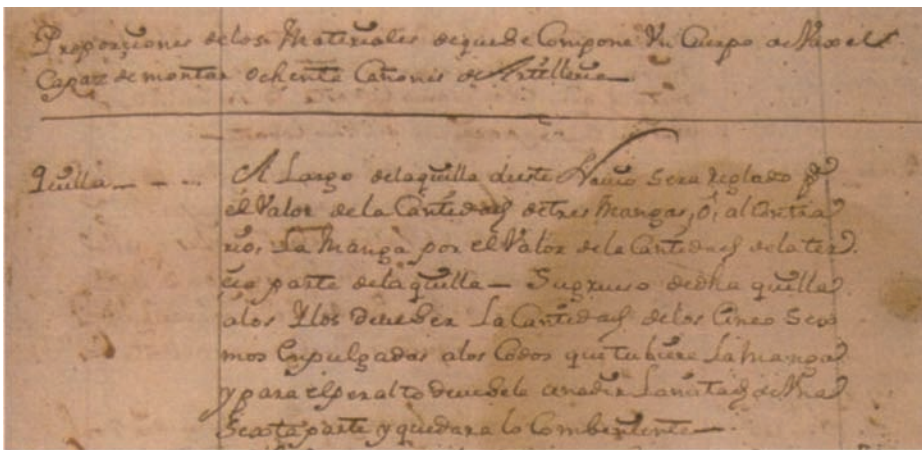


Ms. 1587 MNM

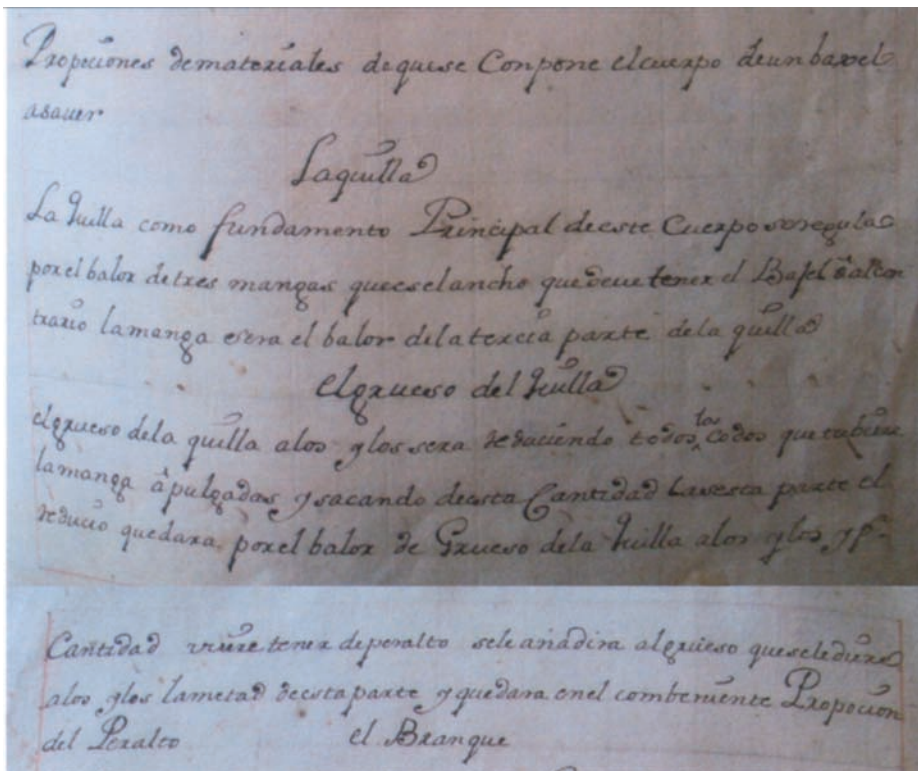
Proporciones de los materiales... Quilla



Manuscrito ignoto

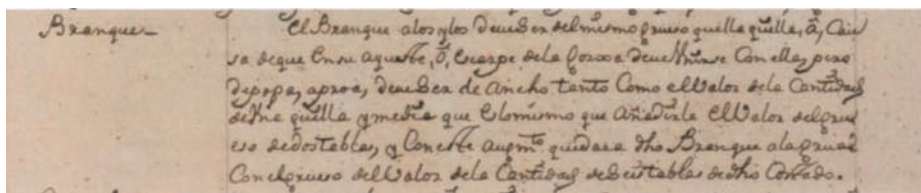


Gerónimo de Aizpurúa

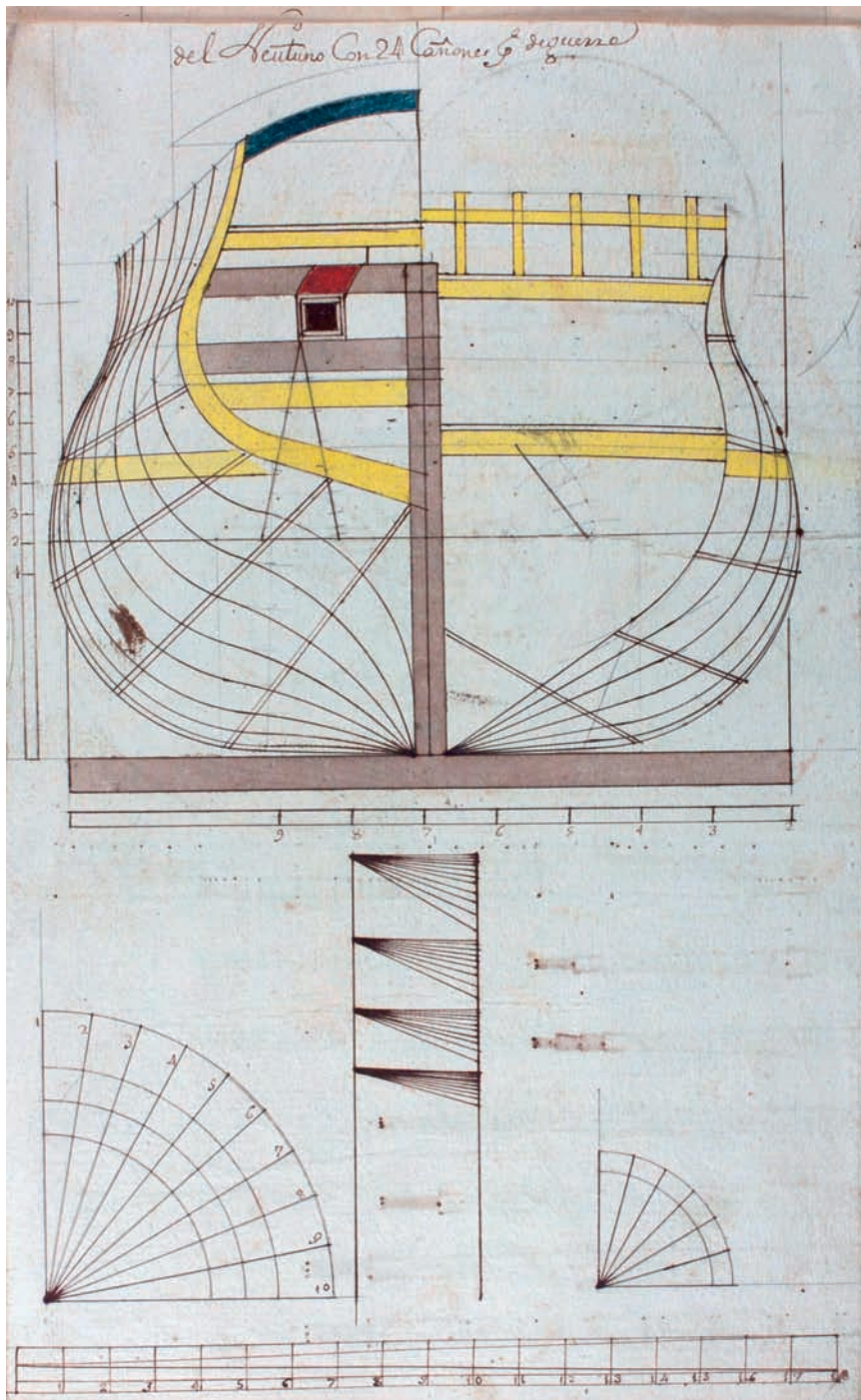


Ms. 1587 MNM

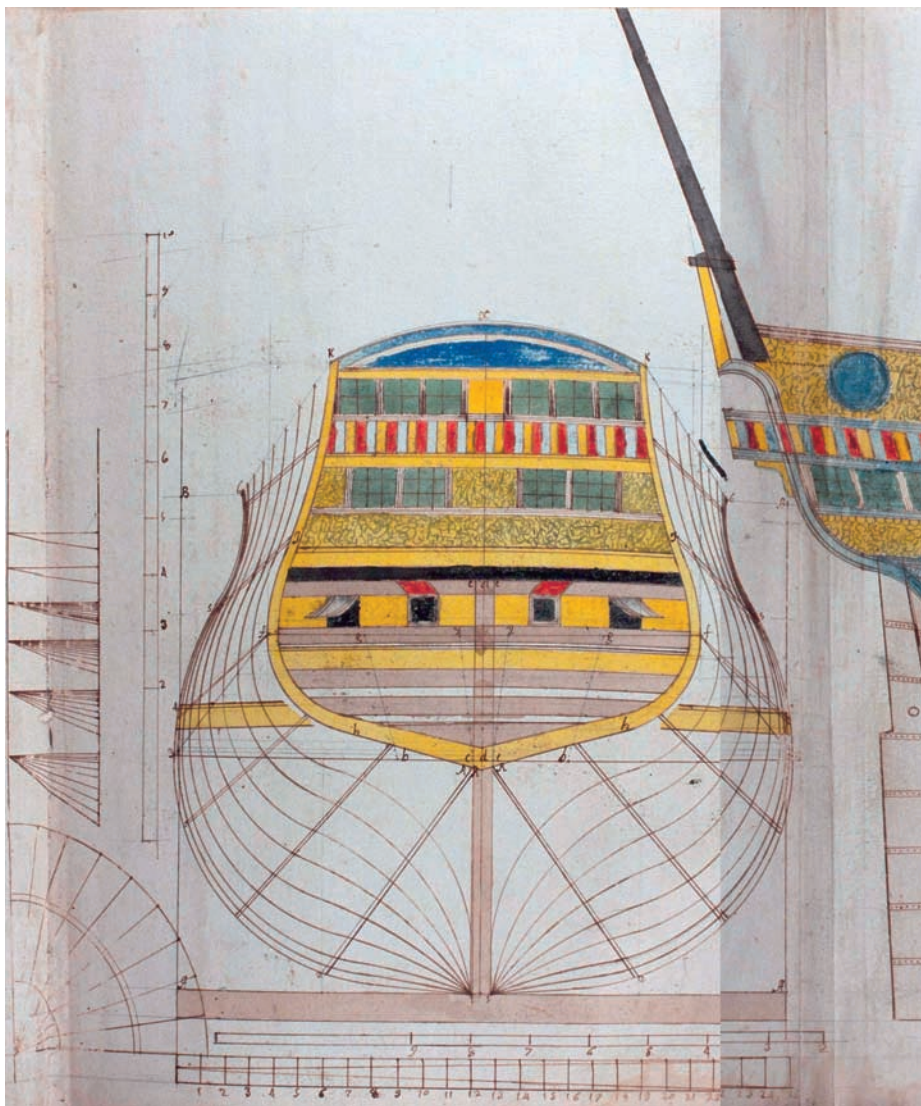
Branque



Manuscrito ignoto



¿EL PRIMER TRATADO COMPLETO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOL?...



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

MARINOS FUSILADOS EN TIEMPOS DE LA REVOLUCIÓN RIOPLATENSE

Carlos PESADO RICCARDI
Licenciado en Historia

Introducción

Decir, como solemos hacerlo, que la Real Armada Española fue una de las principales reservas morales, y una fuerza defensiva de la monarquía católica, en los tiempos convulsionados rioplatenses de inicios del siglo XIX, implica la lógica exigencia de apoyar nuestra afirmación con argumentos y testimonios que la conviertan en válida y coherente. Sinceramente, en este caso la tarea resulta sencilla; sólo debe conocerse y analizarse el proceso revolucionario y el papel desempeñado por los marinos que conforman la institución que mencionamos para confirmar que nuestra afirmación no resulta antojadiza ni exagerada. Desde un inicio, la principal oposición a cualquier tipo de cambio político que atentara contra los derechos de S.M. tuvo su epicentro en el apostadero naval de Montevideo, bajo las órdenes del comandante José María de Salazar, y de la mano de eficientes marinos como Jacinto Romarate y Miguel Ángel Michelena. Oficiales de la Armada fueron los que lideraron y participaron en la primera etapa de la conocida como «contrarrevolución».

Nuestra intención es dar a conocer, someramente, las acciones de aquellos jefes que generaron importantes focos de oposición a los vientos de reforma que asomaban, con la particularidad de que, luego de ser vencidos, fueron pasados por las armas, siendo sus muertes un castigo ejemplar utilizado por la Junta de Buenos Aires para aquellos que quisieron atentar contra la «causa de los patriotas». Hoy, aquellos fusilamientos se presentan como testimonios y ejemplos que apoyan la afirmación que mencionamos anteriormente.

El antiguo virrey y jefe de escuadra Santiago de Liniers y Bremond, el brigadier Juan Gutiérrez de la Concha y el capitán de fragata José de Córdova y Rojas tuvieron principal protagonismo, luego de iniciado el pronunciamiento en Buenos Aires, y representaron una auténtica amenaza para los fines revolucionarios en la génesis de su expansión; de esto que resulte comprensible su sacrificio en tiempos donde la ruptura se intuyó como total y donde no primó, en ninguno de los bandos, la misericordia ni la compasión hacia los jefes derrotados.

Han pasado doscientos años desde el proceso iniciado en mayo de 1810, alba histórica de muchos países que pronto celebrarán el bicentenario de sus respectivas independencias. Fue el comienzo de la autonomía de gobierno en el Río de la Plata; pero también lo pensamos y reconocemos a partir de estos sacrificios, de aquellas ejecuciones que marcaron un antes y un después en la

lucha por modificar el antiguo *statu quo* de la región. Es la historia del combate entre hermanos, de las rupturas familiares, del sacrificio de los héroes del ayer en pro de las naciones del mañana. Es por ello por lo que creemos importante resaltar algunos aspectos sobre la vida de aquellos «realistas», los motivos de sus acciones y sus sacrificios.

Vidas al servicio de la Real Armada

Santiago de Liniers (1) y Juan Gutiérrez de la Concha (2) fueron compañeros en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz, donde sentaron plaza en 1775, compartiendo luego algunos de los destinos como oficiales de la Armada.



Santiago de Liniers y Bremond. Anónimo del siglo XIX, Museo Naval de Madrid.



Juan Gutiérrez de la Concha y Mazón. Anónimo del siglo XIX, Museo Naval de Madrid.

(1) La bibliografía más representativa sobre la vida y carrera militar de este marino es la de GROUSSAC, Paul: *Santiago de Liniers*. Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1999, 450 pp., y LOZIER ALMAZÁN, Bernardo: *Liniers y su tiempo*. Emecé editores, Buenos Aires, 1990, 300 pp. Su expediente militar se encuentra en el Archivo General de Marina Don Álvaro Bazán (en adelante AGM), Cuerpo General, leg. 620/623. Algunos artículos de interés que también tratan de su vida y servicio son los de DESTÉFANI, Laurio: «La destacada carrera naval del jefe de escuadra don Santiago de Liniers», en *Boletín del Centro Naval*, vol. 81, núm. 657, octubre-diciembre, Buenos Aires, 1963, p. 466; MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: «Santiago de Liniers en el Río de la Plata», en *Revista de Historia Militar*, núm. 52, Madrid, 1982, pp. 7-46, y GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: «Liniers, jefe de escuadra, virrey del Río de la Plata y mártir de su deber», en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre, t. 257, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009, pp. 323-334.

(2) Su hoja de servicios se ubica en el AGM, Cuerpo General, leg. 620/537. Para profundizar sus aspectos biográficos, véase PESADO RICCARDI, Carlos: *Gutiérrez de la Concha*,

El primero, de origen francés, nació en Niort el 25 de julio de 1753, y cuando llegó a España ya tenía cierto bagaje militar, dado que desde pequeño se inició en la carrera castrense, como su padre y su abuelo. Ingresó a los doce años en la Orden de Malta como paje del Gran Maestre, y obtuvo allí la Cruz de Caballero, retirándose con permiso en 1768. Se incorporó posteriormente en Francia, como subteniente, al Regimiento de Caballería Real Piamonte, que en 1774 tuvo asiento en la ciudad de Carcassone. Quizá por la poca acción vivida, u otro tipo de anhelos, fue por lo que se incorporó voluntariamente como oficial aventurero, el 6 de mayo de 1775, en la escuadra reunida en Cartagena para la campaña contra los moros argelinos, siendo sus primeras experiencias como oficial de Marina sirviendo como edecán del príncipe de Rohan.

Los antecedentes familiares de Gutiérrez de la Concha (3) no tuvieron la sangre noble de los Liniers, pero reunían por ambas ramas un pasado y un presente de hijosdalgo, condición necesaria y fundamental para que aquel pudiese ingresar a la Real Armada. Nació el 3 de octubre de 1760 en Esles, un pequeño pueblo de las montañas de Santander, y antes de cumplir los quince años, huérfano de madre, abandonó su pueblo y niñez, cruzando de norte a sur la Península para incorporarse a la Academia de Guardias Marinas de Cádiz.

Ambos se integraron en la escuadra del marqués de Casa-Tilly, en la expedición de Pedro de Ceballos al Brasil contra los portugueses en 1776, Liniers a bordo del bergantín *Hoop* y Gutiérrez de la Concha en el navío *San José*, participando en todas las acciones alrededor de la isla de Santa Catalina, así como en la nueva conquista de Colonia de Sacramento.

Posteriormente, sus carreras transcurrieron en embarcaciones y destinos diferentes. El marino cántabro participó tanto en la primera campaña del canal de la Mancha, bajo las órdenes del recordado Luis de Córdoba, como en las expediciones contra Pensacola de 1780 y 1781. Igualmente, su más destacada intervención, siendo oficial subalterno, fue en la plaza de Argel, inolvidable asalto español dirigido por el ponderado teniente general Antonio Barceló. Allí combatió, en los nueve ataques que tuvieron lugar contra la plaza, mandando un bote de auxilio y fue recomendado por «ser un oficial bizarro y entendido» (4).

Una vida para el Rey. Ministerio de Defensa, Madrid 2007, 205 pp., y del mismo autor, «El Brigadier Juan Antonio Gutiérrez de la Concha en la Marina ilustrada española del siglo XVIII», en BRAVO, Javier (Coord.): *Aportaciones a la historiografía del mundo hispánico*. Fundación Mapfre-Tavera, Madrid, 2005, pp. 241-254; «Juan Gutiérrez de la Concha» en MARCO, Miguel Ángel de; MARTIRÉ, Eduardo (coors.): *Revolución en el Plata. Protagonistas de mayo de 1810*. Academia Nacional de la Historia de Argentina, Buenos Aires, 2010, pp. 239-246. Un estudio comparativo de la vida de los dos marinos se puede encontrar en PESADO PALMIERI, Carlos, y PESADO RICCARDI, Carlos: «Santiago de Liniers y Juan Gutiérrez de la Concha: Vidas paralelas de dos protagonistas virreinales rioplatenses», presentado en el I Congreso de Historia Virreinal del Río de la Plata (1776-1810), organizado por el Instituto Histórico Santiago de Liniers, Salta (Argentina), 2008. Publicado en CD-ROM.

(3) Aquellos interesados en su genealogía familiar pueden analizar la «Probanza de Guardiamarina de Concha» en el Archivo del Museo Naval, Madrid (en adelante AMN), expediente 1401.

(4) PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la corporación desde 1768*. Madrid, 1873, p. 131.

Destinado luego a los cursos superiores, profundizó sus estudios en matemáticas y astronomía, distinguiéndose en los certámenes organizados en el Departamento de Cartagena. Tuvo un lado ilustrado muy destacado, fruto de aquella Marina española que velaba tanto por las ciencias como por la profesión militar. Comulgaron en él, vivamente, la vocación castrense, como hombre de armas y de acción, y su interés por la ciencia, como hombre ilustrado.

Su prestigio como científico le hizo un lugar en la expedición de Malaspina y Bustamante y Guerra, a bordo de la corbeta *Atrevida*. Siempre decimos que la travesía que realizaron estos hombres, desde 1789 hasta 1794, fue una odisea increíble (5), ubicándose en los pedestales más elevados de las expediciones científicas de la historia de España. Gutiérrez de la Concha pudo demostrar en dicha comisión todas sus condiciones como astrónomo e hidrógrafo, además de realizar descripciones antropológicas muy interesantes, logrando numerosos elogios y recomendaciones de sus jefes.

Finalizada la expedición, fue asignado al golfo de San Jorge para efectuar el relevo entre 1794 y 1795. Allí realizó los trabajos hidrográficos pertinentes, además de levantar planos de todos los accidentes geográficos. Ascendido a capitán de fragata y con su salud deteriorada por los años de navegación, solicitó que se le destinara a la división de límites del Paraguay con la Corona de Portugal (6). Aceptada su solicitud, se le nombró, el 9 de septiembre de 1795, comisario de la Cuarta Partida de Límites, subordinado al bien recordado Félix de Azara. Regresó durante un breve período de tiempo a España en 1802, pero luego fue asignado nuevamente al Río de la Plata, a una comisión relativa a la Compañía Marítima de Pesca, con asiento en la región austral.

Santiago de Liniers, por su parte, llegó a tener como oficial subalterno tres ascensos por méritos de guerra en menos de quince meses. Por su destacada participación en el sitio de Mahón y en la conquista de Menorca, durante 1781, fue ascendido a teniente de navío merced a su demostración de coraje y bravura. No fue menos resaltable su gallardía durante el sitio de Gibraltar de 1782, en la batería flotante *Talla Piedra*, cuando se salvó a nado luego de que desapareciera su batería después de diecisiete horas bajo fuego.

Como comandante del bergantín *Fincastle*, su actuación en la toma, el 13 de octubre de 1782, de un bergantín inglés enemigo, de 22 cañones, a la vista

(5) Los numerosos planos y cartas náuticas levantadas, los derroteros navegados, las descripciones de lugares y pueblos visitados (verdaderos trabajos antropológicos), las mediciones astronómicas tomadas fueron algunas muestras que confirman nuestras afirmaciones, todo en medio de gran cantidad de problemas que perturbaron la expedición, principalmente la falta de marinería a causa de las contantes deserciones.

(6) AGM, Cuerpo General, «Expediente de Juan Gutiérrez de la Concha» (leg. 620-537). Misivas de Gutiérrez de la Concha al ministro de Marina Antonio Valdés. Montevideo, 16 de junio y 10 de septiembre de 1794. Uno de los que apoyó su petición fue el propio virrey Arredondo, quien confirmó, por carta, al ministro el decadente estado de salud del marino, calificándolo de digno oficial, con el talento, juicio, instrucción y discreción necesarias para una comisión de esa clase. (AGM, Cuerpo General, «Expediente de Juan Gutiérrez de la Concha», leg. 620-537. Carta de Arredondo al ministro Valdés. Buenos Aires, 23 de octubre de 1794).

de toda la escuadra inglesa, lo enaltecíó, lo que le valió la promoción a capitán de fragata.

Firmada la paz entre España e Inglaterra, continuó acumulando experiencias bélicas en la campaña de Barceló contra las regencias berberiscas. Fue enviado luego en misión diplomática ante los preliminares del tratado y logró la buena voluntad del rey de Trípoli para liberar a varios cautivos europeos.

Luego, su carrera militar pasó a tener poca trascendencia, por la falta de oportunidades para seguir demostrando su valía y por la ausencia de gracias reales. Destinado al apostadero naval de Montevideo desde 1788, Liniers fue designado segundo comandante de las fuerzas navales españolas de estación en el virreinato del Río de la Plata. Quizá el único favor recibido fue el dado por el virrey Del Pino, que le nombró gobernador interino de Misiones.

Siendo virrey del Río de la Plata Rafael de Sobremonte, se le encomendó a Liniers armar una división de lanchas cañoneras en Buenos Aires, y luego fue nombrado comandante del apostadero. Posteriormente, cuando la escuadra inglesa conquistó la colonia holandesa del Cabo, a inicios de 1806, y amenazaba con una futura intervención sobre la América meridional, se le encargó la defensa de la ensenada de Barragán, lugar posible y probable del desembarco británico. Tres años antes, a finales de 1803, ya había regresado Concha desde España, y también fue designado, en su momento, comandante general de mar y tierra del apostadero naval de la ensenada de Barragán.

Si bien el oficial José de Córdova y Rojas (7) fue un marino más moderno que Liniers y Concha, observaremos cómo estuvo relacionado con ellos por las circunstancias que les tocó vivir en el Río de la Plata a comienzos del siglo XIX. Nació en la villa de la Real Isla de León el 5 de abril de 1774, hijo del teniente general de la Real Armada José de Córdova y Ramos —aquel que fuera vencido en el combate naval de San Vicente en 1797— y de María Julia de Roxas Espinosa y Blanqueto, natural de la ciudad de Cádiz. Su educación fue acorde al noble linaje al que pertenecía, y a los diez años se le armó caballero de la Real Maestranza de Sevilla, como descendiente de los primeros fundadores de ella.

(7) Para conocer la vida y acción de este oficial, véase PAVÍA, Francisco de Paula: *op. cit.*, t. I, pp. 373-376; su «Probanza de Guardiamarina», en AMN, expediente 1836; y la tradicional obra de VÁLGOMA, Dalmiro de la: *Real Compañía de Guardia Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1945. Resultan de interés los aportes de YABEN, Jacinto: *Biografías argentinas y sudamericanas*, tomo III. Ediciones Históricas Argentinas, Buenos Aires, 1953, pp. 400-401. Los últimos trabajos al respecto, que enfocan su vida y su participación en los momentos de la contrarrevolución, son los del historiador argentino PESADO PALMIERI, Carlos: «El capitán de fragata José de Córdova y Rojas en la revolución rioplatense», en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre, t. 257. Ministerio de Defensa, Madrid, 2009, pp. 349-364; y el presentado por PESADO PALMIERI, Carlos, y PESADO RICCARDI: «Vida y sino trágico de José de Córdova y Rojas. De Buenos Aires a Potosí. Cartas a su esposa (1809 y 1810)», en el Congreso Extraordinario Internacional «Vísperas de Mayo». Academia Nacional de la Historia, Córdoba, agosto de 2008 (en prensa).

Ingresó en la Real Armada con tan solo trece años, edad menor a la permitida, gracias a una dispensa que se le otorgó (8). La academia elegida, al igual que en los casos de Concha y Liniers, fue la Real Compañía de Cádiz, donde sentó plaza de guardiamarina en 1787.



Retratos anónimos de José de Córdova y Rojas, primero como guardiamarina y luego como capitán de fragata. Museo Naval de Madrid.

Como todo oficial subalterno, en los inicios de su carrera fue integrando distintas dotaciones, buques y escuadras, sumando experiencia y millas navegadas, siendo subordinado de numerosos jefes de aquella Marina ilustrada cuyos pilares principales y rectores eran el honor, el valor y la lealtad (9).

Como antecedentes militares y comisiones podemos mencionar su viaje a la América septentrional en el navío *Asia*, entre 1794 y 1795, y su actuación como teniente de fragata en el combate naval de San Vicente, donde fue derrotada la escuadra española del Océano, mandada por su padre, frente a los ingleses. Allí estuvo al mando del bergantín *Vigilante*, de 12 cañones. Luego, en la urca *Polonia*, salió el 31 de marzo de 1802 hacia La Habana y en noviembre transbordó a la fragata *Astrea*. En ella, el 25 de septiembre de 1803, partió de Cádiz hacia Montevideo, junto a Gutiérrez de la Concha y

(8) AMN, exp. 1836, «Probanza de Guardiamarina de José de Córdova y Rojas», copia de constancia de bautismo. Manuscrito 2141, «Dispensa de edad para el ingreso en la Academia de Cádiz».

(9) PESADO PALMIERI, Carlos: *op. cit.*, p. 350.

Pascual Ruiz Huidobro, donde se le asignó el mando de la goleta *Paz*, con la cual se dedicó a prevenir y castigar el contrabando.

Gloria en el Río de la Plata

Nuestros marinos tuvieron su época más gloriosa cuando participaron en las victorias de 1806 y 1807 frente a los británicos, ante el intento de estos por conquistar el Río de la Plata, objetivo que hubiese supuesto la llave hacia una expansión mayor: la conquista de las posesiones españolas en el sur de América (10).

No cabe duda de que el papel más determinante por liderazgo, conocimiento y acción lo jugó Liniers (11), y por eso ocupa un lugar preferente en la historia argentina como aquel que supo ser el primer líder popular, personaje generalmente querido y admirado, organizador de milicias, el gran reconquistador y defensor de Buenos Aires.

Se salvó el Río de la Plata para España gracias a la participación de muchísimos voluntarios urbanos que poco conocían de disciplina militar. Aquí radicó una de las grandes virtudes del marino español de origen francés: haber podido encauzar toda la energía y entusiasmo general, haberlos motivado, pero marcándoles pautas y principios.

Rendido Beresford en 1806, Liniers se puso en campaña para organizar, en algunos meses, los distintos cuerpos que tomarían parte en la defensa del año siguiente contra las tropas de Whitelocke.

La labor llevada a cabo, entre el período que va desde la denominada «reconquista» hasta lo que se conoce como la «segunda invasión», es la más digna de destacar. La organización militar que realizó Liniers, origen del actual ejército argentino, transformó para siempre al pueblo de Buenos Aires, demostrando una eficacia organizativa majestuosa pocas veces vista. Esa militarización, hecha en pocos meses, reveló la inteligencia profesional y el genio militar del líder. Constituyó una fuerza de más de 8.000 hombres; se creó la maestranza; se organizaron fábricas de municiones y espadas; se construyeron baterías para fortalecer lugares estratégicos y otros puntos de posible desembarco; se habilitaron cuadras para la caballería y la artillería, y se trajeron quintales de pólvora de Chile y Perú, entre otras muchas cosas. Pero lo más

(10) Se ha escrito mucho sobre las invasiones británicas al Plata, pero las obras más destacadas siguen siendo las de ROBERTS: *Las invasiones inglesas del Río de la Plata (1806 y 1807)* y *la influencia inglesa en la independencia y organización de las provincias del Río de la Plata*. Talleres Gráficos Jacobo Peuser, Buenos Aires, 1938, 458 pp., y BEVERINA, Juan: *Las Invasiones inglesas al Río de la Plata. 1806 y 1807*. Biblioteca del Oficial del Círculo Militar, Editorial Luis Bernard, Buenos Aires, 1939.

(11) Véase un estudio sobre el liderazgo militar de Santiago de Liniers en PESADO RICCARDI, Carlos: «El liderazgo de Santiago de Liniers y las operaciones anfíbias británicas al Río de la Plata, 1806 y 1807», en GUIMERÁ, Agustín, y BLANCO NÚÑEZ, José María (coords.): *Guerra Naval en la Revolución y el Imperio. Bloqueos y operaciones anfíbias, 1793-1815*. Marcial Pons Historia, Madrid, 2008, pp. 301-317.

importante fue que movilizó al pueblo de Buenos Aires para organizarse y levantar sus propias milicias ante un segundo ataque inminente, lo motivó para el sacrificio y lo orientó hacia la subordinación y la disciplina militar (12).

Por sus acciones, fue nombrado, primero, comandante de armas, y luego, virrey interino del Río de la Plata (13) por ser el oficial de mayor graduación, dado que Pascual Ruiz Huidobro, gobernador del apostadero naval, se encontraba prisionero en Inglaterra tras la caída de Montevideo. Liniers ascendió a brigadier luego de la primera invasión, y a jefe de escuadra por la defensa de Buenos Aires en 1807.

Pero es importante remarcar que, en sus logros, estuvo siempre rodeado de buenos oficiales, como él mismo solía decir en sus recomendaciones. Algunos de ellos fueron, precisamente, Juan Gutiérrez de la Concha y José de Córdova y Rojas.

Durante la reconquista de la capital virreinal, ambos jugaron un papel destacado, tanto en los planes de recuperación como en las acciones posteriores. Junto a otros oficiales de la Armada, propuso, en Montevideo, al gobernador Ruiz Huidobro un plan para retomar Buenos Aires; sin embargo, por una carta de Córdova a su madre, es este quien se adjudica ser el autor intelectual del plan militar, diciendo: «... fue no sólo mío en todas sus partes, y promovido por mi con la mayor energia si no que me indispu-se p.^r el utimo papel quando trataron de variar la expedición con el Sr. Ruiz ...» (14).

Gutiérrez de la Concha, por su antigüedad, desempeñó el cargo de segundo comandante de la expedición militar y jefe de la escuadrilla naval que tuvo que cruzar a la tropa por el Río de la Plata desde Montevideo. Una vez desembarcada, se puso al frente de los marinos. Durante el avance se produjeron varios combates, algunos de ellos encarnizados, que permitieron a los reconquistadores tomar puntos clave como fue la plaza del Retiro, lugar donde se encontraban los depósitos de artillería. Concha custodió aquella plaza hasta que le fue indicado que debía avanzar, acción que realizó con celeridad, sin caballos ni carruajes para conducir la artillería, sólo con los esfuerzos de paisanos y muchachos (15).

Una vez rendido Beresford, son nuevamente nuestros tres marinos los que aparecieron en escena: el comandante británico abandonó la fortaleza acompañado por Córdova y Rojas, Hilarión de la Quintana y Mordeille, y luego fue

(12) *Ibidem*, pp. 313 y 314.

(13) Esto fue consecuencia de la suspensión en el cargo, en la Junta General del 10 de febrero de 1807, del virrey Sobremonte, a quien no se le perdonaron sus malas decisiones durante las invasiones británicas. Posteriormente, las máximas autoridades españolas de la Península no encontraron responsabilidad en él.

(14) Archivo Histórico Nacional de Madrid (en adelante AHNM), sección Nobleza, fondo Mendigorria, caja 9, doc. 50, «Carta de José de Córdova y Rojas a su madre». Buenos Aires, 12 de septiembre de 1808.

(15) Cfr. SIERRA, Vicente: *Historia de la Argentina. Fin del régimen virreinal e instalación de la Junta de Mayo de 1810 (1800-1810)*, t. III. Unión de Editores Latinos, Buenos Aires, 1960, p. 143.

el capitán De la Concha quien condujo al jefe vencido ante Santiago de Liniers.

Durante la segunda invasión británica, Gutiérrez de la Concha participó, nuevamente, en la acción militar de la plaza del Retiro, pero con unas características nada parecidas a la precedente, tanto por los efectivos participantes como por el final poco feliz que obtuvo. En palabras de Héctor Ratto, el del Retiro fue uno de los más sangrientos e impetuosos ataques llevados a cabo por los invasores, donde 400 marineros resistieron la furiosa acometida de 3.000 enemigos. Ya sin auxilio alguno de los vecinos, y tras la pérdida de más de la mitad de los efectivos, De la Concha decidió la entrega de la plaza (16).

Aquella lucha encarnizada duró más de tres horas y dejó el triste saldo de un elevadísimo número de víctimas para los españoles y no pocas bajas para los británicos (17). El comandante Liniers informó de que al capitán De la Concha le impactó una bala en el sombrero y de que sufrió una contusión en la espalda provocada por otra de rebote, pero el Cabildo de Buenos Aires criticó dicho parte, entre otras cosas porque elevaba la figura del capitán pese a la cantidad de errores que, según ellos, cometió (18). La existencia de una rivalidad muy grande entre el Cabildo y la facción de Liniers, a la cual perteneció De la Concha por una amistad consolidada y por la afinidad hacia las ideas que ambos defendían, fueron sin duda causas que influyeron en el pensar y en el sentir del Cabildo.

Nuestra conclusión es que el marino cántabro tuvo que vérselas, como comandante en jefe del combate más duro y desventajoso de toda la segunda invasión a Buenos Aires, con un enemigo integrado por militares veteranos al mando de oficiales prestigiosos. Cuando Liniers solicitó el ascenso de su camarada, hizo alusión tanto a sus méritos y servicios durante la defensa como al motivo de la suspensión de su viaje a Córdoba al haber sido designado gobernador intendente para quedarse a defender Buenos Aires (19).

(16) RATTO, Héctor: *Hombres de mar en la historia argentina*. Biblioteca del Oficial, Círculo Militar, Buenos Aires, 1934, p. 86. La cantidad de efectivos que participaron en la batalla varía según los autores consultados. Nosotros tomamos las cifras brindadas por DESTÉFANI, Laurio, fruto del análisis de documentos y variedad de pareceres de los diferentes historiadores. Destéfani manifiesta que las fuerzas atacantes contaron con un total aproximado de 1.400 hombres. Cfr. «La cuarta invasión inglesa y la defensa de Buenos Aires (1807)», en *Historia marítima argentina*, t. IV. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1984, p. 377. Liniers, sin embargo, en su «parte de guerra al Príncipe de la Paz» de 31 de julio de 1807, manifestó que fue atacada la plaza por más de 2.000 hombres.

(17) Los primeros tuvieron 245 bajas, entre ellas 80 muertos, 144 heridos y 21 extraviados, mientras que los británicos sumaron 200 bajas: 58 muertos, 128 heridos y 14 desaparecidos.

(18) Véase documentación al respecto en el Archivo General de la Nación Argentina (en adelante AGNA), Cabildo de Buenos Aires, archivo marzo/mayo, 1808. Citado por WILLIAMS ÁLZAGA, Enrique: *Martín de Álzaga en la reconquista y en la defensa de Buenos Aires (1806 y 1807)*, Emecé Editores, Buenos Aires, 1971.

(19) AGNA, «Invasiones Inglesas. Solicitudes, propuestas, nombramientos», libro 8, hojas 386-391.

Por las acciones llevadas a cabo, y después de treinta y cinco años al servicio de la Corona, Gutiérrez de la Concha alcanzó, tras la reconquista, el grado de capitán de navío y, posteriormente, el de brigadier (20).

Córdova y Rojas, por su parte, actuó durante las invasiones muy cerca de ambos comandantes en determinadas ocasiones (21). Después del consejo de guerra en Montevideo, donde se establecieron los preparativos para reconquistar Buenos Aires, desempeñó el cargo de mayor general del Ejército. Comentamos anteriormente que fue él, junto a una compañía veterana, uno de los que penetró en el fuerte ocupado por Beresford para exigirle la rendición. Se dice que ante la pregunta del comandante inglés de que quién respondería por su vida, respondió Córdova que lo haría él con la suya. Conforme Beresford, abandonó el fuerte para rendirse ante Liniers.



Trofeo de la defensa de Buenos Aires en 1807. Bandera perteneciente al Regimiento Green de Santa Elena. Córdoba, Argentina.

Después de la reconquista de Buenos Aires, se trasladó a Montevideo y allí participó en todas las acciones de defensa ante los británicos, incluida la terrible salida del 20 de enero de 1807, a la cual se ofreció voluntariamente. En esta última acción, tres columnas y una vanguardia de 2.300 hombres, bajo las órdenes del brigadier Bernardo Lecocq, fueron emboscadas por los británicos en el paraje conocido como El Cardal, produciéndose una verdadera carnicería dado el factor sorpresa utilizado por el enemigo. Gracias a esta victoria, los atacantes alcanzaron los arrabales de la ciudad, defendida ahora por el brigadier Ruiz Huidobro (22), y la sitiaron. Montevideo pereció, pero Córdova no cayó prisionero; logró regresar a Buenos Aires, para ponerse inmediatamente a las órdenes de sus superiores. El capitán de navío De la Concha lo eligió como ayudante y secretario interino.

(20) En honor de los vencedores de aquellas jornadas memorables se acuñó en Buenos Aires una medalla de plata, con un dibujo alusivo y una inscripción que decía: «A los defensores de su Rey y de su Patria Liniers, Concha y Lasala, Buenos Aires defendida, 5 de julio de 1807».

(21) La participación de Córdova y de Rojas durante las invasiones británicas está muy bien explicada en PESADO PALMIERI, Carlos: *op. cit.*, pp. 352-354.

(22) POZZI ALABORNOZ, Ismael (dir.): *Episodios militares de nuestra historia. 1807: Defensa de Buenos Aires*, vol. 2. Nueva Militar Argentina, Buenos Aires, 2006, p.13.

La razón por la cual no se halló en el combate del Retiro, donde se encontraron casi todos los miembros de la Armada al mando de Gutiérrez de la Concha, es porque estuvo bajo las órdenes directas del propio Liniers. Igualmente se destaca que se halló en el fuerte dirigiendo los fuegos de la artillería «con la mayor serenidad y acierto».

Lamentablemente, tuvo la mala suerte de ser olvidado por sus superiores en las primeras recomendaciones de ascenso, por un descuido «burocrático»; pero luego Santiago de Liniers, para enmendar el error, remitió a la superioridad una elevada recomendación donde decía que Córdova era uno de los oficiales sobresalientes del apostadero, hombre de heroico valor y de toda su confianza, calificando su acción como de una las más distinguidas e interesantes (23). Sus méritos en la reconquista y en la defensa de Buenos Aires le hicieron acreedor del ascenso a capitán de fragata.

Familias en la borrasca

Nuestros marinos fueron hombres que encontraron en sus familias el auténtico sostén emocional y la contención en los momentos de prueba y sacrificio, sin que por ello dudasen un instante en empeñar la felicidad personal y la de los suyos en pro del cumplimiento del deber.

Hacia 1810, Gutiérrez de la Concha y Liniers residían en la intendencia de Córdoba del Tucumán; el primero, en calidad de gobernador intendente, y el segundo, con autorización para vivir allí, luego de sucederle Baltasar Hidalgo de Cisneros como titular del virreinato del Río de la Plata. Mientras, Córdova y Rojas estaba de campaña en las provincias altoperuanas, junto al mariscal Vicente Nieto, por directiva del nuevo virrey, para terminar con el clima conspirativo y de desconfianza que reinaba en las principales plazas virreinales.

En el aspecto familiar, los tres se casaron y fueron padres de numerosos hijos, pero con situaciones distintas. Santiago de Liniers tuvo la fatalidad de enviudar en dos ocasiones. En 1783, contrajo matrimonio con Juana de Menviel, mujer malagueña de origen francés, madre de su primogénito, Luis, la cual murió siete años más tarde; y en 1791 se casó nuevamente con una criolla de reconocida familia, María Martina de Sarratea, a la que calificó como «la mujer más maravillosa que, durante catorce años de matrimonio, fue toda mi consolación y felicidad» (24). Fue la madre de sus otros siete hijos, pero la vida lo puso nuevamente a prueba cuando, en 1805, falleció a consecuencia del parto de su última hija.

(23) AHNM, *ibidem*, caja 17, doc. 155. Carta fechada en Buenos Aires el 14 de septiembre de 1808.

(24) DU ROURE, Louis: *Santiago de Liniers, virrey del Río de la Plata, conde de Buenos Aires, a través de su correspondencia familiar*. Carta de Santiago de Liniers a sus hermanas. Buenos Aires, 15 de marzo de 1808. Prólogo, traducción y edición de Javier de Liniers. España, 2010, p. 142.

En carta a sus hermanas daba cuenta de cómo se constituía su familia y la situación en la que se encontraba hacia 1808: Luis era el mayor, y el único hijo de su primer matrimonio; con su segunda esposa tuvo a María, que contaba en ese entonces con dieciséis años y estaba prometida con su ayuda de campo, Perichon de Vandevil, y luego seguían Enriqueta, Juan, José, Santiago, Tomás y Dolores. Según comenta, los dos últimos vivían con su tía materna, que era la esposa del gobernador de Paraguay. Sólo tenía a su lado a María, Enriqueta y Luis, dado que los otros tres hijos se encontraban en una academia de la región (25).

El brigadier Gutiérrez de la Concha se casó en varias ocasiones (26), pero fue la criolla Petrona Irigoyen de la Quintana (27) quien sería la madre de sus cuatro hijos. En los momentos cruciales, acompañó a su esposo hasta su trágico final y fue tal su calvario que no pudo perdonar ni evitar el odio hacia sus propios paisanos, aquellos que la hicieron viuda y dejaron a sus hijos huérfanos. A sus pequeños, futuros «grandes de España» (28), los crió en la Península, lejos de la tierra que los vio nacer.

Del capitán Córdova y Rojas podemos mencionar que se casó el 4 de mayo de 1796 con María de la Paz Valcárcel y O'Conrry, futura primera marquesa de Mendigorria y vizcondesa de Arlaban (29). Padres de ocho hijos, vivieron en el Río de la Plata, entre Montevideo y Buenos Aires. En este último destino estuvieron principalmente de agosto de 1807 a septiembre de 1809, hasta que a inicios del mes siguiente Córdova dejó a su familia para ponerse en campaña hacia el noroeste, sin saber que nunca más volvería a verla.

(25) *Ibidem*, pp. 144 y 145.

(26) Existe constancia documental de su enlace matrimonial con las criollas María de Aguirre y Rosa Quintana y Aoiz, en 1797 y 1801, respectivamente. En el AGM únicamente se refleja la documentación del permiso para su primer matrimonio. El segundo enlace consta en el registro 6.437 de la catedral de Buenos Aires, mientras que su matrimonio definitivo con Petrona Irigoyen figura en el núm. 6.584.

(27) Natural de Buenos Aires y miembro, por vía paterna, de una de las familias que más se identificó con la revolución. Hija de Francisca de la Quintana y Riglos y del capitán de la Real Armada Ignacio de Irigoyen y Echenique, natural de Azpilcueta, Navarra, fundador de la familia argentina de los «Irigoyen».

En el Archivo General Militar de Segovia (AGMS) se encuentra parte del expediente personal de Gutiérrez de la Concha, donde existen documentos de Petrona Irigoyen expresivos de los certificados de matrimonio, junto a otros papeles muy importantes, fueron confiscados por la Junta Revolucionaria de Buenos Aires en 1810. AGMS. Personal-Célebres, 14G, exp. 1.

(28) El mayor, Juan, fue ministro plenipotenciario y representante de España en varias cortes extranjeras; Manuel alcanzó el título nobiliario de marqués del Duero por su heroica acción en las guerras carlistas de mediados del siglo XIX, así como la condición de grande de España y de capitán general del Ejército; José fue gobernador de Cuba en momentos críticos, alcanzando el título de marqués de La Habana, grande de España y capitán general del Ejército.

(29) Título de Castilla concedido en septiembre de 1845 para honrar la memoria de su hijo, el teniente general Luis Fernández de Córdova, militar de prestigio en la primera guerra carlista. Nacida en San Fernando, Cádiz, era hija del jefe de escuadra Adrián Valcárcel, caballero profeso de la Orden de Santiago y reputado en la Armada por ser honrado y valiente marino, según palabras de PAVÍA, Francisco de Paula: *op. cit.*, t. III, pp. 731 y 732.

A lo largo de esos meses, tuvo una relación epistolar muy importante con su esposa y con sus padres, en la que describió el sacrificio y los males de la campaña, la geografía que se iba abriendo ante sus ojos y las posibilidades de victoria que creía vaticinar. El historiador argentino Carlos Pesado Palmieri comenta que le aguardaron jornadas extenuantes, pueblos miserables, enfermedades por doquier y su derrota total en Suipacha, que le llevó al posterior patíbulo a 4.000 metros de altura en el Potosí español. Escribió a su mujer referencias sobre los lugares que recorrió en largas y penosas jornadas, con oscilaciones climáticas extremas, diezmada la tropa por enfermedades que también aquejaron a jefes y oficiales e hicieron lentos los avances (30).

Su mujer resultó ser su verdadera confidente. En ese plano intimista que supone la correspondencia entre esposos, donde la confianza se impone al secreto y lo privado fluye espontáneo y sincero, observamos una preocupación constante del marino por su familia. Los temas son variados: su cariño por los hijos y los obsequios que les manda, regaños a su mujer y súplicas, compras, regalos que recibe, dinero que reúne y envía, dificultades económicas que no puede salvar, y hasta la previsión de qué vender y qué no ante las estrecheces que pasa su familia, lo que sin duda le ha hecho saber su mujer. Y, por otro lado, lo concerniente a la realidad de la campaña y hasta ciertas críticas hacia su superior, el mariscal Nieto, por sus conocidas arbitrariedades y violencias, pese a ganar con él distinciones y reconocimientos.

Es importante remarcar, como veremos más adelante, que el movimiento revolucionario puso en jaque la estabilidad de las familias, constituidas principalmente por peninsulares y criollos. La Junta de Buenos Aires recurrió primeramente a esa ligazón fundamental de aquellos oficiales de Marina casados con criollas que estaban al frente de los focos contrarrevolucionarios. No sirve como ejemplo Córdova y Rojas, dado que su esposa era peninsular, pero sí es el caso de las de Liniers y De Concha. De estos dos observaremos cómo sus familias políticas, comprometidas activamente con el cambio e influenciadas por la Junta Revolucionaria, se movilizaron para convencerles, sin obtener resultados positivos.

La ruptura familiar se hizo totalmente evidente en el caso de la esposa de Gutiérrez de la Concha, la cual llegó a aborrecer a sus propios paisanos. Pese a que su marido fue fusilado en agosto de 1810, ella no tuvo dicha confirmación hasta pasados varios meses, creyendo en un inicio que había sido embarcado hacia el destierro.

Petrona Irigoyen debió marcharse de Córdoba del Tucumán después de que la Junta confiscara todos los bienes de su esposo, y se alojó en Buenos Aires con sus hijos. Es en 1811 cuando le confirman la ejecución de su marido, y así se expresa en una carta a su apoderado en Córdoba, Mariano Lozano, el 13 de septiembre de ese mismo año:

(30) PESADO PALMIERI, Carlos: «José de Córdova y Roxas», en MARCO, Miguel Ángel de, y MARTIRÉ, Eduardo (coords.): *Revolución en el Plata. Protagonistas de mayo de 1810*. Academia Nacional de la Historia de Argentina, Buenos Aires, 2010, p. 145.

«Mi amadísimo hermano:

ya se habrá hecho cargo de cómo estaré, pues está mi espíritu con tal abatimiento para todo, que hace tiempo que me escribió Bustamante que le diera órdenes sobre lo que nos tiene, y todavía no he escrito una letra, sí hermano mío, en este triste estado me han puesto sus crueles paisanos pues siento que V.M. sea americano, pues hasta pagan justos por pecadores, y mi dolor es tener hijos nacidos en este bajo suelo, el que detesto con todo mi corazón, pues me han hecho la más infeliz del mundo entero, por haberme quitado lo que adoraba y que hacía mis días felices y el mejor padre de mis hijos (...)

(...) no tengo más esperanzas hacia estos inocentes desgraciados [sus hijos], sino que la España no se pierde y allí tendrán siquiera con qué ponerlos en carrera (...)

Quizá sea una de las cartas más emblemáticas del dolor de una mujer que acaba de enterarse de la trágica muerte de su esposo, situación que le lleva a renegar de parte de su familia y hasta de su propio origen.

Más conocida, sin embargo, es la carta de Santiago de Liniers a su suegro, Martín de Sarratea, luego de que este intentase disuadirle de intervenir en contra de la revolución. Esta epístola, de julio de 1810, ha sido publicada varias veces y es considerada por muchos el testamento político de aquel gran marino español. He aquí algunos fragmentos de la misma:

«No puedo ponderarle a Vuestra Merced, mi querido padre, el sentimiento que me ha causado el verle alucinado por los falsos principios de unos hombres que, olvidando los principios más sagrados del Honor, de la Religión y de la Lealtad, se han levantado contra el Trono, contra la Justicia y contra los Altares (...)

(...) ¿cómo siendo yo un general, un oficial quien en treinta y seis años he acreditado mi fidelidad y amor al soberano, quisiera Ud. que en el último tercio de mi vida me cubriese de ignominia quedando indiferente en una causa que es la de mi Rey; que por esta infidencia dejase a mis hijos un nombre hasta el presente intachable con la nota de traidor?

(...) El que me ha precavido en tantos peligros [en alusión a Dios], me precaverá en los presentes, si así me conviene y es arreglado a su justicia; pero si por sus altos decretos hallase en esta contienda el fin de mi agitada vida, creo que me tendría en cuenta (...) proveerá a la subsistencia de mis hijos, los que podrán presentarse en todas partes sin avergonzarse de deber la vida a un padre que fuese capaz por ningún título de quebrantar los sagra-

(31) Carta de Petrona Irigoyen de la Quintana a Mariano Lozano. San Isidro (Buenos Aires), 13 de septiembre de 1811. En CABRERA, Pablo: «Ulterioridades del drama de Cruz Alta», en *Revista de la Universidad Nacional de Córdoba*, núms. 9 y 10. Córdoba, año XVII, noviembre-diciembre de 1930, p. 184.

dos vínculos del honor, de la lealtad y del patriotismo y que si no les deja caudal, les deja a lo menos un buen nombre y buenos ejemplos a imitar» (32).

Es en esa misma carta donde finaliza solicitándole a su suegro que difunda «a todo el mundo» cuál era su manera de pensar, para que a nadie le quedasen dudas sobre su sentir y su fidelidad.

Pero la situación fue delicada; los adversarios muchas veces se encontraron vinculados por la sangre, por la propia familia, sufriendo, con el conflicto, la dispersión de los hogares y el dolor por la persecución de los seres queridos.

En tiempos de revolución

Sin duda se estaba asistiendo a un tiempo nuevo: el de la búsqueda indiana de la mayoría de edad, la autonomía, la valoración de los americanos de «aquí», en desmedro de los peninsulares de «allá»; entonces, la historiografía tradicional rioplatense nos habló de patriotas cuando se refería a los criollos, como si el concepto de patria fuese privativo a dicho grupo y sus adeptos y los del otro bando hubiesen carecido de dicho valor. Y, por el contrario, los opositores fueron los contrarrevolucionarios, los «realistas», pese a que fueron ejecutados, como en el caso de nuestros tres marinos, por una Junta de Gobierno que enarbó orgullosa el estandarte de los derechos de S.M. Fernando VII, o por lo menos eso era lo que decía.

Lo cierto es que, en ese estado de cosas, donde los vientos de cambio revuelven todo, la situación fue confusa y poco estable, los héroes de ayer pasaron a ser enemigos públicos del Estado, la ruptura no permitió vuelta atrás, los hermanos y las familias se posicionaron en diferentes bandos, el vaivén de las lealtades fue moneda de cambio, y una realidad política distinta se tejió y desplegó desde la capital del virreinato.

A finales de mayo de 1810 llegaron a Córdoba las novedades de Buenos Aires y los pliegos del exvirrey Cisneros para el gobernador y para Liniers. Ante la gravedad de las noticias traídas, la reacción se puso en marcha. Según Américo Tonda, Gutiérrez de la Concha, hombre de carácter firme, decidido y aun autoritario, afrontó la prueba crucial con gallarda apostura (33).

En las diferentes reuniones organizadas, todos acordaron mantener a las autoridades hasta que se supiese de la total pérdida de España, o hasta que las demás provincias del virreinato se pronunciasen. Se resolvió transmitir las novedades al resto de las ciudades, pero estimulándolas a no prestarse a la sumisión de Buenos Aires mientras no se recibiesen noticias más seguras. Los

(32) Extractos de la carta de Santiago de Liniers y Bremond a Martín de Sarratea. Córdoba del Tucumán, 10 de julio de 1810. Publicada íntegramente en DU ROURE, Louis: *op. cit.*, pp. 154-157.

(33) TONDA, Américo: *El obispo Orellana y la revolución*. Junta Provincial de Historia de Córdoba, Córdoba, 1981, p. 61.

nuevos datos fueron desalentadores, y el 4 de junio el gobernador convocó apresuradamente a otra reunión para establecer definitivamente una postura. Respondiendo a la conducta que marcó toda su vida, tomó partido por la fidelidad a las autoridades peninsulares.

La Junta de Buenos Aires intentó disuadir a estos militares prestigiosos de manera pacífica, pero sin dejar de indicarles que de lo contrario el gobierno constituido reprimiría toda reacción. Se cursaron cartas y pliegos cuidadosamente trabajados para ganar sus voluntades (34), pero tanto el gobernador como el exvirrey asumieron como inexcusable deber el juramento de lealtad a la Regencia establecida en Cádiz.

Sobre la naturaleza de lo que, en uno u otro bando, se consideraba lealtad, no todos los marinos coincidieron; observamos el ejemplo de peninsulares partidarios de la Junta del Plata, como el gaditano jefe de escuadra Ruiz Huidobro, y el de americanos que obedecieron a la Central, como el venezolano Michelena (35).

El proyecto de resistencia que se llevó a cabo en la intendencia de Córdoba fue el pergeñado por De la Concha. Consistía, básicamente, en concentrar los efectivos disponibles en la gobernación y en las regiones vecinas, para luego adiestrarlos en el manejo de las armas, apresurando la marcha de las tropas que se concentrarían en el Alto Perú, cuyo objetivo sería reforzar los efectivos cordobeses. En caso de no poder resistir en la ciudad, se replegarían hacia Jujuy, en el actual noroeste argentino. Las fuerzas reunidas sumaron alrededor de 3.000 hombres, bien provistos de armamento y municiones así como de elementos de movilidad, pero con graves carencias en la práctica (36).

Sin embargo, en poco tiempo sólo quedaron 400 efectivos. Sin dar batalla, fueron derrotados por la simple noticia de la expedición enviada desde Buenos Aires, novedad utilizada por ciertos oficiales, en connivencia con la Junta, para estimular la desertión. Ante esa situación, se decidió abandonar la ciudad, para no aventurar batalla en ella ni dar motivo al saqueo. El 27 de julio, resolvieron dirigirse al Perú para reunirse con las tropas del gobernador de Potosí, Francisco de Paula Sanz. Con ellos fueron el obispo Orellana, contados funcionarios y demás personas adeptas (37); pero era difícil cumplir

(34) Las personas que desempeñaron tan delicada tarea fueron seleccionadas, como mencionamos anteriormente, por su relación directa con los protagonistas. Mariano de Irigoyen, cuñado del gobernador, se trasladó a Córdoba con cartas de Cornelio Saavedra, jefe del regimiento de patricios y presidente de la Junta, pero fueron vanas las recurrencias realizadas al parentesco y a la buena relación que mantenía con De la Concha. Tampoco fueron oídas las exhortaciones de Martín de Saratea, suegro de Liniers, las reflexiones de Francisco de Letamendi o los consejos de Manuel Belgrano.

(35) GUILLÉN, Julio: *La independencia del Plata en los papeles del Archivo de Marina*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1960, p. 4.

(36) BIDONDO, Emilio: *La expedición de auxilio a las provincias interiores (1810-1812)*. Círculo Militar, Buenos Aires, 1987, p. 242.

(37) El gobernador Concha se despidió con marcada emoción de sus hijos, el último nacido hacía pocos días, y de su esposa, afirmándole a esta que «ni en presencia de la muerte renegaría de su Patria», respondiéndole ella: «pues mantén tu resolución sin que en ella te quebrante la memoria de tus hijos y de tu mujer»: Cfr. PAVÍA, Francisco de Paula: *op. cit.*, p. 137.

el proyecto inicial ante la falta de colaboración de las demás ciudades, la propaganda de desprestigio desde Buenos Aires, las deserciones y la presencia de saboteadores.

Huyeron hacia el norte por caminos separados, acompañados por aquellos oficiales que no quisieron abandonarlos pese a tener su permiso, pero las tropas de Buenos Aires dieron con ellos y cayeron prisioneros. La pena capital no se hizo esperar; muchos interpretan que fue un sacrificio no querido, pero necesario, el «castigo ejemplar» de la revolución. Sin embargo, hubo también oficiales del bando revolucionario que se opusieron a esta medida al punto de desacatar las órdenes. Tal fue el caso de Ortiz de Ocampo (38), comandante de la expedición bonaerense, que debía fusilar a aquellos cabecillas contrarrevolucionarios. Pese a que estas ejecuciones se creyeron imprescindibles, la mayor parte de la historiografía moderna remarcó lo injusto de la medida, calificándola de impolítica e inútil.

Junto al gobernador-intendente Juan Gutiérrez de la Concha y al exvirrey Santiago de Liniers, fueron pasados por las armas, el 26 de agosto de 1810, el asesor Victorino Rodríguez, el coronel Santiago Alejo de Allende y el contador Joaquín Moreno, salvándose Orellana por su condición de obispo. El lugar elegido para consumar la pena fue un monte llamado de los Papagayos, en Cabeza de Tigre, en las proximidades de Cruz Alta, jurisdicción de Córdoba.

La paradoja es que fueron condenados por el delito de traición, cuando fueron fervientes defensores durante toda su vida del Rey y de su Patria.

Similar destino tuvo el capitán de fragata José de Córdova y Rojas, pero con una historia distinta. En mayo de 1810, en momentos del alzamiento revolucionario, ostentaba el cargo de mayor general del Ejército, confiado por Nieto a finales del año anterior. Sin embargo, hacía tiempo que no se encontraba a gusto en dicha comisión y ansiaba su relevo, pese al riesgo de perder la carrera y la posición lograda.

En el norte, los enfrentamientos se radicalizaron a partir de las nueve ejecuciones «contrarrevolucionarias» del 29 de enero en La Paz (39). Fue entonces que, en el decir de Pesado Palmieri, «los acontecimientos se precipitan, los pueblos se sublevan, las lealtades defecionan, la impiedad se generaliza y los hombres, como las hojas del otoño, son llevados por el viento de las pasiones de un extremo al otro de sus propios límites entre la cordura y el desvarío» (40).

(38) Desde aquel día, el comandante Ortiz Ocampo cayó en completo descrédito revolucionario, declarándosele como inepto, cayendo sobre él denuncias y todo tipo de ofensas, negándosele cuanto pedía; ese fue el precio que debió pagar por actuar con piedad y lealtad militar hacia quienes habían sido sus jefes de antaño, en los días de gloria contra el invasor inglés.

(39) Los ajusticiados fueron Murillo, Catacora, Bueno, Jiménez, Graneros, Figueroa, Jaén, Lanza y Sagárnaga. En un bando de 23 de junio de 1810, Nieto anticipó el horror de lo que sería la guerra civil diciendo que se matarían, unos a otros, los padres, hijos, parientes y amigos.

(40) PESADO PALMIERI, Carlos: «José de Córdova y Roxas», p. 146.



Monte de los Papagayos, lugar donde fueron fusilados Liniers y Gutiérrez de la Concha.

Las tropas de la Junta conformaban la denominada «expedición de auxilio a las Provincias Interiores». El comandante Ortiz de Ocampo fue reemplazado por González Balcarce por desobedecer la orden de fusilamiento de Liniers y Concha. Luego de someter el foco contrarrevolucionario en Córdoba del Tucumán, se dirigieron a marcha forzada hacia el norte, para actuar contra las cuatro intendencias del Alto Perú.

La vanguardia del ejército virreinal, al mando de Córdova y Rojas, se encontraba en Santiago de Cotagaita. Fue allí donde, el 27 de octubre, se enfrentaron ambos bandos sin resultados decisivos, pese a que Córdova le comunicó a Nieto que no dudaba de la victoria futura. Por la tarde, los insurgentes fueron rechazados y varios de aquellos soldados se pasaron al «ejército realista». Aquella situación motivó, seguramente, que el mariscal Nieto, quien había arribado a Cotagaita con sus tropas de reserva, formara de inmediato un cuerpo escogido de 800 hombres al mando de nuestro marino gaditano. La orden fue clara: batir al enemigo donde se le encontrara.

El 7 de noviembre de 1810 se libró la batalla en Suipacha, en la actual Bolivia, donde fue completamente derrotado el ejército de Córdova y Rojas. El desorden invadió a su tropa y en la huida se perdió cuanto poseían, logrando llegar a Cotagaita sólo 250 hombres montados, entre los que estaba nuestro marino.

MARINOS FUSILADOS EN TIEMPOS DE LA REVOLUCIÓN RIOPLATENSE

Las fuerzas de González Balcarce no tardaron en apresarle, tanto a él como al mariscal Vicente Nieto y al gobernador de Potosí, Francisco de Paula Sanz. Estuvieron prisioneros durante un mes, pero la presencia de Juan José Castelli, quizá el representante más jacobino de la Junta de Buenos Aires y uno de los verdugos que hizo cumplir los fusilamientos de Liniers y Concha, ya presagiaba lo peor. Los reos fueron enjuiciados y condenados a muerte por el delito de «alta traición, usurpación y perturbación pública, hasta con violencia y mano armada».



Batalla de Suipacha. Litografía de Nicolás Grondona.

El capitán de fragata José de Córdova murió fusilado en la plaza de Potosí el 15 de diciembre de 1810, con la particularidad de ser colgado, ya difunto, en la horca. Durante sus treinta y seis años de edad, sirvió veintitrés al rey y a la patria, por lo cual murió; participó en 29 acciones de guerra, y realizó con responsabilidad una última comisión más acorde a militares de uno o dos grados más que el que él detentaba, según decían sus propios superiores.

Pavía lo calificó de bravo marino, destacando su valor sereno y su desprendimiento por la vida en los últimos momentos de su existencia; pero al finalizar la noticia biográfica de Córdova y Rojas prefiere hacer mención de los tres marinos del presente artículo diciendo que sus nombres ocuparán siempre un lugar distinguido en los anales de la Marina española, como ejemplos de lealtad y patriotismo (41).

(41) PAVÍA, Francisco de Paula: *op. cit.*, t. I, pp. 373-376.

Hombres de honor, supieron actuar con aristocracia y fidelidad, características propias de la Marina de su tiempo. Todo lo dieron por el cumplimiento del deber, sin tener en cuenta ni los riesgos ni los sacrificios, arriesgando la felicidad de su familia y su propia existencia en aras de una causa que para ellos era justa y correcta. Por esto sus nombres figuran indelebles en el lugar que tiene reservada la Armada española para sus hombres arquetípicos, el Panteón de Marinos Ilustres de Cádiz, una especie de «Olimpo militar» que tienen bien merecido.

Resumen

A partir de 1810, el Río de la Plata vivirá tiempos de convulsión. La búsqueda criolla de cambios políticos que asegurasen la autonomía de gobierno atentarán contra el *statu quo* de la región y será el caldo de cultivo aprovechado por ciertos sectores para imponer el camino hacia un logro aún mayor: la lucha por la independencia.

Fue en ese estado de cosas en el que la Real Armada se desenvolvió como la principal defensora de los derechos de S.M y sus representantes. Oficiales de Marina fueron los que se pusieron a la cabeza de los primeros y principales focos de oposición a la Junta Revolucionaria que se alzó en Buenos Aires el 25 de mayo de 1810. El presente artículo reseña la vida de tres grandes oficiales de Marina que se destacaron al frente de la contrarrevolución: el jefe de escuadra y exvirrey Santiago de Liniers y Bremond, el brigadier y gobernador intendente de Córdoba del Tucumán Juan Gutiérrez de la Concha, y el capitán de fragata José de Córdova y Rojas.

La particularidad es que, en esa lucha que se volvió fratricida, nuestros protagonistas tuvieron que lidiar con sus propias familias, pasando de héroes, por sus acciones durante las invasiones británicas, a traidores y enemigos públicos del Estado en apenas tres años. Sus ejecuciones resultaron significativas y fueron una demostración de castigo ejemplar llevado a cabo por la Junta de Buenos Aires. El trabajo resulta, entonces, una reseña de su proceder y de su entrega, además de un homenaje, en el bicentenario, de su sacrificio y lealtad. Agosto y diciembre de 1810 fueron meses donde la sangre llegó al río, y ya nada sería igual en el largo camino hacia la independencia rioplatense.

LOS INGENIEROS GENERALES DEL CUERPO DE INGENIEROS DE MARINA (1770-1827) (1)

José María SÁNCHEZ CARRIÓN
Ingeniero Naval, ETSIN

Antecedentes

Si el Cuerpo Patentado de Ingenieros de Marina es uno de los menos estudiados y conocidos de la Armada, el desconocimiento de sus ingenieros generales es casi absoluto.

No es ahora tiempo de analizar las razones por las que los historiadores le han dado la espalda a este cuerpo facultativo creado por Carlos III, siendo secretario de Marina e Indias Julián Arriaga, a propuesta del director de Construcciones y Bajajes, Francisco Gautier; pero podemos señalar su corta existencia (menos de sesenta años), la inexistencia de un archivo único, la desidia que vivió durante los primeros años del siglo XIX, la continuidad de muchos oficiales como oficiales del Cuerpo General, etc. Todo esto ha contribuido a ello.

Este trabajo establece el escalafón del mando de dicho Cuerpo y que fueron siete los oficiales generales que lo mandaron.

- Francisco Gautier y Oliber (2)
- Josef Romero Fernández de Landa
- Tomás Muñoz y Clavera
- Julián Martín de Retamosa
- Fernando Casado de Torres e Yrala
- Joaquín Maximiliano de la Croix y Vidal
- Juan Ruiz de Apodaca, conde del Venadito.

Dentro del oscurantismo general, es especialmente llamativa la insistencia con la que muchos autores, tal vez demasiados, han asumido que Retamosa

(1) Este artículo es parte de la tesis doctoral del autor, inédita: «Los ingenieros de Marina. Motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su Organización, Academia y Realizaciones». ETSIN-UPM.

(2) Pocos autores han señalado el segundo apellido de Gautier, y otros, el autor también, siguiendo a Martine Acerra lo señalamos como Audibert. Sin embargo, después de haber localizado las partidas de bautismo en Tolón, de su matrimonio en Cartagena y del bautizo, en la misma ciudad, de su hija mayor podemos asegurar que el segundo apellido es Oliber u Oliver. Hemos adoptado la forma con be porque aparece en dos de las tres partidas señaladas y, sobre todo, porque una de ellas es la de su bautismo.

sucedió a Romero. A pesar de que hace más de diez años el profesor De Juan-García señalara que a José Romero le sucede Tomás Muñoz (3), pocos han recogido dicha información y siguen sosteniendo que le sucedió Rematosa (4), como parece «saber todo el mundo».

Es verdad que este le había sustituido varias veces con ocasión de sus retiros, y puede parecer lógico pensar que, una vez vacante el puesto, se le confirmase como ingeniero general, máxime cuando era el factótum de la construcción naval de finales del siglo XVIII. Pero no acontece así le sucede Tomás Muñoz, oficial general más antiguo del cuerpo y teniente general de la Armada. Los años previos a la invasión francesa, por otra parte, años de intrigas, traiciones y conspiraciones que afectan al príncipe de Asturias y a los reyes. La corte es un hervidero del que se aprovecha Napoleón. Los ministros cambian y nada es seguro. La designación de un nuevo ingeniero general de Marina, distinto del que ocupa de hecho el mando efectivo, desconcierta a los estudiosos; además, el designado se mantiene leal al rey intruso, y en Sevilla se nombra al antiguo pretendiente. El empleo, no reglamentario, tiene otra designación, la confusión está servida. La tesis citada la resuelve y aclara pormenorizadamente.

Si los períodos de Muñoz y Retamosa están difuminados por la guerra y la simultaneidad de dos ministerios, la sustitución de este por Fernando Casado de Torres tampoco es más nítida. Nombramientos interinos, renunciaciones por retiro, largas estancias fuera de España hacen de su mandato un período de constante discontinuidad. En muchos de esos períodos se llama al anciano y ya casi ciego Retamosa, siempre dispuesto, mal tratado y peor pagado, para que le sustituya. Por fin, el 21 de marzo de 1821 (5) se nombra un nuevo comandante interino, el brigadier de Marina Joaquín de la Croix.

Para el general De la Croix, de gran categoría personal, científica, humanística y militar, consejero del Supremo de Marina, el hecho de nombrarle comandante general en funciones, y de que se le mantuviera como tal durante más de seis meses, lo considera como una afrenta personal y una falta inaceptable de confianza del titular de la cartera hacia su persona y su capacidad profesional. Cuando finalmente el ministro lo confirma, no lo acepta y responde con franqueza, dureza y desengaño que no entiende las razones por las que, después de seis meses, se ha hecho acreedor de su confianza. Sin embargo, la falta de un general que le sustituya le mantiene en funciones. Su encargo era la disolución del Cuerpo que él mismo había estudiado desde el Supremo de Marina.

Durante dos años se busca un oficial general que acepte. No es una tarea fácil encontrar a alguien que asuma el mando de un Cuerpo declarado en extinción, con «mala prensa» intencionada y sin garantía del cobro de los

(3) JUAN-GARCÍA, José María de: p. 133.

(4) FERREIRO, Larrie: p. 293.

(5) AGMAB, Ingenieros, Oficiales, Asuntos Personales, leg. 620/297. Carta del director general de la Armada al capitán general de Ferrol, 18.06.1821.

complementos del mando. Por eso, la llegada a Madrid del teniente general Ruiz de Apodaca, virrey de México, viene a resolver el doble problema: nombrar un nuevo comandante general y acomodar, con un empleo de rango, al conde del Venadito. Este nombramiento se anota en el registro del 21 de marzo de 1825. Con su nuevo nombramiento como virrey de Navarra y su pase a Pamplona, llega la extinción del Cuerpo.

Ordenación cronológica

En el orden establecido en el punto anterior podemos añadir lo siguiente:

1. Francisco Gautier y Oliber, brigadier del Ejército, ingeniero general desde la constitución del Cuerpo, el 10 de octubre de 1770, hasta su renuncia el día 5 de marzo de 1782.
2. Joseph Romero Fernández de Landa, capitán de navío, es ascendido a ingeniero director el 13 de marzo de 1782, y ejerce como ingeniero general interino. Ya como brigadier de Marina es nombrado ingeniero general en propiedad el 28 de enero de 1786. En varias ocasiones pide licencia por enfermedad y es sustituido interinamente por Retamosa. Solicita su cese y es exonerado de su cargo el 22 de marzo de 1807, unos meses antes de su muerte.
3. Tomás Muñoz y Clavera, teniente general e ingeniero director, es nombrado sorprendentemente ingeniero general el 25 de marzo de 1807. Adscrito a la causa afrancesada, permanece leal en su cargo al rey intruso, a quien acompaña al exilio. Este es el final de su mandato ya que nunca fue cesado y en parte nacional no se nombró ningún ingeniero general. Vuelve en 1820, pero muere sin conseguir su rehabilitación, aunque sí se beneficiara de la amnistía.
4. Julián Martín de Retamosa ejerce, durante el mandato de Romero, las funciones de ingeniero general, llegando a ejercerlas de facto, incluso con Romero en activo. Como teniente general de la Armada se presenta en Sevilla ante la Junta Central Gubernativa, y Antonio Escaño le nombra comandante principal (empleo fuera de reglamento) y comandante del Cuerpo en La Carraca el 24 de marzo de 1809. El 7 de octubre de 1815 es nombrado comandante general, nombre por el que se conocerían, a partir de entonces, a los jefes del Cuerpo, cargo que mantiene hasta su dimisión el 28 de junio de 1820.
5. Fernando Casado de Torres, jefe de escuadra e ingeniero director, es nombrado comandante general interino el 5 de julio de 1820, cuando se encuentra de licencia fuera de la Corte, pasando a efectivo el 6 de septiembre del mismo año. Sus viajes y comisiones le mantienen apartado de sus responsabilidades. Definitivamente se acepta su exoneración el 22 marzo de 1822.
6. Joaquín de la Croix, brigadier e ingeniero director, que sustituye a Casado en sus largas ausencias y comisiones, exige el empleo de

comandante general el 16 de junio de 1821; pero sólo consigue serlo en funciones y tarda ocho meses en ver confirmado su nombramiento, luego de la cual presenta, por despecho, su dimisión. Continúa durante dos años en funciones, hasta que se le encuentra sustituto.

7. Juan Ruiz de Apodaca, conde del Venadito, virrey de Nueva España hasta 1822, teniente general de la Armada, nombrado comandante general del Cuerpo en marzo de 1824, cargo que ocupa hasta la extinción del mismo, encontrándose en Pamplona como virrey de Navarra.

En el siguiente cuadro se resumen estos datos, en el que, además, hemos añadido el empleo máximo alcanzado en el Ejército o en la Marina por cada ingeniero/comandante general.

Cuadro 1. Período de mando de los distintos ingenieros/comandantes generales

	Nombre	Empleo máximo	Cargo	Nombramiento	Motivo
1	Francisco Gautier	Brigadier del Ejército	Ingeniero general	10.10.1770	Dimisión 05.03.1782
2	José Romero Landa	Teniente general	Ídem	Interino 13.03.1782 y Propiedad 28.01.1786	Exonerado 22.03.1807
3	Tomás Muñoz	Ídem	Ídem	23.03.1807	Exiliado (vuelve amnistiado 26.09.1820)
4	Julián Retamosa	Ídem	Comandante principal y Comandante	Comandante principal 24.03.1809 y comandante general 07.10.1815	Dimisión 28.06.1820 Aceptada 08.07.1820
5	Fernando Casado	Jefe de escuadra	Comandante General	En funciones 05.06.1820 Interino 08.07.1820 y Propiedad 06.09.1820	Cese 22.03.1822
6	Joaquín de la Croix	Ídem	Ídem	Interino 16.06.1821 y Propiedad 22.03.1822	No acepta su nombramiento 22.03.1822
7	Juan Ruiz de Apodaca	Capitán general	Ídem	21.03.1824	Cierre del Cuerpo

Por último, diremos que faltaríamos al rigor científico si ocultásemos el hecho de que Joaquín María Pery pudo asumir la comandancia general en los últimos tiempos de Joaquín de la Croix. El hecho de haber manejado solamente varios documentos firmados por José Bustamante, director general de la Armada, en los que se refería a Pery con expresiones que podrían asociarlo a la jefatura del Cuerpo, no nos ha parecido de la suficiente entidad para considerarlo.

Sucesión de Gautier

Son muchísimos los autores que explican, de todas las formas posibles, que Romero fue nombrado para sustituir a Gautier a la muerte de este, fijada según dichos autores entre 1782-1786, y, entre ellos vamos a reproducir los que estimamos de mayor prestigio, aun cuando en este caso no acierten en absoluto en sus comentarios:

1. En la página *web* del Museo Naval de Madrid puede leerse: «Muerto Gautier (1782), le sucedió José Romero y Fernández de Landa, quien volvió al antiguo sistema de Jorge Juan, pero perfeccionado....» (6).
2. Gervasio Artiñano sentencia: «Muerto Gautier, es nombrado Ingeniero General D. José Romero....» (7):
3. Pascual O'Dogherty dice: «... al año siguiente fue nombrado Ingeniero General —por fallecimiento de Mr. Gautier— Don José Romero persona inteligentísima y muy practica» (8).

Por el contrario, otros vinculan el nombramiento de Romero a la renuncia o cese de Gautier, aunque no todos lo hacen, en nuestra opinión, de forma correcta.

1. Crespo Rodríguez, Rafael, equivocándose en las fechas, asevera: «El año 1811 cesa como Inspector General D. Joseph Romero y Landa, que había accedido a este puesto en el año 1792 en sustitución de D. Francisco Gautier organizador del Cuerpo» (9).
2. José Ignacio González-Aller Hierro señala: «Al cesar [Gautier] el 5 de marzo de 1782, esta responsabilidad pasó a manos de, su hasta entonces subordinado, José Joaquín Romero y Fernández de Landa, que fue propuesto para el cargo de ingeniero director en 19 de marzo de 1782. Cuatro años más tarde, el 28 de enero de 1786, era nombrado ingeniero general de Marina» (10).
3. Juan Carlos Mejías Taveró dice: «Este cuarto sistema [el francés] se inicia por la dimisión de Gautier y el nombramiento de D. José Romero Fernández de Landa como ingeniero general, siendo desde ese momento, por el título concedido, responsable de las construcciones navales en España» (11).

(6) <http://www.museonavalmadrid.com>

(7) ARTIÑANO GÁRDACANO, Gervasio: p. 242.

(8) O'DOGHERTY, Pascual.

(9) CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael: libro II, p. 182.

(10) GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: p. 55.

(11) MEJÍAS TAVERO, Juan Carlos: p. 110.

La opinión del profesor José María de Juan-Aguado, que ha estudiado en profundidad la vida y hechos de Romero Fernández de Landa, es la que más se ajusta a la realidad cuando indica (12):

a) «En un ambiente declaradamente hostil encontró [Gautier] graves dificultades para llevar cabo su cometido, y su situación como ingeniero general se hizo insostenible. En 1782 reiteró al rey su petición de retiro, que fue aceptada por fin el 5 de marzo de 1782».

b) «El 12 de Marzo de 1782, siendo ingeniero [Romero] director en Ferrol, empezó a ejercer de ingeniero general interino».

Por nuestra parte, creemos que Gautier, cansado de los continuos desplantes del Cuerpo General, agotado mental y físicamente por las discrepancias y luchas con su antiguo amigo, y ya ministro, González-Castejón, reitera en 1782 su dimisión, ya presentada en 1776. La rápida gestión de González-Castejón de tal dimisión nos hace pensar que al ministro no le sorprendió y que, como mínimo, la esperaba.

González-Castejón, mentor y amigo de Romero, sólo le nombra ingeniero general interino, porque en aquel año Romero era capitán de navío y el empleo exigía ser oficial general. Valdés se lo prorroga otros tres largos años, y finalmente, en 1786, es nombrado ingeniero general de Marina. Romero vuelve a repetir su particular calvario, el que pasó para ser nombrado ingeniero en 2.º, cuando anhelaba ingresar en el Cuerpo como ingeniero director, el 28 de enero de 1786.

Sucesión de Romero

La sucesión de Romero se ha convertido en uno de los episodios más oscuros de la vida del cuerpo, y no porque no esté bien documentada: sino porque, en nuestra opinión, ha existido una maquinación, hoy diríamos conspiración, para ningunear al teniente general que le sucedió. No entramos en valoraciones corporativas, patrióticas o políticas; sólo dejamos constancia de este hecho sorprendente que se mantiene durante casi dos siglos.

Sólo habían pasado dos años desde que le fuera otorgada a Romero su ansiada y esperada patente de ingeniero general, cuando sufre la primera afrenta. Es el número cuatro de los brigadieres de Marina, y tiene que impugnar los nombramientos realizados a jefes de escuadra, que con carácter general, se realizaron con motivo de la exaltación al trono de Carlos IV. Su recurso es aceptado el 14 de enero de 1789 (13), pero creemos que evidencia un declive de su poder e influencia.

(12) JUAN-GARCÍA, José María de: *op. cit.*, p. 34.

(13) *Ibidem*, p. 131.

Sus continuos problemas de salud requieren periodos de retiro y descanso, y sobre sus espaldas sólo van cayendo labores administrativas al mismo tiempo que su siempre dispuesto sustituto, Retamosa (hombre de confianza del ministro, muy cerca del rey por su trabajo en la Oficina de Reales Órdenes), va haciéndose poco a poco con el control del cuerpo. Pérez Grandallana le nombra en 1802 hombre de confianza del rey para los asuntos de construcción naval, y aunque Romero sigue ostentando el mando funcional del Cuerpo, el verdadero responsable es Retamosa, que sería ascendido a teniente general de la Armada.

A partir del momento de la dimisión de Romero, en 1805, una nebulosa se cierne sobre el nombramiento del nuevo ingeniero general. La versión, tal como aparece en la totalidad de los trabajos consultados, con la excepción honrosa del profesor de Juan-García, tiene un tinte continuista y patriótico, al asumir, sin ningún respaldo documental, que Retamosa es nombrado sucesor de Romero.

Uno de los pilares de la historiografía, Francisco de Paula Pavía, es según nuestra opinión la fuente «oficialista» de la versión que excluye a Tomás Muñoz de la línea de mando, ya que esta podemos encontrarla en el tratado de 1883, numerososamente consultado, que sin ningún rubor, suponemos, afirma «... ascendió a teniente general el 5 de octubre de 1802, y, al poco tiempo, por muerte de D. José Romero, fue nombrado Retamosa comandante general del Cuerpo de Ingenieros de la Armada» (14). El autor emplea sutilmente «poco tiempo» para señalar los tres años transcurridos entre el nombramiento de Retamosa como teniente general y la muerte de Romero, y los dos años que median, entre esta y su nombramiento como comandante principal. Su nombramiento como comandante general sería en 1815, es decir, ocho años después de la muerte de Romero. Pero la mencionada exclusión de Tomás Muñoz no acaba en esto, sino que la propia *Gaceta de Madrid* da la noticia de su muerte el 18 de septiembre de 1807, quince años antes de que sucediera.

La biografía de Retamosa, de la *Galería de Pavía*, se convierte en la base fidedigna del cambio de mando. No obstante, hemos de señalar que, cuando incluye la de Tomás Muñoz, se desdice de lo señalado para el primero. Son tantas las referencias en este sentido, y por tanto equívocas, que llenaríamos un montón de páginas con ellas; por ello sólo vamos a señalar la última que hemos encontrado: «In 1793 Retamosa was placed in charge of dockyards and construction, and became a vice admiral in 1802. He took over as director of the Corps of Naval Engineers after Romero» (15).

Sin embargo, vamos a mencionar las dos únicas que se han localizado señalando a Tomás Muñoz como ingeniero general sucesor de Romero, además de la referencia del Pavía al relatar su carrera militar: «... y como tal [teniente general] a ingeniero general el 22 de marzo de 1807» (16):

(14) PAVÍA, Francisco de Paula: p. 282.

(15) FERREIRO, Larrie D.: p. 293.

(16) PAVÍA: vol. II.

- 1 «Para sucederle [a Romero] como ingeniero general se nombra al teniente general de la Armada, Tomás Muñoz» (17).
2. «En la Marina alcanzó [Muñoz] el empleo de teniente general, y en su Cuerpo de Ingenieros llegó a ser el ingeniero general [el 3.º, después de Jean-François Gautier y José Romero] el 22 de marzo de 1807» (18).

El autor sospecha que la historia ha olvidado a Muñoz, y que se ha ocultado su condición de ingeniero general porque no se le ha perdonado su lealtad al rey intruso. Pocos, hasta el autor, han investigado la razón o razones por las que Retamosa no fue confirmado ingeniero general cuando Romero es exonerado del «peso de la púrpura», si hacía ya muchos años que manejaba los asuntos del cuerpo y le había sustituido en sus retiros. Era, pues, un tema interesante a investigar.

Entre el cese de Valdés, en 1795, y la muerte de Romero, ocupan el cargo de secretario hasta seis ministros de Marina, sin contar a Godoy, generalísimo y almirante. Los funcionarios de la Secretaría se acostumbran a mandar y juegan a intrigas cortesanas en aquellos años de conspiraciones y traiciones. Retamosa se mantiene en primera línea de mando del cuerpo con demasiados ministros para que careciera del apoyo real. Sus desavenencias con los titulares de la cartera son patentes en la documentación consultada, pero nadie consigue apartarle. No tiene nombramiento oficial ni encaje por la ordenanza; entonces ¿por qué perdura tantos años? El autor piensa que no debe ser sólo por el hecho de haber firmado, probablemente, los mejores buques de nuestra Armada, *Montañés*, *Neptuno* y *Diana*.

La respuesta debe de estar en alguno de los legajos guardados en los archivos históricos. Pero, mientras no se desvele, podemos barajar hipótesis. Gil de Lemos, que como director general de la Armada había tenido discrepancias con Retamosa, ocupa de una manera efímera, en 1807, el Ministerio de Marina, justamente en tiempos de la renuncia de Romero. Piensa para su sustitución en Muñoz, a quien había tenido como comandante del cuerpo en La Carraca y al que reconoce su gran trabajo en las corbetas *Atrevida* y *Descubierta*, de la expedición de Malaspina. Pero desplazar a Retamosa no es tarea fácil: lleva casi diez años «manejando» el cuerpo, y su ascenso a jefe de escuadra se hizo para el caso de que, «de hallarse vacante el empleo de ingeniero general de Marina, se haga presente a S.M. la aptitud que tiene acreditada en este ramo» (19), comentario que es interpretado por Godoy como un mandato real de proposición cuando quede vacante la plaza (20). Argumentos que debe sortear Gil de Lemos con sólidos argumentos.

(17) JUAN-GARCÍA, José María de.

(18) BEJAMINS BANEY, Javier, y otros: p. 203.

(19) AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/1010. Minuta 10.03.1796.

(19) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3409/59. Instancia del 21.06.1814.

(20) *Ibidem*.

Retamosa tiene una doble carrera en la Marina que le lleva a la propia Secretaría del monarca, desde donde asume su responsabilidad en el cuerpo; pero no tiene asegurado su ascenso una vez desaparecido Romero. En el cuerpo existen «pesos pesados», entre ellos, Muñoz, Casado, Muller y Bouyón, con características comunes: ilustrados, científicos, categoría y experiencia. Su estrategia es aprovechar toda su influencia sobre el rey para ascender primero en la rama política y después rápidamente en la militar. Tarda menos de ocho años en pasar de capitán de navío a teniente general, los mismos que estuvo de capitán de fragata.

Pero, a pesar de su influencia, Gil de Lemos tiene otro candidato y se lo propone al rey, y se «inventa» una tradición del Cuerpo, que sería la de promover para comandante en jefe al ingeniero director más antiguo. Se había hecho, consciente o inconscientemente, con Romero y ¿por qué no hacerlo en esta ocasión?; Muñoz es teniente general, ingeniero director y el más antiguo. Esta proposición agrada al monarca, que está en «deuda» con él. Probablemente, Carlos IV recuerde su fiasco al no haber podido constituirle la pensión vitalicia, pagada por la ciudad de Cádiz, que se había comprometido a otorgarle por las obras de la muralla del lado sur de dicha ciudad, y su palabra posterior de resarcirle en la primera oportunidad, y aprovecha la ocasión. Con este nombramiento, Retamosa queda como general desempleado, y cuando estalla la Guerra de la Independencia se encuentra «en la Corte sin ocupación» (21).

La idea de promoción interna, conceptualmente excluida en la ordenanza, es empleada también por Casado de Torres cuando reclama para sí el mando del Cuerpo por su «derecho» a la sucesión; le dice al ministro: «... siendo yo el General Decano del Cuerpo, é Ingro. Director más antiguo de la Marina á quien, como tal, correspde. la propiedad del mando de aquel...» (22).

El 22 de marzo de 1807, el ministro Gil de Lemos comunica al director general de la Armada, Texada, que el rey ha exonerado a Romero Landa de su cargo, y para «sucederle en dicho empleo de Ingeniero Gl. de Marina, se ha servido el Rey nombrar al Teniente Gl. de la Armada Dn. Tomás Muñoz» (23).

El mandato inacabado de Tomás Muñoz

Desde la fecha del nombramiento, quedan menos de once meses para que, en terminología de la época, la Nación española se enfrente a los invasores franceses. Cuando esto ocurre, en Madrid, la corte queda fiel al rey intruso, con Mazarredo como ministro de Marina. Por otro lado, en Sevilla se acaba organizando una Junta Suprema y Gubernativa del reino, con Antonio Escaño

(21) *Ibidem*, Minuta de Escaño del 23.03.1809.

(22) *Ibidem*, Carta de Casado Torres a Javat, de 02.09.1820.

(23) *Ibidem*, leg. 3408/62.

como ministro de Marina. José I confirma a Muñoz, y a otros oficiales, por decreto del 20 de agosto de 1809 (24), como ingeniero general de Marina, no sin antes cesarle, como a todos los demás oficiales, hasta la jura de fidelidad.

Cuando José I sale para Francia, Muñoz le acompaña en el exilio y es recluido en el depósito militar de Alençon, desde donde, junto con otros oficiales, expresa por escrito su deseo de volver a España. El expediente de vuelta concluye con un lacónico «nada se resolvió» (25).

En Madrid, en casa de su hija Josefa, deja toda la documentación correspondiente a la Secretaría de la Comandancia General desde su creación, en 1772, hasta 1808.

El que recibiera su mandato como ingeniero general por dos reyes, no consiguió lamentablemente que Fernando VII ni tan siquiera le rehabilitase. Con su muerte se paralizó, por expreso deseo del fiscal instructor, oficial general del Cuerpo General, la confirmación de su rehabilitación, ya aceptada, y se mandó archivar el expediente. Años después, en 1856, a su nieto el teniente coronel Luis Yrisarri se la vuelven a negar, así como su derecho, en su calidad de teniente general de la Armada, a tener un retrato en el Museo Naval (26).

El período de mando más largo: Julián Martín de Retamosa

Con la entrada de los franceses en Madrid, muchos oficiales de Marina, entre ellos Retamosa, dejan la corte; entre ellos se halla Retamosa. Sin entrar en sus noveladas peripecias, llega a Sevilla, pasando por su Cartagena natal y tras participar en la Junta Provincial de Murcia. En Sevilla se concentra el máximo poder de la España revolucionaria, y sin conocer los motivos de su enfrentamiento con Escaño, Retamosa es nombrado, el 23 de marzo de 1809, responsable del Cuerpo de Ingenieros de Marina con el título de comandante principal. Este cargo no está contemplado en la Ordenanza, siendo, por tanto, de nueva creación. Escaño no lo quiere en Sevilla, por lo que le nombra, además, comandante del cuerpo en el departamento de La Carraca, con domicilio en San Fernando, maniobra de alejamiento que no es de su agrado, pero que no dudará en repetir en multitud de ocasiones.

Por tanto, durante la Guerra de la Independencia hay un ingeniero general que manda a los ingenieros de Marina leales a Bonaparte, y un comandante principal que manda a los ingenieros de Marina que se rebelan contra la invasión francesa.

Retamosa y el Cuerpo de Ingenieros de Marina

Retamosa estuvo muy vinculado a la profesión de ingeniero, ya que de sus más de sesenta años de vida profesional cuarenta y tres estuvieron ligados al

(24) AGMAB, Gobierno Intruso, Indiferente, leg. 5137.

(25) *Ibidem*, Secretaría, leg. 5137.

(26) AGMAB, Cuerpo General, Asuntos Personales, leg. 620/820, minuta 24.05.1814.

cuerpo con una entrega total. Su interés por la misma fue apreciado por Gautier, que vio en el futuro ingeniero de Marina las cualidades que él buscaba para sus oficiales: marino, matemático e instruido. Como tantas veces, no equivocó su diagnóstico.

Retamosa tiene una implicación en el cuerpo paralela a su ascensión a los aledaños del poder, y se mantiene desde 1774 a 1827, o al menos desde 1782, como él mismo reconoce a Salazar que «se le mandó trabajar un nuevo sistema de Construcción Naval y disponer los Planos correspondientes» (27).

Frente al poder establecido del cuerpo, tiene dos actitudes diferentes y actúa con dos ingenieros generales de forma distinta. Contra Romero conspira, y cuando le sustituye ejerce su poder más allá de lo que podría esperarse de un sustituto en funciones. Sin embargo, acepta con resignación el nombramiento de Muñoz. Su amor y ardor patrio le proporcionan la oportunidad, con la revolución, de hacerse con el mando del cuerpo. Sólo consigue ser comandante principal, con su lógica operativa de coordinar, controlar y dirigir a los jefes departamentales del cuerpo.

Escaño lo aparta de Sevilla y lo envía a San Fernando para sustituir, en funciones, al comandante del cuerpo Rafael Clavijo, que vive enfermo en Canarias y de donde nunca volverá. El ministro quiere mantenerlo ocupado y, cuando llega a El Puerto de Santa María, le encarga también que se ocupe de juzgar la conducta patriótica de los oficiales que se hayan mantenido, por algún tiempo, leales a los franceses, primero como vocal y luego como presidente. Esta acumulación de cargos y funciones dispares fue una constante en la vida profesional del marino.

En honor a la verdad, se ha de reconocer su lealtad al cuerpo en dichos momentos, ya que nunca quiso usurpar las competencias del ingeniero general que «se había quedado en Madrid», como escribió en muchas ocasiones. El tenía muy claro que el Cuerpo de Ingenieros de Marina, como la nación española, eran una unidad indivisible aunque tuvieran dos reyes.

El cuerpo tenía un jefe que no había ni dimitido ni cesado, y sólo cuando Muñoz se exila a Francia reclama ser nombrado ingeniero general. Consigue la jefatura, pero no el nombre ni las prerrogativas de ordenanza, y queda bajo la inspección del director general de la Armada, como cualquier otro comandante general, estatus que consideró una afrenta a su condición de teniente general.

Ingeniero general en funciones en 1805

La salud resquebrajada, precaria y delicada de Romero, unida a la tensión del cargo, dentro y fuera, le obliga en muchas ocasiones a pedir retiro por enfermedad, descanso o para tomar las aguas. Aunque en algunos casos sigue manteniendo su actividad, en otros es sustituido oficialmente por Retamosa, que

(27) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3408/59. Anexo a la carta de 21.06.1814.

se va haciendo con el favor del rey, el poder del cuerpo y las competencias de su ingeniero general, como el diseño y la construcción de nuevas unidades de la Armada Real de final de siglo.

Estos largos períodos de altas y bajas que diríamos hoy laborales, van haciendo mella en Romero, que va constatando cómo sus ocupaciones, cuando las tiene, son puramente administrativas. Es tal su desengaño que, en 1790, pide ser embarcado en la flota del marqués del Socorro, petición que repite en 1792, solicitando un puesto útil al real servicio.

Una de las disputas y enfrentamientos entre Romero y Retamosa se resume a continuación, para explicar hasta qué punto llegaba la desconfianza del primero con respecto al segundo:

- Con motivo de un retiro de cuarenta días para tomar las aguas en Arnedillo en 1805, debido a un ataque de nervios sufrido en febrero, Romero propone «[dejar] al Ayudante de construcción Dn. Josef de Echegaray encargado de los planos y papeles de esta dependencia y de la correspondencia de ella para comunicarme lo que sea urgente, sin que por esto deje de atender en un todo a lo que le ordene el Teniente Genl. Dn. Julián de Retamosa» (28). (La propuesta de Romero evidencia que no quería que Retamosa interviniese en los asuntos del Cuerpo).
- Pero Retamosa no acepta esta censura y escribe a Francisco Gil que espera disponer de todo, ya que «... yo devo tener (archivo, papeles y personal) en derecho para poder obrar con autoridad» (29).
- Finalmente, Romero recibe la real orden para que «entregue por inventario los papeles que obran en su poder relativos a la expresada comandancia, pa. qe. llevandoselos a su casa, pueda desempeñar oportunamente. y con comodidad los deberes de su obligación en q.e constituye el encargo q.º se le confía».
- Pero Romero no cede y pide al ministro que ordene que el archivo del cuerpo se mantenga en su casa y que sea Retamosa quien se desplace, solución que es tajantemente rechazada por este último.
- Finalmente, Gil de Lemos concede la licencia a Romero y encarga provisionalmente el mando a Retamosa, quien recibirá sólo los expedientes activos con asuntos por resolver (30).

Pero Romero no agota la licencia concedida y se incorpora antes de tiempo. Menos de dos meses transcurren entre la petición de retiro y su incorporación efectiva; pero el hecho ha generado una extraordinaria documentación, evidenciando rivalidades y luchas internas, y este tiempo es aprovechado por

(28) *Ibidem*, varios escritos entre 18.05.1805 y 12.07.1805.

(29) AGMAB, Cuerpo General, 620/820. Oficio del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, de fecha 21.08.1856, al ministro de Marina.

(30) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3408/59. Carta de Romero a Gil de Lemos, 18.05.1805.

Retamosa para nombrar a su hijo Juan ayudante ingeniero, sin cumplir ninguna de las condiciones estipuladas en las ordenanzas. Romero se ve obligado a confirmar, no sin disgusto, dicho nombramiento, ya que él nunca lo hubiese propuesto (31).

Comandante principal en 1809

La llegada a Sevilla de Retamosa supone para el ministro, diríamos «nacional», un alivio y una ayuda para organizar los efectivos de la Marina y la implicación de sus oficiales, técnicamente bien preparados en la contienda, en otras diversas ocupaciones, como podrían ser construcción de baterías, puentes, defensas, etc.

Retamosa conoce los arsenales, ha ocupado interinamente la jefatura del cuerpo y ha sido de facto el «jefe de las construcciones». A su llegada, reclama ser nombrado ingeniero general, como le habían prometido al ser ascendido a jefe de escuadra (32). Esta petición, desde el punto de vista corporativo, es procedente, ya que Bonaparte había cesado a todos sus oficiales. Después serían confirmados en antigüedad, sueldo y empleos una vez le juraran fidelidad. Casualidad o no, Retamosa exige ser ingeniero general, y Muñoz, que se había quedado en Madrid, había sido destituido.

Por razones que todavía no han podido ser analizadas, o por la evidencia de que Muñoz sería confirmado y Retamosa no quería ser «sólo» ingeniero general de unos pocos ingenieros de Marina, a semejanza de Mazarredo y Escaño, ambos ministros de Marina acuerdan un nombramiento, contraviniendo las ordenanzas, de comandante principal. Este hecho, en nuestra opinión, supone, por parte de Retamosa, una lealtad institucional a la legalidad de las ordenanzas por encima, incluso, de los propios monarcas que las proclaman. Se ha de reconocer que Retamosa, durante la estancia de Muñoz en Madrid, le trató con consideración y respeto y siempre que por escrito se refería a él lo tenía por el ingeniero general «que había quedado en Madrid». Y sólo cuando tiene constancia de que Muñoz se ha exiliado con José I, le recuerda y pide a Fernando VII el «Empleo de Ingeniero General de Marina [que]... le fue ofrecido pr. el Augusto Padre de S.M.» (33).

A pesar de que desconocemos los entresijos de la negociación Escaño-Retamosa, hemos localizado algunos documentos suficientemente explicativos y, aunque breves, de una gran importancia para conocer este «instante» a partir de la real orden de 23 de marzo de 1809 (34).

(31) *Ibidem*, minuta carta 20.09.1805.

(32) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, carta de Retamosa del 16.03.1809 a Escaño.

(33) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3.408/59, instancia 21.06.1814.

(34) *Ibidem*, minuta de fecha 23.05.1809.

- Del ingeniero general propietario dice: «el Ingo. Genl. se quedo en Madrid».
- De Retamosa dice: «[está] en la Corte sin ocupación y pudiera emplearsele utilmente en la Comanda. Principal de Ingenieros», «tiene inteligencia en este ramo», «con solo el sueldo de empleado».
- Del cuerpo dice: «El Cuerpo de Ingenieros queda bajo la Inspeon. del director Genl. de la Armada y su Comandte. como los demas Comtes. Principales de ella».

El nombramiento, que se hace en nombre del rey, se comunica al director general de la Armada y, rápidamente, es conocido por todos los ingenieros, que refieren dicho nombramiento en sus instancias y peticiones (35).

La real orden se aprovecha para encuadrar al nuevo comandante principal, como a los demás comandantes principales de otros cuerpos, bajo las órdenes o inspección del director general de la Armada, a la que no estaba sujeto el ingeniero general. La transmisión del nombramiento al intendente de Cádiz se expresa con bastante calado: «Asi mismo ha resuelto S.M. q. el Cuerpo de Ingens. de Marina quede vajo las ordenes la inspeccion del Director Gral de la Arma. y su Comandte. como los demas Comandtes. principales de ella, segun esta mandado» (36). Retamosa, cuando en 1814 escribe a Salazar el 21 de junio, le recuerda que esa dependencia no está contemplada en la Ordenanza de Arsenales y nunca se han modificado los artículos de ordenanza relativos a «las atribuciones y superior mando del Ingeniero General» (37).

Es posible que, desde las Ordenanzas de Arsenales de 1776, el ingeniero general estuviera bajo la inspección del director general, si bien lo cierto es que los tres primeros del escalafón «no sintieron» dicha tutela. Es lógico, por otra parte, que con la creación de un nuevo empleo de comandante principal se le acoten sus prerrogativas y se le señale su escala de mando. De hecho, los propios oficiales del cuerpo pusieron en duda que el nuevo comandante principal, a semejanza de los otros comandantes principales, «tendrá las mismas facultades que ejercia el Ingeniero General» (38).

La lectura de la anterior minuta, y la de las ordenanzas de la Armada, en las que suele llamarse «Comandantes» o «Principales» a los jefes o responsables de los cuerpos, nos crea la duda de si Retamosa juega con esta ambigüedad de no optar al nombre de «Ingeniero General» por lealtad, o porque el nuevo y ambiguo de «Principal» no le comprometería en el futuro.

(35) *Ibidem*, leg. 3498/6. Instancia de Ampudia del 27.07.1811.

(36) *Ibidem*, leg. 3408/59, 25.03.1809.

(37) *Ibidem*, carta 21.06.1814.

(38) *Ibidem*, leg. 3.408/43. Minuta 03.05.1811.

Comandante general en 1815

Acabada la Guerra de la Independencia, y con Muñoz exiliado o, mejor dicho, recluido en el penal de Alençon, Retamosa reclama su nombramiento de ingeniero general. El proceso de inicia con dos escritos del interesado de 21 de julio de 1814, quien de acuerdo con el resumen «extraído de este expediente para pasarlo al Supremo del Almirantazgo», dice:

«Una representación de dn Julián de Retamosa teniente Genl. de la Armada de 21, de junio de 1814 en qe, solicita entre otras cosas el empleo de Yngeniero General de Marina con todos los goces y preeminencias.

»Otra exposición de dho Retamosa del 21 de el mismo mes, y año, en qe, manifiesta la presión de su destino de Comandante Pral de Yngenieros, en lugar de él Yngeniero General, las distintas atribuciones de estos, y los males subseguidos ála Marina con este motivo; á cuya exposición acompaña un índice de lo contenido en las copias de orms qe.han versado para la creación de dho destino, y demás particularidades á él relativos; oficios y notas aclaratorias con los núms. de 1. á 12 inclusive.

»Una copia dela (*sic*) Rl. orn de 23 de Marzo de 1809, nombrando á dho Retamosa Comandane. pral del Cuerpo de Yngenieros y la Comandanca. del Departamento. de Cádiz interinamente» (39).

En la primera carta mencionada pide, entre otras cosas, ser nombrado y asumir las competencias y sueldos del ingeniero general con «su verdadero y antiguo nombre» (40).

No se ha localizado la real orden de nombramiento, pero sí su minuta, de 7 de octubre de 1815, y el acuse de recibo del director general de la Armada al ministro de Marina, cinco días después. A partir de esta real orden, la denominación del responsable será comandante general y dependerá del director general de la Armada. Con este nombramiento se homogeneiza el organigrama de la Marina de conformidad con la de 7 de mayo de 1803 (41).

Este ascenso no cambia en absoluto el estatus personal y funcional del comandante, quien sigue padeciendo las mismas, o mayores, dificultades para el desarrollo de sus funciones, y continúa ninguneado en las decisiones que afectan al servicio. Su lealtad hace que se le vayan acumulando nombramientos y cargos, generalmente sin compensación económica. Envejece, y tanta actividad hace mella en su delicada salud, a la vez que se va deslizando a una penuria económica que sería impensable si hubiera recibido todos los emolumentos por su larga permanencia en el mando. Ningún ministro atiende sus reclamaciones, y ha tenido catorce en todos estos años; más bien parece un

(39) *Ibidem*, leg. 3408/59. Documento sin fecha.

(40) *Ibidem*, leg. 3411. Minuta escrito al Secretario del Supremo Consejo del Almirantazgo. Fecha 18.11.1815.

(41) *Ibidem*, leg. 3408/59. Fechas 7.10.1815 y 12.10.1815.

estorbo que nadie quiere tener a su lado, pero al que no obstante se le necesita. Es ya en 1816 —año en que Vázquez Figueroa, apartado por el rey de la operación de compra de los barcos rusos, le ninguna llamando a La Habana a Honorato Bouyón, para que se ocupe de la compra de barcos en Francia— cuando el 13 de noviembre escribe, por primera vez, una carta al ministro en la cual expresa cansancio y abatimiento (42) por el menosprecio que se hace a su persona y al cuerpo que representa, al mandar el ministro sobre sus oficiales sin tan siquiera una simple comunicación, y vista la poca atención prestada a su renuncia de mayo de dicho año.

Dimisión en 1820

En 1816, cansado Retamosa de tanto nombramiento y tan poca paga, presenta el 11 de mayo su primera dimisión como comandante general al escribir que su «avanzada edad, achacosa salud y los escasísimos medios, q.º siempre me han acompañado, reducidos únicame. al solo sueldo (...) [pide] sea relevado de la Comanda. Genl. de Yngen» (43), conservando el cargo de ministro del Almirantazgo.

Todo el mundo entiende que esta decisión viene motivada por el hecho de que le adeudan nueve meses de paga y todas las gratificaciones, y por añadidura tiene que soportar los gastos del correo oficial y los sueldos de su secretario. Así, el 24 del mismo mes le dicen que «se ha servido S.M. resolver (...) que expedándose por ese Ministerio las órdenes más terminantes se atienda a tan sagrada urgencia» de que le paguen los atrasos, le den las gratificaciones, dinero para gastos de correo y los 50 escudos que contemplan las ordenanzas para el pago de sus escribientes, y no lo hacen por gratitud ni por los servicios prestados, sino porque, si se acepta su dimisión, a su sucesor también habría que pagarle lo mismo.

La única concesión que se le hace es el nombramiento de un ayudante: el brigadier Joaquín de la Croix, que había pertenecido al cuerpo y que acabará mandándolo posteriormente (44). Este nombramiento viene a demostrar que el colapso de expedientes en el cuerpo se restringía a los asuntos administrativos —de habilitaciones, juicios de actitudes patrióticas, etc.—, y no atañía a los relativos a construcciones o carenas.

La dimisión, por tanto, no se consolida, pero la salud del teniente general se va deteriorando, y al cabo de tres años, con fecha 29 de octubre y 10 de noviembre de 1819, presenta su ultimátum de solicitud de dimisión. La minuta del expediente expresa que «este Genl. q.º el deterioro de su salud y las repetidas indicaciones de los facultativos que le asisten,

(42) AGMAB, Cuerpo General, Asuntos Particulares, leg. 620/1010. Fecha 13.11.1816.

(43) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Particulares, leg. 3411. Carta a Vázquez Figueroa, 11.05.1816.

(44) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3408/59. Minuta 15.05.1818.

en que aseguran que el delicado encargo de Comte. Genl. de Ingeniers. y su responsabilidad destruiran del todo la penosa existencia que le causan sus achaques» (45).

A pesar de esta lamentable situación personal, por la que el director general de la Armada cree de justicia la aceptación de esta dimisión, esta no se acepta por desidia de la propia Administración. Cansado de la situación, vuelve a escribir al nuevo ministro, Javat, el 28 de junio de 1820, otra carta de dimisión que dice: «No permitiéndome ya el notorio quebranto de mi salud, y falta de vista continuar en el encargo de Comandte. Gl. de ingens. de Marina, ruego a V.E me obtenga de la piedad del Rey la exoneración de este cargo, que absolutamente no puedo desempeñar» (46). En esta ocasión se acepta, y la minuta que comentamos, incluye el comentario que adjuntamos:

«Los relevantes meritos y servicios y meritos de la concluidos en su dilatada carrera, en que ha demostrado los profundos conocimientos facultativos que tanto le han distinguido» (47).

En el libro de registro de la Comandancia se hacen unas anotaciones sobre la aceptación de su dimisión y la propuesta de nombrar a Casado Torres como su sucesor (48).

El mando de Fernando Casado Torres

Entre 1816, año en que Retamosa presenta su primera dimisión, y esta es realmente aceptada (1820), pasan cuatro años (49). El ministro de Marina contacta con Casado Torres, que se encuentra en Zafra de Zancara (Cuenca) de licencia, para que se incorpore a la corte a fin de ser nombrado comandante general del Cuerpo, cosa que acepta el 15 de julio con un «luego que pueda proporcionarme carruaje, emprenderé mi viaje á esa Corte» (50), a pesar de que se encuentra a menos de 150 kilómetros de Madrid.

Por su parte, Retamosa remite una carta de agradecimiento por la aceptación de su renuncia de donde alaba el nombramiento de Casado Torres: «Gracias (...) por la elección que ha hecho para substituirme del Gefe de Escuadra é Ingeniero Director D. Fernando Casado de Torres, cuyos sublimes conocimientos científicos estás bien acreditados en el Europa sabía» (51).

(45) *Ibidem*. Resumen minuta y comentarios de oficios entre 02.07.1820 y 10.12.1820.

(46) AGMAB, Ingenieros, Asuntos Personales, leg. 3.408/59. Dimisión de fecha 28.06.1820.

(47) *Ibidem*. Minuta 05.07.1820.

(48) *Ibidem*, Generalidad, leg. 3.434.

(49) *Ibidem*, Asuntos Personales, leg. 3.408/59. Dimisión de fecha 28.06.1820.

(50) *Ibidem*. Carta a Juan Javat de fecha 15.07.1820.

(51) *Ibidem*. Dimisión de fecha 07.07.1820.

Casado Torres no está de acuerdo con su nombramiento, ya que, malinterpretando el artículo 515 de la Ordenanza de Arsenales de 1776, en su toma posesión del cargo, el 2 de septiembre de 1820, dice al secretario de Marina: «... siendo yo el General Decano del Cuerpo, é Ingro. Director más antiguo de la Marina á quien, como tal, correspde. la propiedad del mando de aquel, la circunstancia de ser interino nada me hace aventajar en reputacion, que es à lo qe. el Hombre de bien debe aspirar; pues que hallandome en la escala para propietario, siempre es vacilante, y aun sospechosa, la opinión de las Gentes, no menos qe. la expectación del Cuerpo de la Marina...» (52). Recuerda que con veintisiete años de antigüedad como ingeniero director, y habiendo asumido importantes comisiones en el extranjero, el hecho de su interinidad no aumentará en nada su eficacia en el servicio. Su denuncia surte efecto, y en cuatro días se le confirma la propiedad de su empleo y, al margen de su escrito, se incluye la nota: «S.M. le concede la propiedad de Comandte. Gral», pero hasta 1821 no aparece en los Estados Generales su estatus de comandante general.

La burocracia le juega a Casado una mala pasada, pues cuando se presenta al tesorero general para cobrar su sueldo, este le dice que, aunque ha recibido la orden de su nombramiento, no «se le decia el sueldo que debía disfrutar, ni menos que se le pagase, y que para uno, y otro era necesario Rl. orden» (53).

Al menos en dos ocasiones es llamado para continuar definiendo los límites fronterizos con Francia y deja los asuntos de la comandancia abandonados o en manos del anciano Retamosa, quien en busca de alguna ayuda económica no rechaza ninguna propuesta.

Se le considera el más teórico de los ingenieros generales, y firma las fragatas de 50 cañones de a 24 que se construyeron en Ferrol, la *Lealtad* y la *Iberia* (más tarde *Restauración*), aunque resultaron un poco escasas de bodegas y paños de pan (54).

Tampoco este comandante general tuvo buena salud. Presentada su renuncia por enfermedad, una vez aceptada el 22 de marzo de 1822 se retira a Murcia.

La interinidad de Joaquín de la Croix y Vidal

A Joaquín de la Croix podemos ponerlo como ejemplo de ingeniero de Marina implicado en la modernización de España, por su participación en diversas sociedades económicas de amigos del país (Valencia, Murcia, Cádiz, Madrid, etcétera), tanto en su época de ingeniero como de oficial de la Armada, lo que le llevó a ser ascendido a jefe de escuadra. La Sociedad Patriótica de Valencia certifica que ha observado «los efectos de su inteligencia y aplicación en todos los ramos de las ciencias exactas y físico-matemáticas y político-

(52) *Ibidem*. Carta de Casado Torres a Javat de 02.09.1820.

(53) *Ibidem*.

(54) ABAJO, Carlos María: *Ibidem*, p. 179.

económicas, acompañadas de una general y natural aplicación á fomentar y pormover cuantas ideas y proyectos puedan ser útiles al Estado» (55).

En 1815, siendo brigadier, es nombrado ayudante de Retamosa, cargo que simultanea con el de vocal del supremo de Marina; después, como fiscal coordina la posible reforma de la Marina, en general, y del Cuerpo de Ingenieros, en particular. Una vez vacante la Comandancia General, se le llama de forma provisional. No hemos localizado la real orden de nombramiento, aunque sí referencias entre abril (56) y junio de 1821 (57).

Recién encargado del cuerpo, escribe una carta al director general de la Armada, fechada el 23 de julio de 1821, en la que expone la caótica situación de la Comandancia General y la falta de información que tiene, a pesar de haberla solicitado de los arsenales donde se construyen los 20 buques acordados por decreto de las Cortes el 17 de octubre de 1820. La queja llega al rey, quien agradece la franqueza del nuevo comandante pero subraya que es a él a quien le incumbe obtener todas las informaciones para el servicio.

En su mando recalca que es «interino», ya que «siente» que el ministro y el propio director de la Armada le ven como «de paso» y que no goza de su confianza o la del rey para nombrarle en propiedad. Su mandato lo ejerce en unos momentos en los que ya se ha publicado el decreto orgánico de la Armada y declarada la supresión del Cuerpo de Ingenieros, pero intenta evitar que la desbandada de oficiales deje sin medios a los arsenales y no puedan construirse el navío *Héroe* ni las fragatas *Iberia* y *Las Cortes* (58).

Los comentarios y quejas sobre la falta de confianza son tan corrientes en la correspondencia del comandante general que finalmente el ministro decide otorgarle la plaza en propiedad con fecha 14 de diciembre de 1821, como aparece en el registro de órdenes (59). Pero esta interinidad ha afectado tanto a la honorabilidad de Joaquín de la Croix que el mismo día en que recibe esta real orden presenta su dimisión irrevocable, señalando que en su actuación de aquel momento no encuentra diferencias sustanciales para haberlo mantenido interino durante tanto tiempo. El ministro le pide que continúe en el cargo, solicitud que acepta con la condición de mantener la interinidad y no como comandante general efectivo.

Resuelto el nombramiento de su sucesor, se le nombra ministro cesante del Consejo de Guerra y Marina como consejero del mismo (60).

Último comandante general: el conde del Venadito

Si bien el gaditano Juan Ruiz de Apodaca no era ingeniero de Marina, no puede decirse que desconociera los asuntos de los arsenales, puesto que en

(55) AGMAB, Cuerpo General, Asuntos Personales, leg. 620/597. Anexo núm. 15.

(56) Notas del registro de órdenes. AGMAB, Ingenieros, Generalidad, leg. 3.417.

(57) AGMAB, Cuerpo General, Asuntos Personales, leg. 620/29.

(58) AGMAB, Ingenieros, Generalidad, leg. 3.417.

(59) AGMAB, Ingenieros, Generalidad, leg. 3.417.

(60) AGMAB, Ingenieros, Generalidad, Asuntos Particulares, leg. 3434.

dos ocasiones fue subinspector del arsenal de La Carraca, después de su participación en la campaña de Roses, bajo las órdenes de Churruca, en 1802. Por ello, fue nombrado jefe de escuadra y comandante general del arsenal carraqueño. Por otra parte, ejerció de director de obras del puerto de Tarragona en 1790, asunto exclusivo de los ingenieros de Marina, cometido por el que fue ascendido a brigadier. De su visita a los puertos catalanes se conserva un plano firmado con su propuesta de ampliación, no aceptada, del puerto de Barcelona. Sin embargo, pocos historiadores navales han detallado los destinos de Ruiz de Apodaca, y en el caso de la biografía de Cervera Pery, ni tan siquiera se le menciona (61).

No se han localizado ni la patente ni su nombramiento como comandante general del Cuerpo de Ingenieros de Marina, pero sí se pueden aportar, al menos, dos anotaciones del libro de registro correspondiente a 1825 (62), en el que se anota (21.03): «se le nombra Comandante General de Ingenieros» con asignación de sueldo, y por último, en el Estado General de dicho año aparece como tal comandante general el conde de Venadito.

Se han localizado otros documentos que avalan esta designación, hasta ahora inédita, a pesar de la evidencia del Estado General de 1825, y que son:

1. el nombramiento de Juan Martínez del Castillo, ingeniero en jefe, ayudante del ingeniero comandante, con «medio sueldo de ventaja» y con la responsabilidad del archivo;
2. la supresión de su gratificación como comandante general de Ingenieros desde su nombramiento como consejero de Estado en febrero de 1826 (63), casi un año antes de la real orden de declaración de la extinción del cuerpo de 9 de mayo de 1827 (64).

El 24 de noviembre de 1824, el conde del Venadito es nombrado virrey de Navarra, con la petición de que se siga encargando de los asuntos de la Comandancia de Ingenieros en su nuevo destino (65); y casi dos años después se le asigna otro ayudante, en la persona del capitán de navío e ingeniero en jefe Carlos María Abajo y Huici, quien después sería nombrado gentilhomme de cámara por sus actuaciones en las obras del pantano de Flix y en otras también de naturaleza hidráulica en la provincia de Tarragona.

Su mandato expiró con la existencia del cuerpo, desde su nuevo puesto de virrey de Navarra y residiendo en Pamplona, y fue realmente el único responsable que ni pidió, ni realmente residió en la corte después de ser nombrado virrey de los navarros.

(61) CERVERA PERY, José: «El conde del Venadito: marino, diplomático, virrey», en *Revista de Historia Naval*, núm. 28, 1990, p. 39.

(62) AGMAB, Ingenieros, Generalidad, Asuntos Particulares, leg. 3.434. Lista de R.O. (año 1824).

(63) AGMAB, Oficiales, Asuntos Personales, leg. 620/1.086. Minuta 23.02.1826.

(64) EGA, año 1849, p. 222.

(65) AGMAB, Ingenieros, Generalidad, Asuntos Particulares, leg. 3.434.

Bibliografía

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán:

- Series de legajos: Ingenieros, Asuntos Particulares, legs. 3408, 3409, 3415, 3417 y 3433.
— Asuntos Particulares, leg. 610.

Fuentes documentales

ABAJO HUICI, Carlos María: *Arquitectura naval*, 1835, p. 179.

BEJAMINS BAMAY, Javier, y otros: *Estudios sobre el territorio iberoamericano. La nueva población de Bonanza*, p. 203.

CERVERA PERY, José: «El conde del Venadito: marino, diplomático, virrey».

CRESPO RODRÍGUEZ, Rafael: «Lista de Promociones de Ingenieros Navales». Obra colectiva: *Libro del II Centenario de las enseñanzas de la ingeniería naval*.

FERREIRO, Larrie: *Ships and sciencie. The birth of naval architecture in the scientific revolution, 1600-1800*.

GÓMEZ RUIZ, M., y otros: *Para la Historia Real de la Armada, 1989-1999. El ejército de los Borbones*.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La Campaña de Trafalgar. Corpus documental*.

JUAN-GARCÍA, José María de: *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina del siglo XVIII*.

MEJÍAS TAVERO, Juan Carlos: *Los navíos españoles en el Museo Naval*, Madrid, 2005.

O'DOGHERTTY, Pascual: *Jorge Juan y la construcción naval*.

PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuran en la misma corporación desde 1700 a 1865*.

SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *Los ingenieros de Marina. Motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1170-1827). Su Organización, academia y realizaciones* (tesis doctoral inédita).

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

EL USS *YORKTOWN* Y EL DESTACAMENTO DE BALER

Juan Antonio MARTÍN RUIZ
Doctor en Historia

Introducción

Con este trabajo pretendemos analizar un hecho acaecido con ocasión del célebre asedio al que fue sometido en Baler, durante 337 días, un pequeño destacamento del Ejército español durante la guerra de independencia filipina y la posterior implicación norteamericana. De forma más concreta, nos referimos a la participación que en el mismo tuvieron los norteamericanos a causa del intento fallido, como todos sabemos, de rescatar en 1899 a dicha guarnición mediante el envío de un navío, el USS *Yorktown*.

Probablemente sea éste uno de los pocos episodios relacionados con dicho asedio del que disponemos de distintas versiones de todos los participantes, hasta ocho en total, como tendremos ocasión de comprobar, y que incluyen a la totalidad de sus protagonistas, ya sean éstos españoles, americanos o filipinos, informándonos sobre cómo se vivieron los acontecimientos, tanto desde el punto de vista de los sitiadores como de los sitiados y sus rescatadores.

A continuación nos detendremos a examinar las distintas versiones que nos han llegado sobre este suceso para, más adelante, contemplar tanto las similitudes como las diferencias que podemos encontrar entre ellas. Hemos de confesar que a veces llegan a ser realmente notables y a afectar la versión difundida hasta el momento.

La implicación americana

Como es sabido, fueron las gestiones emprendidas por el controvertido arzobispo de Manila, Bernardino Nozaleda (1), ante las autoridades americanas, cuando llevaban ya ocho meses de asedio, las que estuvieron en el germen de tal acción. Así, el 23 de marzo de 1899 solicitó al almirante George Dewey, comandante en jefe de la flota americana en el archipiélago, que enviase un navío en auxilio del destacamento y de los frailes que les acompa-

(1) MARTÍN CEREZO, S.: pp. 255-259, NOZALEDA, B.: Madrid, 1904, pp. 38 y 39.

ñaban, petición que fue aceptada tras recibir el visto bueno de Washington. Según publicaría más tarde una de las personas que formó parte en la expedición, el teniente James Clarkson Gilmore (2), con el visto bueno dado por Dewey, junto con el general Elwell S. Ottis, al mando de la plaza de Manila, lo cual tenía mucho que ver con la simpatía que ambos sentían por los españoles que tan bravamente resistían; aunque otro de los integrantes de la misma, el marinero Lyman P. Edwards, apunta otra bien distinta, pues según él no fue más que un intento de su gobierno para ganarse los votos del electorado católico en su país (3).

Así pues, el cañonero USS *Yorktown*, que por aquel entonces estaba encargado de vigilar las costas a fin de evitar la llegada de suministros y armamento para los filipinos (4), zarpó de Manila el 7 de abril de 1899 al mando del comandante Charles S. Sperry. Llevaba un plano de la costa y una carta escrita en español que debía ser entregada al jefe del destacamento, facilitados ambos por Nozaleda. Llegó a Baler el día 11, y sin que finalmente pudiera llevar a cabo su misión con éxito, como sabemos, puso rumbo a Ilo-Ilo, capital de la isla de Panay, que por entonces era el segundo destacamento en importancia de la isla de Luzón, para informar de lo sucedido (5) y luego regresar a la capital filipina el 21 de abril con 15 tripulantes menos. Todo ello tuvo un amplio eco en la prensa de dicho país (6) y, por supuesto, también en la española, al confirmar que el escaso destacamento hispano aún resistía a pesar de que la guerra hacía meses que había finalizado (7). Asimismo, esta última recogía las palabras del corresponsal del *Herald* en Manila, según el cual Dewey no descartaba en un primer momento, al ser las noticias muy confusas, que los hombres del *Yorktown* pudieran haber sido capturados por los españoles al creerlos todavía enemigos (8), si bien veía más probable que hubieran sido los filipinos sus captores, pues no olvidemos que en febrero de ese año había estallado la guerra filipino-norteamericana. (9).

Las versiones españolas

Hasta el momento son tres los textos hispanos que nos hablan de este episodio: los de Saturnino Martín Cerezo, fray Félix Minaya y Rojo y el soldado

(2) GILMORE, J.: p. 293.

(3) FEUER, A.B.: p. 151

(4) *El Día*, 5 de marzo de 1899.

(5) *La Época*, 20 de abril de 1899.

(6) *San Francisco Chronicle*, 19 de abril de 1899 y 22 de Julio de 1900; *The New York Times*, 4 de mayo de 1899.

(7) *El Imparcial*, 22 de abril de 1899.

(8) *El Día*, 24 de abril de 1899.

(9) ANDREWS, F.L.: pp. 41 y 42.

Ramón Buades Tormo. Comenzando por Martín Cerezo, cabe indicar como en su libro señala que sobre las 14.00 o las 15.00 del 11 de abril pudieron oír en la lejanía hasta diez disparos de cañón de gran calibre, pensando que se trataba de una columna que venía por tierra a liberarlos; sin embargo, ya de noche pudieron ver el reflector de un barco que parecía buscarles, por lo que consideraron que se trataba de un ataque combinado, por mar y tierra, llevado a cabo por los españoles, quienes a esas alturas habrían finalizado victoriosamente la guerra con los Estados Unidos. Como es lógico, tal hecho les llenó de alegría, siendo al día siguiente cuando, muy temprano, volvieron a escucharse disparos, esta vez de fusilería, por lo que creyeron que era un simple reconocimiento de la costa. Ya por la tarde, el estampido de seis disparos de artillería, así como la vista de los tagalos huyendo, les hizo pensar que pronto estarían libres, de manera que hicieron hasta tres descargas de fusil con la intención de señalar su posición. Llegada la noche, Cerezo mandó que dos soldados subieran a la torre pertrechados con una larga caña en cuyo extremo habían puesto unos trapos empapados con petróleo, con la orden de agitarlos si el reflector volvía a iluminarlos, cosa que hicieron cuando, efectivamente, los potentes haces de luz se posaban sobre los muros del templo. Sin embargo, hacia las cuatro de la madrugada el reflector se apagó súbitamente, al tiempo que veían alejarse las luces del buque, de manera que pronto cundió el más profundo desánimo, mitigado cuando comenzaron a considerar que lo más probable era que, ante la falta de fuerzas para llevar a cabo un desembarco, el navío hubiera vuelto a Manila en busca de refuerzos. El 13 por la tarde pudieron ver cómo desde las posiciones tagalas se alzaba una bandera americana, al mismo tiempo que enviaron como emisario a uno de los marineros que habían capturado (hecho que ellos ignoraban) preguntando si alguien sabía hablar francés, respondió Cerezo en español y fue comprendido por su interlocutor (10).

En su declaración efectuada en Manila en julio de 1899, durante el expediente abierto a fin de dictaminar lo ocurrido durante el asedio, Martín Cerezo comenta que fue a las 14.00 del día 11 cuando escucharon hasta diez disparos de cañón, contemplando esa noche la luz de un reflector, de manera que dieron por hecho que la guerra había terminado e iban a rescatarles. Ya de mañana, los tagalos evitaron un intento de desembarco, mientras que la tarde de ese mismo día, desde el buque, dispararon seis veces sobre un castillo, como lo denomina el oficial, en el que los tagalos se habían atrincherado, pudiendo ver cómo abandonaban el pueblo a toda prisa camino de San José de Casignan, por lo que hicieron tres descargas para avisar de su presencia. Durante la noche dos soldados se encargaron de hacer señales de luz cuando el reflector del barco los iluminaba, si bien a las cuatro de la mañana las luces les abandonaron, aunque creyeron que volvía a Manila para regresar con refuerzos. Esa tarde los sitiadores colocaron una bandera americana y recibieron a un marinero de esa nacionalidad que les informó de la presencia de un barco americano que venía para repatriarlos a España, pero tanto Cerezo como

(10) MARTÍN CEREZO, S.: pp.118-121.

los soldados no creyeron sus palabras, al tenerlo por el capitán Olmedo disfrazado (11).

Por su parte, fray Félix Minaya nos informa de que el 11 de abril, a las 14.00, se escucharon una decena de disparos muy lejanos que suponían que debían haber sido realizados por sus rescatadores, así como que esa noche un reflector recorrió toda la costa. A las 06.00 horas del día siguiente escucharon disparos de fusiles Remington, acompañados luego de voces tagalas que celebraban su victoria, algo que les desconcertó sobremanera; si bien su ánimo se recuperó un tanto cuando a las 18.00 horas volvieron a oírse hasta seis cañonazos, que fueron contestados, por su parte, con tres descargas de fusilería. De noche volvió a alumbrarles la luz del barco, deteniéndose en los muros de la iglesia y, sobre todo en la torre, donde pusieron un palo con unos trapos empapados de petróleo a los que prendieron fuego. Sin embargo, a las 03.30 el foco se apagó y un soldado que había subido a la torre bajaba desolado diciendo que el barco se había marchado, tras lo cual consideraron que lo más probable es que hubiera regresado a Manila por más fuerzas. Fue el día 13, cuando llegó un marinero con bandera blanca, quien les dijo que el barco americano les llevaría a España, sin olvidar detallar que, cuando este ya estaba próximo a la iglesia, los tagalos pusieron una bandera americana en la copa de un cocotero mientras dispararon tres cañonazos queriendo simular que quienes atacaban eran los americanos (12).

En un relato, poco conocido, escrito por el soldado Ramón Buades, este nos cuenta que a las 14.00 de dicho día retumbaron diez disparos y por la noche un reflector iluminó la costa, lo que les hizo estallar de alegría al creer que la guerra había terminado y pronto estarían libres. Tras el intento de desembarco por la tarde, desde el barco cañonearon seis veces un fuerte, tal y como lo denomina, lo que provocó la huida de los tagalos, por lo que hicieron una triple descarga para que los oyeran desde el buque. De noche vieron nuevamente el reflector y subieron a la torre dos soldados para hacer una señal con fuego, pero a las cuatro de la mañana se apagó la luz y el navío se fue. Todos pensaron que habría vuelto a Manila para recabar más tropas, si bien al pasar los días dictaminaron que éstas debían faltar en Filipinas y vendrían directamente de la Península. Esa tarde llegó a parlamentar un marinero con bandera americana, que creyeron era Olmedo (13).

Aun cuando no la contabilizamos, al ser sumamente reducida, tampoco queremos dejar de mencionar que, en la declaración realizada en Manila tras el asedio, Rogelio Vigil de Quiñones se limita a confirmar que llegó un buque a la bahía, y que después, al mismo tiempo que desde un *bahay*

(11) Archivo General Militar de Segovia (AGMS), ff.15r-16v.

(12) ABAD, A. Y PÉREZ, L.: pp. 344 y 345.

(13) MARTÍN RUIZ, J.A.

(14) se veía una bandera americana, recibieron a un parlamentario que hablaba muy mal español, quien les comentó que el barco americano se ponía a su disposición para trasladarlos a España (15).

Las versiones norteamericanas

Cuatro son los relatos que tenemos al respecto. Dos los proporcionan sus propios autores, el teniente James Clarkson Gilmore y el marinero Lyman P. Edwards, y de ellos omitiremos las partes alusivas a su posterior cautiverio, ya que no afectan directamente al tema que ahora nos ocupa. Los dos restantes, los de los también marineros Axer Venvell y D.W.A. Venville, fueron recogidos, respectivamente, por los frailes Félix Minaya y Lorenzo Pérez, por lo que son mucho más breves que los dos primeros.

El teniente Gilmore, quien, no lo olvidemos, estaba al mando de la operación, nos dice, una vez liberado de su cautiverio, en su informe redactado en Manila el 8 de enero de 1900 y que fue publicado por la prensa americana (16), que el día 11 su comandante le comunicó que a la mañana siguiente iría con un bote para dejar en tierra a dos personas, quienes debían localizar la iglesia, con la única orden expresa de no desembarcar. Efectivamente, tal hicieron a las 04.20 en el más completo silencio, aun cuando no lograron evitar ser vistos por un centinela, de manera que Gilmore pensó que este también podría haber visto a los dos tripulantes, uno de ellos el alférez de navío Stanley, por lo que decidió adentrarse en el río. En este punto Gilmore indica expresamente que sabía que le podían disparar, pero que confiaba en la ametralladora Colt que llevaban para rechazar cualquier agresión. Sin embargo, al doblar una curva del río fueron atacados y, aunque desde el bote respondieron al fuego que les hacían, como no podían ver nada a causa de la foresta se vieron obligados a rendirse. Acto seguido, los tagalos les robaron las ropas, el calzado y hasta los relojes que llevaban, alineándolos para ser fusilados, si bien cuando ya estaban a punto de dispararles apareció un oficial que ordenó detener la ejecución y que fueran trasladados al pueblo, abandonando allí a los muertos y moribundos.

Ahora bien, ya de vuelta en su país, Gilmore publicó ese mismo año otro texto en el que, además de poderse apreciar un indisimulado desprecio hacia sus enemigos, a quienes llega a tildar de estúpidos y desleales, debido posiblemente a su cautiverio, presenta interesantes diferencias respecto a su informe oficial. Así, en él comenta que, al llegar el día 11 a Baler, les fue imposible divisar el pueblo por encontrarse, como sabemos, algo al interior, de modo que decidieron enviar un emisario, de nombre Ensing Stanley, para que solici-

(14) Típica vivienda filipina, realizada con materiales perecederos como bambú, hojas de palmera...

(15) AGMS, f. 54v.

(16) *The New York Times*, 31 de marzo de 1900.

tara a los sitiadores entrevistarse con los sitiados. Aquellos no sólo habrían accedido a tal petición, sino que incluso llegaron a ofrecerle un intérprete y dos soldados para que lo escoltasen; si bien, temiendo alguna añagaza, Stanley decidió regresar al barco. A las cuatro de la madrugada enviaron un bote con 17 tripulantes que en silencio se dirigió a tierra, donde dejaron a dos de los marineros, que se adentraron en el bosque para buscar a los tagalos que no se habían presentado, siendo entonces cuando vio una patrulla de los sitiadores y, temiendo por la integridad de los dos hombres que acababan de desembarcar, optó por adentrarse en el río, tras lo que fueron atacados, capturados y robados. Gilmore solicitó entonces poder enviar una carta al navío informando de lo sucedido, algo que fue aceptado, aunque parece que la misiva nunca llegó a su destino (17).

Por su parte, el marinero Lyman P. Edwards nos dice que fondearon algo alejados de la costa y que intentaron comunicarse con los filipinos mediante un código de señales internacionales que estos desconocían, por lo que a mediodía mandaron un bote para negociar con ellos el rescate de la guarnición española, cuyo número él eleva hasta el centenar. Sin embargo, estos se negaron a acceder a las pretensiones de los recién llegados, indicando incluso que no consentirían que se evacuaran mediante el uso de la fuerza. En vista de la negativa, el comandante ideó un plan en función del cual un bote iría a tierra y se procedería a bombardear los alrededores de la iglesia, por lo que a las cuatro de la mañana un bote con 17 personas dejó a dos de ellas en tierra para que subieran a la cima de una colina y localizaran el templo, cuya torre veían desde el barco, tras lo cual regresaron a bordo. Al amanecer, cuando volvían a donde los habían dejado, fueron vistos por un tagalo que vigilaba la costa, quien corrió hacia el bosque, sin duda para advertir a sus superiores. Entonces, «for some unexplainable reason», en palabras de Edwards, el teniente Gilmore ordenó adentrarse en el río contraviniendo las órdenes dadas, que eran permanecer en la costa. Al doblar un recodo, fueron tiroteados de repente, sin que pudieran ver bien a sus atacantes a causa del follaje y de la neblina. Una vez rendidos, estos dejaron a los muertos y heridos en el bote llevando al resto a Baler, donde les quitaron parte de las ropas para ser fusilados, algo que en el último instante evitó un oficial. Asimismo, indica que el emisario que enviaron, Paul Vaudoit, lo fue porque sabía algo de español, si bien cuando se dirigía a parlamentar fue tiroteado, por lo que no llegó a acercarse a la iglesia (18).

Comentaremos ahora la versión dada por el marinero Axer Venvell, quien compartió cautiverio con Minaya y según la cual, nada más llegar, desde el buque hicieron unas salvas de saludo al destacamento, trasladándose a tierra el teniente Gilmore a fin de entrevistarse con los jefes sitiadores para informarles de los motivos de su misión, pues no olvidemos que ya estaban en guerra entre ellos, a lo que el capitán Nemesio accedió. Fue al otro día cuando, en un bote artillado en el que iban 15 hombres más el teniente, fueron atacados en el

(17) GILMORE, J.: pp. 293-296; MARTÍN CEREZO, S.: pp. 261-267.

(18) FEUER, A.B.: pp. 151-153.

río a pesar de lo pactado y de llevar bandera blanca, de resultas de lo cual fallecieron tres de sus tripulantes y otros cuatro resultaron heridos, para terminar siendo capturados y robados (19).

Por último, Venville sostiene, de forma más breve, que nada más llegar hicieron unas salvas de ordenanza, tras lo cual el teniente fue a tierra para solicitar la autorización de los filipinos, algo que fue autorizado por el capitán Nemesio. A tal fin enviaron un bote con 16 personas, pero cuando estaban en el río con bandera blanca, los tagalos incumplieron lo acordado y comenzaron a dispararles, matando a tres de ellos e hiriendo a otros cuatro. Acto seguido se apoderaron del bote y de todas sus pertenencias, incluidos la ropa y el calzado (20).

La versión filipina

También fray Félix Minaya (21) nos transmite la única versión filipina que conocemos acerca de lo acaecido, según la cual, efectivamente, dieron permiso para que los norteamericanos llevaran a cabo su cometido, si bien pactaron que bajo ningún concepto entrarían en el río sin avisarles. Pero estos habrían hecho caso omiso del acuerdo y entraron en el río, sin que tampoco llevaran ninguna bandera blanca y sí una de su país, por lo que, comandados por Luna Novicio, les dieron el alto sin que desde el bote obedecieran, siendo así que, incluso, vieron cómo uno de los marineros preparaba la ametralladora que llevaban a bordo. Una vez más les conminaron a detenerse sin ningún resultado, siendo la actitud de los tripulantes hostil, de manera que abrieron fuego, matando e hiriendo a varios, tras lo cual se lanzaron al agua capturando el bote, su armamento y a los marineros supervivientes, aun cuando negaban tajantemente que les robaran sus pertenencias, pues aseguraban que fueron los propios americanos quienes se las habían entregado para que les perdonaran la vida. Estaban ya a punto de ser fusilados, cuando la providencial aparición de un oficial les salvó la vida, siendo conducidos a Baler, donde los jefes tagalos decidieron que uno de ellos, de nombre Paul Vaudoit, el cual hablaba algo de francés, hiciera de parlamentario.

Similitudes y contradicciones entre las fuentes

Una vez que hemos repasado las distintas versiones existentes, podemos detenernos en apreciar sus contradicciones, sobre todo las concernientes a las fuentes americanas, que resultan ser las más acusadas. Comenzando por los documentos escritos por los españoles, cabe indicar que ofrecen muy pocas discrepancias y, cuando éstas se presentan, son de escasa trascendencia. Tal

(19) ABAD, A., y PÉREZ, L.: p. 346.

(20) MARTÍN CEREZO, S.: pp. 265 y 266.

(21) ABAD, A., y PÉREZ, L.: pp. 346 y 347.

sucede, por ejemplo, cuando comentan el parlamento con el marinero, momento en el que Minaya alude a unos disparos que ni Cerezo ni Buades citan, o bien si fue él quien portó la bandera americana, como refiere Buades, puesta sobre la copa de un cocotero tal y como expone Minaya, o en un *bahay* si seguimos a Vigil de Quiñones, por lo que podemos estar razonablemente seguros de que reflejan fielmente cómo se vivieron los acontecimientos desde dentro de la iglesia.

Mayor complejidad suscitan por sus diferencias, como dijimos, los textos americanos, y particularmente los redactados por Gilmore y Edwards. En este sentido, podemos decir que dos son los interrogantes principales que los relatos de los tripulantes del *Yorktown* nos plantean, junto a otros de menor importancia que iremos desgranando a continuación, ya que resultan vitales para entender su fracaso. El primero de ellos afecta a la posibilidad de que se llegara a un acuerdo con los filipinos para que les permitieran embarcar a los soldados españoles. El segundo se halla en íntima relación con el anterior, pues depende de que aceptemos que se llegó a un pacto y tiene que ver con la posible responsabilidad de Gilmore en la ruptura del acuerdo y en su trágico desenlace.

Sobre si llegaron a algún tipo de acuerdo con los tagalos, cabe mostrar la gran diferencia que existe entre lo narrado por Edwards, quien sostiene que no lograron alcanzar ningún tipo de acuerdo, y lo expuesto por Gilmore, Venvell y Venville, que afirman lo contrario, a lo que debemos sumar la única versión filipina conocida. Ahora bien, incluso en los textos escritos por Gilmore se advierten importantes contradicciones, pues lo cierto es que, en su informe redactado en Manila, el teniente no alude en modo alguno a esta cuestión y en todo momento se expresa como si la decisión hubiera sido actuar de espaldas a los filipinos, siendo consciente incluso de que al adentrarse en el río podrían dispararle. Además, no se explica que en ambos textos señale cómo su bote iba por la noche en completo silencio y con los remos cubiertos con telas para no hacer ruido. Como ya vimos, el oficial asegura que se adentró en el río con la única intención de preservar la vida de los dos marineros desembarcados, algo que resulta lógico si de verdad no llegaron a ningún acuerdo con los tagalos, pero que no lo es tanto si realmente se había alcanzado un pacto. En este sentido, no deja de ser interesante comprobar cómo en un artículo escrito en 1905 el capitán Horace M. Reeve (22) nada dice sobre este supuesto encuentro amistoso, e incluso indica taxativamente que Ensing Standley fue enviado para efectuar un «secret reconnaissance». Es más, en una publicación oficial de la Armada norteamericana realizada varias décadas más tarde, en 1931 (23), tampoco se hace la menor mención de este posible acuerdo suscrito entre ambas partes.

En estrecha relación con esta cuestión, posiblemente lo sucedido sería responsabilidad del teniente Gilmore. Si hacemos caso de lo expuesto por los

(22) REEVE, H.M.: p.295.

(23) HANKS, C.C.: pp. 783 y 784.

marineros americanos y de lo dicho por los tagalos, cabría hacerle responsable del fracaso de la expedición al adentrarse en el río; aunque parece claro que en gran medida depende de la existencia o no de un acuerdo previo, pues de no haber existido podría verse mitigada, dado que en su informe el oficial indica que la única prohibición que le hizo su superior fue que no desembarcara. Tanto el informe oficial redactado por Gilmore como lo expuesto por Edwards y algunos escritos americanos posteriores inducen a pensar que estos llevaron a cabo esta acción de rescate sin contar con la colaboración filipina. Por ello, tal vez podamos preguntarnos si el oficial pudo llegar a publicar una versión diferente de lo acaecido en la que, aun cuando admite que no debió adentrarse en el río, son los tagalos quienes aparecen como responsables de la ruptura de un acuerdo.

Para comprender mejor estas diferencias entre ambos marinos conviene no olvidar que, como resultado del enfrentamiento y posterior cautiverio sufrido tras los sucesos de Baler, Gilmore y Edwards se profesaron un intenso odio que se prolongó durante el resto de sus vidas, pues el segundo hacía responsable a su oficial de lo sucedido al haber incumplido, según él, las órdenes recibidas (24). Además, y como resultado de lo acaecido, posteriormente las autoridades norteamericanas abrieron un expediente en el que Gilmore resultó absuelto al considerarse que no había transgredido las órdenes recibidas, pues su intención fue tan solo evitar que fueran apresados o asesinados los dos tripulantes que estaban en el bosque, quienes, por cierto, pudieron ser recogidos algo más tarde por otro bote del *Yorktown*, informando a sus superiores de que habían escuchado toques de corneta y un tiroteo, pero no la ametralladora en la que Gilmore tanto confiaba, al mismo tiempo que pudieron ver la bandera de España sobre la torre de la iglesia, desde donde habían oído voces españolas (25).

Ciertamente, no resulta una tarea fácil discernir qué fue lo que en realidad sucedió, pues de hecho algunas versiones no pueden ser más enfrentadas, sin olvidar que la versión filipina respalda la existencia de unos contactos previos, si bien sería necesario disponer de más relatos tagalos que quizá puedan evidenciar diferencias, como hemos visto que ocurre con los norteamericanos. En realidad ya el propio Minaya, consciente de estas notables diferencias, intentó conocer la verdad de lo ocurrido, pero sin llegar a obtener un resultado positivo (26). Las diferencias existentes entre los textos de Gilmore no dejan de ser significativas, sobre todo si tenemos presente que el primero de ellos, en el que no habla de acuerdo alguno, era un informe oficial y el segundo, donde sí alude al mismo, era una publicación destinada a ser leída por un amplio público. Hasta qué punto pudo haber en este segundo texto un intento de justificar su actitud es algo que debe tenerse en consideración. Además,

(24) MARTÍN RUIZ, J.A.: p. 103.

(25) *La Época*, 20 de abril de 1899; ORTIZ ARMENGOL, P.: p.136.

(26) ABAD, A., Y PÉREZ, L.: p. 347.

convendría no olvidar que ambos bandos estaban en guerra, por lo que la propaganda a favor o en contra se vuelve un elemento importante. En este sentido, podemos ver con total claridad cómo cada parte pretende hacer responsable de lo ocurrido a la otra.

Por otro lado, ya comentamos que existen aún algunos aspectos, menores si se quiere, que siguen siendo algo confusos. Tal sucede, por ejemplo, con el número de bajas que tuvieron los americanos. Así, Venvell y fray Minaya hablan de tres muertos y cuatro heridos, en tanto que la versión filipina fija dos fallecidos y cuatro heridos, y Gilmore habla en su informe de dos muertos, otros dos «mortally wounded» y tres heridos.

Otro tanto acontece con la lengua que habló Paul Vaudoit en su parlamento, puesto que si Cerezo y los filipinos sostienen que fue el francés, Edwards, en cambio, apunta al español, lengua de la que Vaudoit tenía algunas nociones, como confirman el propio Cerezo y Gilmore, y que resultaría más lógica si tenemos en cuenta la nacionalidad del destacamento sitiado. Por su parte, Minaya indica tan solo que habló en voz alta y que Cerezo le respondió, en tanto que Vigil de Quiñones viene a confirmar que hablaba un mal español.

Pero incluso en este aspecto también aparecen dudas, puesto que, si seguimos lo dicho por Edwards, los españoles abrieron fuego contra Vaudoit cuando lo vieron acercarse, de manera que ni siquiera habría existido tal entrevista. Sin embargo, en esta ocasión debemos indicar que ese extremo no sólo lo refutan Gilmore y la única fuente filipina, sino también todas las fuentes españolas, inclusive Vigil de Quiñones, las cuales coinciden en señalar que sí se llevó a cabo, por lo que pensamos que Edwards, quien en ese instante estaba prisionero y no debió de contemplar la escena, ofrece al menos en este punto concreto una versión que no se correspondería con la realidad.

En cuanto a las discrepancias sobre el robo, entre lo expuesto por los norteamericanos, quienes sostienen que los sitiadores robaron sus pertenencias a los tripulantes capturados, y los filipinos, que defienden que se las entregaron por propia voluntad, todo induce a considerar que, en efecto, fueron robados como paso previo a su fusilamiento, que sólo a última hora fue evitado por la oportuna llegada de un oficial tagalo.

Paradójicamente, y a pesar del fracaso de su misión, la llegada de este navío sirvió para acrecentar las esperanzas de ser rescatados por parte de los sitiados, pues parece existir un común acuerdo, según recogen Cerezo, Vigil y Buades, en que consideraron que su nacionalidad no era estadounidense, sino española, a pesar de que el marinero norteamericano que parlamentó con ellos les indicó que no era así. El que no aceptasen sus palabras se explica si tenemos en cuenta que todos parecen haber creído que se trataba de un engaño. Asimismo, también elevó la moral de los sitiadores, ya que desde su punto de vista habían logrado rechazar lo que consideraban un peligroso ataque (27), aun cuando en la actualidad parece existir un acuerdo generali-

(27) MARTÍN RUIZ, J.A.: p. 104.

zado entre los investigadores del tema (28) a la hora de considerar que dicho ataque tagalo frustró un intento de rescate que les hubiera beneficiado, por lo que puede considerarse como un gran error por su parte.

Por último, hay que señalar que, gracias a una carta enviada por el general Frederic Funston a Martín Cerezo en 1912 (29), sabemos que el ataque a la patrulla enviada por el *Yorktown* fue la causa de la detención y posterior condena a cadena perpetua del cabecilla Teodoro Luna Novicio, quien fue acusado de haber enterrado vivo a uno de los marineros, algo que parece bastante plausible si recordamos que Minaya comenta que fueron enterrados «muertos o medio muertos», y que Gilmore afirma que en la playa dejaron algunos moribundos (30). Fue él también quien tuvo un gran protagonismo a la hora de dirigir los ataques no sólo contra este destacamento español asediado, sino contra el que mandaba el teniente José Mota a finales de 1897 (31).

Conclusiones

A tenor de la totalidad de los relatos existentes, y sobre todo de los norteamericanos escritos por Gilmore y Edwards, parece que el episodio del *Yorktown* presenta muchas más dudas de las que en un primer momento se podría suponer. En él los intereses generales de americanos y filipinos, enfrentados desde hacía pocos meses en una guerra, se entremezclan con otros de carácter personal, caso de la enemistad de estos dos personajes y, quizá también, del intento de Gilmore de descargar parte de su responsabilidad en lo acaecido. Por el contrario, las fuentes españolas ofrecen una mayor homogeneidad, siendo muy escasas las discrepancias que podemos encontrar entre ellas y, cuando éstas existen, su trascendencia es mucho menor que en las anteriormente citadas, sin que la escasez de textos filipinos nos permita enjuiciarlos de forma autónoma.

El estudio de estas fuentes, sobre todo las norteamericanas, como decimos, nos ofrece tres posibilidades distintas. La primera sería que los contactos entre los tripulantes del *Yorktown* y los tagalos se hubieran producido; viniendo a significar la segunda que llegaron a efectuarse aunque con resultado negativo al no ser autorizados; mientras que la tercera posibilidad es que, en efecto, fueron autorizados, pero Gilmore no cumplió lo pactado y provocó su fracaso. Por desgracia, por el momento no resulta factible decantarse con plena seguridad por una de ellas; aunque existen elementos suficientes como para no descartar que la versión más difundida, la publicada por el teniente Gilmore en la prensa de su país, no sea totalmente verídica, algo que sólo futuras investigaciones podrán dilucidar.

(28) ORTIZ ARMENGOL, P.: pp. 136; CALLEJA LEAL, G.: p. 33; MARTÍN RUIZ, J.A.: 2010, p. 104.

(29) MARTÍN CEREZO, S.: 2005, p. 266.

(30) ABAD, A., Y PÉREZ, L.: p.347; GILMORE, J.: 1900, p. 292.

(31) ABAD, A., Y PÉREZ, L.: pp. 290 y 291; ORTIZ ARMENGOL, P.: 1990, pp. 106-108; MARTÍN RUIZ, J.A.: pp. 106-108.

De forma paradójica, este intento de rescate, aunque fallido, sirvió para incrementar las esperanzas de los sitiados de ser liberados de su largo encierro, puesto que, como indican Cerezo, Vigil y Buades, siempre pensaron que se trataba de un buque español. Asimismo, también fue celebrado por los tagalos al resultar vencedores en el enfrentamiento, aunque en el fondo perjudicaban sus propios intereses al prolongar el asedio.

Por último, no deseamos terminar estas páginas sin hacer hincapié en la imperiosa necesidad de disponer de nuevas fuentes documentales, particularmente americanas y filipinas, que puedan ayudarnos a aclarar suficientemente este episodio y despejen, como ya indicamos, las dudas existentes.

Fuentes documentales

Archivo General Militar de Segovia, «El asedio de Baler». Caja 3351, expediente 26.628.

Bibliografía

- ABAD, A., y PÉREZ, L.: «Los últimos de Filipinas. Tres héroes franciscanos». *Archivo Iberoamericano*, 64, 1956, pp. 265-354.
- ANDREWS, F. L.: *The Philippine insurrection (1899-1902): developmet of the U.S. Army's counterinsurgency policy*. Thesis of Graduate, United States Military Academy, Louisiana, 2002
- BUADES TORMO, R.: «Nuevas fuentes documentales sobre el asedio de Baler (1898-1899): el relato de» *Revista de Historia Militar*, núm. 109, en prensa.
- CALLEJA LEAL, G.: «Los últimos de Filipinas. La heroica defensa de Baler Junio de 1898- junio de 1899». La *Coronelía. Guardas del Rey*, núm. 4, Madrid, 2003, pp. 17-45.
- FEUER, A. B.: «The siege of baler and the adventures of Lyman P. Edwards», *American at war: The Philippines, 1898-1913*. Westport, 2002, pp. 148-172.
- GILMORE, J.: «A prisoner among filipinos». *McClures Magazine*, XV, núm. 4, 1900, pp. 291-302.
- HANKS, C. C.: «The siege of Baler church». *United States Naval Institute Proceedings*, 340, 1931, pp. 782-784.
- MARTÍN CEREZO, S.: *El sitio de Baler. Notas y recuerdos*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2005 (5.^a ed.)
- MARTÍN RUIZ, J.A.: *Una historia olvidada: Baler (1898-1899)*. Pórtico Librerías, Zaragoza, 2010.
- NOZALEDA, B.: *Defensa obligada contra acusaciones gratuitas*. Madrid, 1904
- ORTIZ ARMENGOL, P.: «La defensa de la posición de Baler, junio de 1898-junio de 1899. Una aproximación a la guerra en Filipinas» en *Revista de Historia Militar*, núm. 68. Madrid, 1990, pp. 83-178.
- REEVE, H.M.: «The defense of Baler church». *Century Illustrated Magazine*, LXX, núm. 2, 1905, pp. 293-298.

Fuentes periódicas

- El Día*, 5 de marzo de 1899 y 24 de abril de 1899.
- El Imparcial* de 22 de abril de 1899.
- La Época* de 20 de abril de 1899.
- San Francisco Chronicle* de 19 de abril de 1899 y 22 de julio de 1900.
- The New York Times* de 4 de mayo de 1898 y 31 de marzo de 1900.

CONGRESO SOBRE LA ACCIÓN DEL PODER NAVAL EN LAS ZONAS COSTERAS DE EUROPA

Carlos ALFARO ZAFORTEZA
Investigador Naval

El coloquio «L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours» tuvo lugar en París el pasado mes de marzo. Como parte de un proyecto más amplio, dirigido por la Agence nationale de recherche, sobre la historia de las ocupaciones militares en Europa, promueve la difusión de nuevas ideas y el diálogo entre investigadores, tan necesario en la historia naval actual. En él participan instituciones francesas e inglesas, entre las que figuran la citada agencia, el Centre d'enseignement supérieur de la Marine, la Universidad de Lille 3 y las universidades inglesas de Hull y Salford.

Se observan tres elementos principales que aglutinan las distintas conferencias. El primero, tal y como anuncia el título del congreso, es la interacción de los espacios litorales europeos con los mares circundantes. Éstos han sido siempre los escenarios principales de las guerras navales. Sólo dos grandes batallas, las Terceras (1582) y Midway (1942), se han librado lejos de tierra firme. Las equívocamente llamadas «batallas» del Atlántico, libradas durante las dos guerras mundiales, fueron en realidad largas campañas, con multitud de combates pero sin ninguna batalla en el sentido tradicional. Otra característica común es el novedoso enfoque temático, que ha pasado del tradicional interés casi exclusivo en los combates entre escuadras rivales al estudio de otros tipos de operaciones y de aspectos más relacionados con el contexto histórico. Este cambio refleja no sólo los nuevos planteamientos historiográficos, sino también las tareas de las armadas en el mundo actual. En tercer lugar, la dialéctica de barrera y acceso subyace al conjunto de las ponencias. El mar, junto con una fuerza naval adecuada, constituye una formidable barrera defensiva. Los países que históricamente más se han beneficiado de ello son Inglaterra y Estados Unidos, hasta que el progreso tecnológico hizo posible la aviación y los misiles intercontinentales. Al mismo tiempo, el mar constituye una vía de comunicación: a través de él se pueden alcanzar las costas del enemigo si sus fuerzas navales han sido previamente neutralizadas. Este tipo de operaciones es el que mayoritariamente desempeñan las marinas en la actualidad.

Como puede verse al final de estas líneas, el programa cubre un amplio espectro geográfico, cronológico y metodológico, reflejo de la variada procedencia de los ponentes. España estuvo muy dignamente representada por tres

historiadores de reconocido prestigio internacional: Susana Truchuelo García (Universidad de Cantabria), acreditada especialista en la historia moderna del País Vasco, Agustín González Enciso y Rafael Torres Sánchez (Universidad de Navarra), de sobra conocidos por su trabajo sobre el estado fiscal-militar del siglo XVIII (1).

Una vez cubiertas las formalidades institucionales, el congreso se abrió con el discurso de recepción del profesor Jean de Preneuf, principal responsable del grato ambiente de camaradería que reinó en todo momento y del perfecto desarrollo del programa. Entre otras cosas, recordó a los asistentes que la nueva historia naval debe ser comparada, internacional y contextualizada. Este coloquio representa una contribución en esa dirección, dentro de la política del Service historique de la Defense, que, al igual que otras instituciones similares en países de nuestro entorno, tiene como función principal atender las necesidades de las academias y las escuelas de Estado Mayor. Estas instituciones, continuó Preneuf, precisan de estudios históricos de calidad como instrumentos imprescindibles de reflexión política y estratégica. Eventos como el presente estimulan la investigación y fomentan un enriquecedor intercambio de ideas entre historiadores y oficiales de Marina.

La relación de los temas tratados con la actualidad es evidente. Con el final de la Guerra Fría desapareció la amenaza soviética; las intervenciones en diversas zonas del globo, en cambio, se han multiplicado. Ya en 1992 los estrategas de la primera Marina del mundo reconocían la necesidad de un cambio fundamental: las misiones en alta mar habían perdido su relevancia en favor de las operaciones conjuntas desde el mar. Había, pues, que concentrar los recursos en la guerra de costas (*littoral warfare*) (2). Además, ahora las armadas tienen que enfrentarse a la amenaza terrorista. Un ejemplo reciente es el caso del destructor americano *Cole* en el 2000. Este buque fue víctima de un ataque suicida mediante un bote neumático cargado de explosivos en el puerto de Adén, con un resultado de diecisiete muertos y graves averías. Un ataque más sofisticado, pero igualmente imprevisto, fue el que sufrió la corbeta israelí *Hanit* en 2006, que fue alcanzada por un misil antibuque frente a Beirut. Ambos buques estaban proyectados para enfrentarse a fuerzas convencionales. Llama la atención que grupos terroristas, en esta ocasión Hezbollah, sean capaces de conseguir y utilizar armas de este tipo. Esto requiere buques especializados en guerra de costas, pues la mayor parte de las unidades de las marinas modernas están concebidas para operar en alta mar. Los programas SSGN y *Littoral Combat Ship* de la Marina de Estados Unidos, presentan

(1) Véanse, entre otros, BOWEN, Huw, y GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (coords.): *Mobilising Resources for war: Britain and Spain at work during the Early Modern Period*. Pamplona, ediciones Universidad de Navarra, 2006, TORRES SÁNCHEZ, Rafael, coord.: *War, State and Development: Fiscal-Military States in the eighteenth century*. Pamplona, ediciones Universidad de Navarra, 2008.

(2) «... From the Sea: Preparing the Naval Service for the 21st Century», en John B. Hattendorf, ed., *U.S. Naval Strategy in the 1990s: Selected Documents*. Newport, Naval War College Press, 2006, pp. 90, 97.

importantes avances en este sentido. Las operaciones sobre el litoral constituyen, pues, la principal actividad de las marinas actuales.

La tarea de seleccionar veinticuatro ponencias que reflejasen esta realidad, de entre las cincuenta y cinco presentadas, fue ardua. Se emplearon cuatro criterios principales. En primer lugar, la relación de lo naval con su contexto histórico debía ser patente. A continuación, se dio preferencia a los trabajos basados en metodologías originales, fuentes poco conocidas o temas poco estudiados. La tercera consideración fue la existencia de paralelismos entre los hechos históricos y la actualidad, siempre teniendo en cuenta que la historia nunca se repite de forma exacta. Por último, se buscó la diversidad cronológica y geográfica, prestando particular atención a zonas cuya historia es menos conocida.

Solamente pasaremos a comentar algunas de las ponencias, pues sería tedioso para el lector hacerlo con las veinticuatro. Nos hemos limitado aquí, pues, a resumir ocho, una de cada sección, en el convencimiento de que son suficientes para dar una visión general de los temas tratados. La omisión de temas anglosajones obedece a la dificultad de establecer enseñanzas generales a partir de ellos. Aunque su proporción en esta disciplina es abrumadora, las especiales características geográficas e históricas de estos países hacen que su experiencia sea difícilmente aplicable a otros. Para dar una cierta trabazón a los ocho resúmenes, hemos creído que sería mejor ordenarlos cronológicamente. De este modo se puede apreciar mejor la evolución de algunas ideas dentro de su contexto histórico, mientras que la estructura temática del programa puede apreciarse al final de estas líneas.

Alan James analizó el uso de la fuerza naval para influir en la política interna del enemigo. Como especialista en la historia naval francesa de los siglos XVI y XVII, (3) escogió para ello un episodio de la Guerra de los Treinta Años: la ocupación española de las islas Lerins, frente a Cannes, en 1635. Era este un tipo de operación habitual en la época, cuya importancia es difícil detectar si no se tiene un conocimiento profundo de las relaciones de poder entre gobernantes y súbditos de la época. Su objetivo prioritario era similar al de la *chevauchée* medieval: socavar la autoridad real en territorio enemigo e incitar a la rebelión, y sólo en segundo término se pretendía distraer fuerzas de otros frentes más importantes. La desestabilización política era un arma efectiva y frecuentemente utilizada; las zonas litorales eran especialmente vulnerables por su facilidad de acceso. Los ejemplos abundan. Por ceñirnos al siglo XVII y a la historia de España, citaremos la invasión francesa en apoyo de la rebelión catalana, la ocupación española de la desembocadura del río Gironda para sostener la rebelión de la Fronde y la intervención francesa en apoyo de los sublevados en la Guerra de Mesina (1674-1678).

La presencia española en la costa provenzal planteó la necesidad de reafirmar el poder estatal en la zona y organizar la defensa. Ante la disyuntiva entre

(3) JAMES, Alan: *Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*. The Royal Historical Society, Woodbury, 2004.

fortificaciones o buques, Richelieu optó por el remedio más asequible, es decir, buques. Esta política tan pragmática no contribuye al mito de Richelieu como creador de la Marina francesa, pero sí a su reputación de gran estadista. Se ve cómo los factores económicos y políticos predominan sobre los militares: a la monarquía francesa le preocupaba más la lealtad de sus súbditos que la organización de una defensa eficaz. Lo primero era *conditio sine qua non* de lo segundo.

Una expedición francesa reconquistó las islas Lerins en 1637, conjurando así el peligro que presentaba la ocupación española. Este episodio convenció a Richelieu de las ventajas de una fuerza naval en detrimento de las fortificaciones en la defensa de costas. En un ámbito más general, quedó demostrado que la ocupación de espacios litorales con el fin de desestabilizar políticamente al enemigo era una práctica habitual, y a menudo efectiva.

Pasando al siglo XVIII, Agustín González Enciso disertó sobre la proyección del poder naval español en el Mediterráneo occidental. Después del tratado de Utrecht la monarquía hispánica no quedó tan debilitada como generalmente se supone. En la primera mitad del siglo XVIII los ingresos de la Hacienda aumentaron debido al incremento de las remesas de metales preciosos de América, al establecimiento de la tasa sobre el tabaco y a la incorporación de Aragón al sistema fiscal unificado. Esto hizo posible la transformación de la Armada en un efectivo instrumento de la política de Alberoni y sus sucesores. Los éxitos cosechados en las expediciones a Corfú (1716), Cerdeña y Sicilia (1717), la «gestión» de la escuadra de Blas de Lezo ante la república de Génova (1730), la ocupación de Parma (1731), la reconquista de Orán (1732) y la de Nápoles (1734) y Sicilia (1735) no dejan lugar a dudas. A esto hay que añadir el apoyo a las operaciones del ejército en el norte de Italia durante la Guerra de Sucesión austríaca (1740-1748), mientras que en América defendía el imperio contra los ataques ingleses. González Enciso puso de relieve los factores fiscales e industriales que hicieron posible esta política, sin los cuales no se habría podido reconstruir la Armada. El mérito de estos logros es incluso mayor si se tiene en cuenta que la superioridad naval inglesa era entonces mayor que a finales de siglo.

Estos brillantes resultados han quedado oscurecidos por la importancia que la historiografía tradicional concede a las batallas de cabo Passaro (1718) y Tolón (1744), más anecdótica que real. Por eso debemos agradecer a González Enciso que, junto con Rafael Torres, nos ofrezca una visión menos pesimista y más real de la Marina del siglo XVIII, período que últimamente está atrayendo la atención de jóvenes historiadores (4).

El profesor Pourchasse analizó la guerra económica que Inglaterra desató contra la Francia revolucionaria en 1793. Mientras las potencias se disponían

(4) Existen dos tesis doctorales. Una, recientemente publicada, de CERDÁ CRESPO, Jorge: *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años*. Alicante, Universidad de Alicante, 2010, y otra, aún en curso, sobre la política naval del marqués de la Ensenada, por SCHEYBELER, Catherine, en el King's College London.

a atacar a Francia, el país sufría una grave crisis frumentaria. El gobierno de la Convención sabía que el suministro de cereales era esencial para evitar el descontento de la población y garantizar así la supervivencia del régimen. También lo sabía el gobierno inglés, que contaba con rendir a la República por hambre. Contra todas las normas del derecho internacional vigente, proclamó un embargo de alimentos. A partir de junio de 1793, la Marina y los corsarios británicos se lanzaron a la caza y captura de buques cargados de cereal con destino a puertos franceses. Como consecuencia, las potencias neutrales protestaron; si bien admitían la prohibición de las materias estratégicas, veían amenazados sus derechos. Los grandes comerciantes de Copenhague, Hamburgo y Estados Unidos, en especial, no estaban dispuestos a abandonar los pingües beneficios que proporcionaba la fuerte demanda del mercado francés.

Naturalmente, no podían enfrentarse al poder naval inglés, pero recurrieron a todo tipo de subterfugios para burlar los controles. Por otra parte, un control eficaz del comercio internacional estaba fuera de las posibilidades de cualquier Estado, sin hablar del costo exorbitante de tamaño despliegue. Por estas razones, el gobierno inglés no tuvo más remedio que levantar el embargo en agosto de 1794. Así por lo menos también podría beneficiarse su comercio.

Es posible que, además de los comerciantes de la *city*, en esta decisión influyese el resultado de la batalla del 1 de junio de 1794, conocido como *the glorious first of June* por el triunfalismo inglés, y *Prairial* por los franceses. Una escuadra francesa de 26 navíos, que había salido de Brest para proteger un convoy de cereal procedente de Estados Unidos, se enfrentó con otra inglesa de veinticinco. El mayor número de buques de tres puentes y la superioridad táctica inglesa prevaleció sobre la bisoñez de las tripulaciones francesas. La flota francesa perdió siete navíos, pero cumplió su misión: el convoy, de más de cien buques, llegó a Brest incólume, proporcionando un respiro al gobierno y un triunfo a la propaganda francesa. En este episodio se puede observar el intento de escalada hacia la guerra total y la considerable influencia del poder del mundo de los negocios.

En contraste con las luchas del siglo XVIII por el dominio del mar, en el siglo XIX predominaron, según frase del almirante Castex, las operaciones del «mar contra la tierra». Bombardeos, desembarcos y bloqueos eran acciones habituales, mientras que las batallas navales fueron la excepción. La ponencia de Igor Delanöe refleja esta realidad en el caso concreto de la flota rusa del Mar Negro entre las guerras Napoleónicas y la de Crimea. A pesar de su limitado ámbito de acción, dicha fuerza era un factor importante en el equilibrio de poder europeo, ya que el fin último de la política rusa en la región era la destrucción del imperio otomano. El tema expuesto fue la ocupación del litoral caucásico, en la región históricamente conocida como Circasia, actualmente ocupada por las repúblicas de Abjasia y Georgia.

Tres eran las misiones principales que la Marina desempeñó en esta campaña. La logística consistía en el transporte de tropas y material y el abastecimiento de las fortalezas costeras, que al hallarse en terreno hostil no podían

aprovisionarse en su entorno. En un país montañoso, con densos bosques y prácticamente sin caminos, era esencial poder contar con el transporte marítimo. El bloqueo de la costa era importante: los circasianos recibían la mayoría de sus armas y municiones por mar. Resultó imposible cortar este tráfico por entero, pero sí se consiguió mantenerlo a un nivel residual. Las misiones de combate consistían en operaciones anfibia, que proporcionaban movilidad al ejército, imposible por otro medio, y apoyo artillero en sus movimientos cerca de la costa. Se trata del mismo tipo de operaciones que las desempeñadas, simultáneamente, por la Marina francesa en Argelia o la inglesa en el Lejano Oriente.

A primera vista, la poca espectacularidad de la tarea pudiera dar una idea equivocada de la importancia de la flota del Mar Negro. Por el contrario, se trataba de una fuerza moderna, bien entrenada y dotada de importantes infraestructuras. Sólo entre 1827 y 1841 el arsenal de Nikolaev construyó, aparte de otros buques menores, 17 navíos de línea (5). Su capacidad militar se pudo comprobar en 1833, cuando, con sorprendente rapidez, transportó desde Sebastopol y desembarcó un ejército de 20.000 hombres en Constantinopla, y en 1853, cuando aniquiló en Sinope a una división de fragatas turcas que transportaban armas y municiones para los circasianos. No es de extrañar que, al terminar la Guerra de Crimea, los ingleses no se marchasen sin demoler el costosísimo sistema de diques secos de Sebastopol: sabían que un arsenal bien equipado era mucho más difícil de reemplazar que los buques perdidos. La función de la marina como instrumento de expansión territorial quedó bien establecida en esta conferencia.

Jan Lemnitzer trató la relación entre el derecho internacional, la economía y la estrategia naval. En 1856, la Declaración de París abolió el corso y estableció que, tanto las mercancías enemigas en buques neutrales como las mercancías neutrales a bordo de buques enemigos, quedaban libres de captura, excepto las declaradas como contrabando de guerra. Dispuso también que los bloqueos, para ser de pleno derecho, debían ser efectivos: los beligerantes estaban obligados a ejercerlos con una fuerza naval suficiente. Lemnitzer afirma que Inglaterra, como potencia naval hegemónica, se benefició de la abolición del corso; al tener la mayor marina mercante del mundo era el país más vulnerable a este tipo de guerra. A cambio, Gran Bretaña tuvo que atenerse a las restricciones que la declaración imponía sobre el bloqueo, su principal instrumento de guerra económica. En todo caso, la navegación neutral quedaba protegida, lo que redundaba automáticamente en beneficio de Inglaterra.

Uno de los primeros conflictos en que se aplicó la nueva normativa fue la guerra franco-prusiana (1870-1871). Francia envió dos escuadras, una al Mar del Norte, que bloqueaba los puertos de Hamburgo y Bremen y el arsenal de Wilhelmshaven, y otra al Báltico, para vigilar el puerto de Lübeck y el arsenal

(5) DALY, John C.K: *Russian Seapower and 'The Eastern Question', 1827-1841*. Naval Institute Press, Annapolis, 1991, p. 196.

de Kiel. Al no disponer de ninguna base cercana, los buques franceses necesitaban un suministro continuo de carbón directo desde los puertos franceses, que a su vez procedía de Inglaterra. La diplomacia prusiana intentó en vano que el gobierno inglés declarase este combustible contrabando de guerra. Sin carbón sería imposible mantener un bloqueo efectivo, que sería, por tanto, ilegal. Los buques mercantes podrían, entonces, navegar hacia los puertos alemanes sin miedo a ser capturados. La estrecha relación entre el derecho internacional y la estrategia naval es obvia.

Otro caso citado por Lemnitzer es el de la guerra chino-francesa (1884-1885). Aunque fuera del ámbito geográfico de este congreso, tuvo consecuencias importantes para la política europea. Con el fin de doblegar cuanto antes al enemigo, Francia declaró el arroz, el alimento básico en China, contrabando de guerra. El tráfico que transportaba este cereal desde la desembocadura del Yang Tse hasta la capital y sus alrededores quedó cortado. Aunque de corta duración, esta medida significó un salto cualitativo hacia la guerra total y causó natural preocupación en Gran Bretaña. Como es bien sabido, por entonces, este país había pasado a depender de la importación de alimentos. Durante las dos guerras mundiales habría sucumbido frente a los submarinos alemanes si no hubiese contado con la ayuda de Estados Unidos. Así, según Lemnitzer, la Declaración de París sirvió, al menos hasta 1914, para garantizar los derechos de los neutrales y evitar la escalada hacia la guerra total.

A principios del siglo XX las armas submarinas alcanzaron la madurez tecnológica, convirtiéndose en un serio peligro, no sólo para el tráfico marítimo, sino también para las escuadras de acorazados. Thomas Vaisset nos muestra como al romperse las hostilidades en 1914, las previsiones de los estrategas, tanto en tierra como en el mar, resultaron equivocadas: la guerra real no se parecía a la guerra prevista. Las operaciones de la flota francesa en el Adriático, durante los primeros nueve meses del conflicto, son un ejemplo ilustrativo. En un principio, el almirante Boué de la Lapeyrère trató de destruir a la flota austrohúngara en una batalla decisiva, conforme a la ortodoxia mahaniana. Esta, obviamente, eludió el combate contra un enemigo superior, manteniéndose al abrigo de sus bases y practicando una estrategia de desgaste con sus unidades menores. Al no poder eliminar a su rival, Lapeyrère trató de impedir sus operaciones mediante un bloqueo a distancia desde el canal de Otranto, con incursiones constantes en el Adriático.

Aquí tuvo que enfrentarse con la falta de planificación. La declaración de neutralidad italiana cogió a la Marina francesa totalmente desprevenida. El Estado Mayor no había contado con Austria-Hungría; ni siquiera había creído necesario mantener un agregado naval en Viena, en total descoordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores. Centrado en una guerra contra Italia en el Mediterráneo occidental, no había preparado un solo plan de campaña en el Adriático, de muy distintas características. Por otra parte, si bien inferior en tamaño, la Marina austrohúngara no era un enemigo despreciable: al empezar la guerra tenía ya en servicio tres acorazados tipo Dreadnought, sólo uno menos que la francesa, y modernas unidades ligeras de combate (cruceros

ligeros y destructores), muy adecuadas a la hidrografía del Adriático. La Marina francesa, en cambio, presentaba graves carencias en cuanto a este tipo de buques.

Los problemas logísticos, consecuencia de la imprevisión, afectaron a la operatividad de la escuadra. La base más cercana al Canal, Malta, estaba a 400 millas, y también debía responder a las demandas de la Marina británica. Hacían falta fondeaderos cercanos donde los destructores pudiesen carbonear y resguardarse. Se utilizaron las islas de Fano y Corfú, aunque a costa de infringir la neutralidad del gobierno griego; no tuvo mayores consecuencias, a causa de su debilidad militar y sus simpatías hacia las potencias de la Entente. También se tuvo que improvisar un tren de escuadra, para suministrar las 5.000 toneladas de carbón y 1.000 de fuel que diariamente consumían los buques, a menudo desde Tolón, es decir, a unas 1.500 millas de distancia.

Una de las primeras medidas del mando naval austrohúngaro fue destacar los tres submarinos disponibles a las bocas de Cattaro, con el fin de hostigar a los buques franceses y cortar los suministros al cercano puerto de Antivari (Bar). En diciembre de 1914 torpedearon al acorazado *Jean Bart*, buque insignia de la flota y uno de los cuatro buques tipo Dreadnought de que disponía la Marina francesa. Aunque no resultó hundido, Lapeyrère decidió no arriesgar más sus acorazados en el Adriático, de forma que en adelante permanecieron fuera de la línea de bloqueo. En febrero de 1915, un destructor de los que escoltaban los convoyes de socorro a Montenegro tocó una mina y voló frente a Antivari, y en abril siguiente otro submarino hundió el crucero acorazado *Leon Gambetta*, esta vez con graves pérdidas humanas. En vista de estas pérdidas, el mando francés aceptó que los riesgos de operar en el Adriático eran inasumibles. Abandonó totalmente las patrullas y los suministros a Montenegro y desplazó hacia afuera la línea de bloqueo. También buscó fondeaderos más seguros; Fano y Corfú ya no se consideraban al abrigo de un ataque enemigo. La Marina austrohúngara tenía el paso cerrado al Mediterráneo, pero había quedado dueña del Adriático.

El paralelismo con la situación en el Mar del Norte salta a la vista. En ambos casos, contra todo pronóstico, la escuadra superior no pudo lograr el dominio del mar. Después de dos décadas de furiosa competencia en la construcción de acorazados, los contendientes se vieron obligados a abandonar las obras de los que estaban en construcción para dedicar sus recursos a las unidades ligeras.

Alexandre Sheldon-Duplax mostró que no sólo las grandes potencias buscan el acceso al mar. Trabajando sobre documentación de los servicios franceses de inteligencia, explicó cómo un pequeño estado puede beneficiarse de las ventajas que proporciona, y los riesgos que está dispuesto a correr para conseguirlo. En el caso de Bulgaria, se ve la importancia estratégica de ciertos tráficos y su influencia en el equilibrio de poder de la región. Como consecuencia de las guerras balcánicas, en 1913, Bulgaria se anexionó la Tracia occidental, ganando así un acceso al mar Egeo. Para satisfacer sus reivindicaciones territoriales, Bulgaria se alineó con Alemania y sus aliados en las dos

guerras mundiales. En ambos casos, su entrada en el conflicto estuvo precedida por un período que podríamos llamar de falsa neutralidad. Durante el primero, Turquía recibió considerables cantidades de alimentos y combustible a través del puerto de Dedeagatch (Alexandroupoli), y los submarinos alemanes que operaban en el Egeo recibieron apoyo logístico desde la costa búlgara. Su entrada en la guerra en septiembre de 1915 acabó con estas actividades, pero abrió la conexión directa por ferrocarril con Alemania. De este modo, Varna se convirtió en base de operaciones para los submarinos alemanes que operaban en el Mar Negro. Durante la guerra, Bulgaria brindó a sus aliados el uso de sus costas, pero con la derrota tuvo que ceder la Tracia occidental a Grecia, perdiendo así su ventana al Egeo.

El irredentismo búlgaro, en cambio, se mantuvo vivo, y a partir de 1924 volvieron las reivindicaciones territoriales y las consiguientes tensiones con Grecia. Para contrarrestar la influencia de Francia e Inglaterra, aliadas de este país, Bulgaria se acercó a las potencias del Eje, y una vez que estalló de nuevo la guerra volvió a practicar una falsa neutralidad. Durante los dos años que duró la alianza entre la Alemania nazi y la Unión Soviética formó parte de la cadena de suministro de petróleo ruso al esfuerzo de guerra alemán. Desembarcado en Varna por petroleros rusos e italianos, el preciado líquido se enviaba por ferrocarril hasta Ruse, a orillas del Danubio, en vagones-cisterna suministrados por la Deutsche Reichsbahn (6), desde donde llegaba a Alemania por transporte fluvial. Este trayecto era más corto que a través de Rumanía. La ocasión de recuperar Tracia llegó en 1941. La invasión italiana de Grecia desde Albania había fracasado; Hitler tuvo que acudir en ayuda de su aliado, atacando por la retaguardia, a través de la frontera búlgara. Esto requería el tránsito de tropas alemanas a través del país, lo que implicaba el abandono definitivo de la neutralidad. La compensación fue, naturalmente, la recuperación de la Tracia occidental. Esta segunda adquisición duró todavía menos que la anterior, pues al final de la guerra volvió a formar parte de Grecia.

En el mundo de la postguerra, las reivindicaciones territoriales no tenían posibilidades de prosperar. Bulgaria tuvo que concentrarse, pues, en sacar el máximo partido de su salida al Mar Negro. El puerto de Varna se benefició de la ruptura entre Belgrado y Moscú. A su alrededor se construyeron instalaciones militares y astilleros, y el movimiento de buques alcanzó un volumen considerable. Había dos actividades de carácter estratégico que resultaron lucrativas al Estado comunista: la exportación de uranio a la Unión Soviética (3.000 toneladas al mes) y el tráfico de armas. Al final de la segunda guerra mundial quedaron en Bulgaria grandes cantidades de armamento alemán, que se vendieron bien durante las guerras de descolonización. El Frente de Liberación Nacional Argelino fue el primer gran cliente. En noviembre de 1960, un primer cargamento a bordo del mercante *Bulgaria* logró evadir el dispositivo de vigilancia que la Marina francesa había desplegado para capturarlo. Descargó su mercancía en el puerto de Tánger, desde donde las autoridades

(6) Compañía estatal alemana de ferrocarriles.

marroquíes la hicieron llegar por tierra hasta la frontera argelina. Para evitar su captura, los siguientes envíos se hicieron en buques de bandera soviética, que los franceses no se atrevieron a interceptar. Como se ha visto, las salidas al mar proporcionan ventajas a pequeños estados, fundamentalmente terrestres, pero también pueden limitar sus opciones políticas frente a grandes potencias.

En el caso de una superpotencia como la Unión Soviética, la necesidad de bases en ultramar era fundamental para paliar la dificultad de acceso al mar abierto y una política exterior acorde con su poder. Natalia Egorova mostró cómo, en la primera mitad de la Guerra Fría, las diferencias ideológicas y los cambios políticos frustraron los intentos rusos de crear una red mundial de bases navales fuera de su esfera de influencia directa. En 1945, la diplomacia soviética intentó infructuosamente la concesión de bases en los Dardanelos y Libia, pero los aliados no estaban dispuestos a facilitar la presencia naval rusa en el Mediterráneo. Más éxito tuvieron las iniciativas en zonas que quedaban dentro de la esfera de influencia soviética. El gobierno finlandés cedió la península de Porkkala, cerca de Helsinki, por cincuenta años, y el polaco cedió terrenos cerca de la ciudad de Świnoujście. De este modo se dominaban las entradas al golfo de Botnia y al Báltico. En el Lejano Oriente, aprovechando la ocupación de Manchuria, se obtuvo del gobierno de Chiang Kai-chek el arrendamiento de la península de Liaotung, con su base naval de Puerto Arturo, por un período de treinta años. La primera y tercera de estas concesiones duraron poco; en 1954 y 1955, Khrushchev inició una política de distensión, y entre los gestos de buena voluntad figuraba el abandono de esas bases.

Unos años más tarde, en 1958, se propuso a China establecer en sus costas, que contaban con puertos más apropiados, una base de submarinos de utilización conjunta. Mao se negó porque empezaba a recelar del poder de Rusia. Poco después, el asunto quedó definitivamente zanjado al producirse el cisma ideológico entre Moscú y Beijing. Los intentos en el Mediterráneo fueron algo más afortunados, pero también poco duraderos. En 1958 se instaló una base de submarinos en Vlora, Albania, con 12 unidades, pero se tuvo que abandonar sólo tres años más tarde, al producirse la ruptura entre los dos países. En adelante, la Unión Soviética sólo consiguió meros puntos de apoyo en algunos países amigos, como Egipto, Siria, Cuba y Angola, aunque ninguno de ellos ofrecía los servicios de una base naval propiamente dicha.

Esta falta de bases ultramarinas se tradujo en una baja operatividad de la Marina soviética en mares lejanos. Los Estados Unidos, por el contrario, siempre dispusieron de una magnífica red de bases bien equipadas por todo el mundo. Fruto de una política exterior más efectiva, esta red constituía uno de los elementos principales de la superioridad naval norteamericana, aunque la propaganda estadounidense intentase convencernos de lo contrario. Más adelante, en 1979, la Unión Soviética llegó a disponer de una base completamente equipada en Cam Ranh, en la costa vietnamita, una vez que los americanos abandonaron el país, pero ya queda fuera del período cubierto por este

trabajo. Durante la Guerra Fría, la afinidad ideológica fue determinante para la concesión de bases navales a las superpotencias.

El profesor Andrew Lambert se encargó de cerrar el coloquio. Los variados temas tratados dan una visión amplia de lo que han significado las zonas litorales para los estados. Se pueden observar las diferencias culturales entre potencias marítimas y terrestres. Muchas zonas conservan su valor estratégico a lo largo de la historia. Las principales batallas navales siempre se han librado en las mismas zonas, sea en el Mar del Norte o el estrecho de Gibraltar. Rusia ha aspirado a controlar Puerto Arturo y mantiene su interés en la costa oriental del Mar Negro, como su reciente intervención en Georgia demuestra. Todo esto avala la importancia de la geografía y de la dimensión geopolítica de las relaciones internacionales. También se ha visto como las condiciones particulares de una zona condicionan la estrategia de los contendientes. Sobre todo, se ha visto la estrecha relación que existe entre las cuestiones de derecho internacional, política exterior, economía y cultura, y los aspectos puramente navales y estratégicos. Todos ellos han sido objeto de estimulantes debates. Como observó el profesor Lambert, el objetivo principal de toda reunión de historiadores es plantear nuevas cuestiones y mantener el diálogo entre los asistentes, miembros del mundo militar y del académico. La historia naval no puede prescindir de ninguno de los dos.

Detalles técnicos

Fecha y lugar

Château de Vincennes, Service historique de la Défense (SHD) (16 de marzo), y École militaire (París), Centre d'enseignement supérieur de la Marine (CESM) (17-18 de marzo).

Comité científico

Jean-François Chanet (Sciences Po, París), Hervé Coutau-Bègarie (École pratique des hautes études, París), Eric Grove (Univ. de Salford), Caroline Kennedy-Pipe (Univ. de Hull), Andrew Lambert (King's College London), Gérard Le Bouëdec (Univ. de Bretagne Sud), Silvia Marzagalli (Univ. de Nice-Sophia Antipolis), Nicholas Rodger (Univ. de Oxford) y Philippe Vial (Service historique de la Défense, París).

Comité de organización

Christopher Martin (Univ. de Hull), Martin Motte (Univ. de París IV), Jean de Préneuf (Univ. de Lille 3), Pierrick Pourchasse (Univ. de Bretagne Occidentale) y Pascal Venier (Univ. de Salford).

Programa:

16 de marzo de 2011

- Introducción. Jean de Preneuf (Univ. de Lille 3, Service historique de la Défense).
- *Penser l'occupation: doctrine et stratégie*. Presidencia: Caroline Kennedy-Pipe (Univ. de Hull).
 - «Carl Schmitt et l'occupation des espaces maritimes et littoraux», por Martin Motte (Univ. de París IV-CREC);
 - «The Significance of Naval Bases in the Stalin's and Khrushchev's Military Policies», por Nataliya Egorova (Russian Academy of Sciences);
 - «The Idea of Maritime and Coastal Spaces in US Naval Thinking since the Mid-Seventies», por John Hattendorf (US Naval War College, Newport).
- *La règle et la pratique: droit et blocus*. Presidencia: Andrew Lambert (King's College London).
 - «Droits des neutres contre droits des belligérants: réflexions autour du blocus maritime suédois des ports baltes des années 1710», por Eric Schnakenbourg (Univ. de Nantes);
 - «The 1856 Declaration of Paris and its Impact on Blockade as a Strategic Weapon», por Jan Lemnitzer (London School of Economics and Political Science);
 - «How Naval Technology and Operational Capability affected the Development of the Law of War at Sea at the 1909. London Naval Conference», por Christopher Martin.
- *Prévenir et parer l'occupation: organiser la defense d'un littoral*. Presidencia: Gerard Le Bouëdec (Univ. de Bretagne Sur).
 - «Le Pays Basque maritime: la défense complexe d'un territoire de l'empire des Habsbourg au XVI^e siècle», Susana Truchuelo García (Univ. de Cantabria);
 - «French Lessons of the Occupation of the Lerins Islands by the Spanish in the 1630s», por Alan James (King's College London);
 - «L'influence de la Première Guerre Mondiale dans le débat entre armées sur la reconstruction de la défense des cotes dans l'entre-deux-guerres», por el capitán de fragata Emmanuel Boulard (CICDE [7], París).

(7) Centre interarmées de concepts, de doctrines et d'expérimentations.

17 de marzo de 2011

Le blocus à l'épreuve des réalités économiques et diplomatiques. Presidencia: Philippe Vial (Service historique de la Défense, Vincennes).

«La guerre de la faim. Spéculations et embargos sur le commerce des grains au temps des guerres révolutionnaires (1792-1795)», por Pierrick Purchase (Univ. de Bretagne occidentale).

«Vichy sous surveillance. Histoire d'un "drôle de blocus" (juin 1940-nov. 1942)», por Bernard Costagiola..

– *Controler un littoral occupé-enjeux de pouvoirs.* Presidencia: Jean-Francois Chanet (Sciences Po. Paris).

- «La police des cotes sous Napoléon I.^{er} à l'époque du Blocus continental». Johannes Schmid (Univ. de Augsburgo), por Catherine Denys (Univ. de Lille 3);

- «L'occupation du littoral atlantique en France 1940-1945: enjeux de pouvoirs entre administrations allemandes», por Johannes Schimd (Univ. de Augsburgo);

- «L'occupation du littoral bulgare de la Grande Guerre à la Guerre Froide», por Alexandre Sheldon-Duplaix (Service historique de la Défense, Vincennes).

– *L'impact de l'occupation sur les appareils étatiques et les sociétés.* Presidencia: Silvia Marzagalli (Univ. de Niza Sophia Antipolis).

- «Spanish Occupation of Italian Territories in the Eighteenth Century and the Intent of Control of the Mediterranean Sea: Economic and Policial Implications», por Agustín González Enciso (Univ. de Navarra).

- «La mémoire d'une frontière maritime: l'occupation militaire des espaces maritimes bordiers du prisme des chansons de tradition orale de la seconde guerre de Cent Ans», por Youenn Le Prat.

– *Opérer contre un littoral hostile (I): le temps long.* Presidencia: Eric Grove (Univ. de Salford).

- «The Military and Naval Occupation of Minorca by Franco-Spanish Troops (1781-1782)», por Rafael Torres Sánchez (Univ. de Navarra);

- «Course côtière, blocus maritime et descentes entre Loire et Gironde de Louis XIV à la Révolution», Jacques Peret (Univ. de Poitiers);

- «La gestion du littoral en Mer Noire pendant les campagnes caucasiennes des années 1830 1840: blocus, appuis et exploitation», por Igor Delanoë (Univ. de Niza Sophia Antipolis).

18 de marzo de 2011

- *Opérer contre un littoral hostile (II): vers un monde nouveau? Le cas Adriatique*. Presidencia: Contralmirante Jean-Luis Vichot (CESM, París).
 - «Interdire la mer ou s'interdire la mer? La Marine Nationale et le blocus du canal d'Otrante (1914-1915)», por Thomas Vaisset (Service historique de la Défense, Vincennes);
 - «British Operations in Former Yugoslavia: The Key Maritime Dimension», por Eric Grove (Univ. de Salford);
 - «Les opérations de la Marine Nationale devant Kosovo», por almirante Alain Coldefy (EADS);
 - «Durer face à un littoral hostile dans une mer étroite: la logistique de la Marine Nationale pendant la guerre du Kosovo (1999)», por Dominique Guillemain (Service historique de la Défense, Vincennes).
- Conclusiones generales, expuestas por Andrew Lambert (King's College de Londres).

LA HISTORIA VIVIDA

José Antonio OCAMPO

La corbeta *Nautilus*. Orden del día leída a la dotación con motivo del temporal corrido el día 27 de julio de 1921

La corbeta escuela *Nautilus*, buque escuela dedicado a la instrucción práctica de los guardias marinas españoles, fue un buque muy popular en su tiempo, sobre todo después de haber hecho el viaje de circunnavegación, es decir, luego de haber dado la vuelta al mundo. Tuvo incluso su propia canción, como también la tuvo su sucesor, el *Galatea*, en su época. Se consideró siempre un producto ferrolano, no sólo por la personalidad de uno de sus más destacados comandantes sino porque su dotación era mayoritariamente ferrolana o de los pueblos del entorno de Ferrol. Además, a Fernando Villaamil «le debe la vida», esta vida de buque escuela, la famosa corbeta. Veamos.

A Villaamil se le había encomendado el estudio de un proyecto de reformas para la preparación de los oficiales de Marina. Consciente de que los marinos se hacen en la mar, propone que se hagan largas navegaciones en buques de vela, cosa rara viniendo de una persona que acababa de concebir un buque de vapor y de hierro. Convencido el ministro de Marina, le hace el encargo de adquirir un barco para navegar con los guardias marinas españoles, aprovechando que se marcha a Gran Bretaña a estudiar el proyecto de su *Destructor*. Ya en los muelles de Londres se fija en un clipper esbelto y airoso, de tres palos y aparejo de fragata, casco de hierro y madera y jarcias metálicas que concordaban con su solidez y su estabilidad. Con un desplazamiento de 1.700 toneladas, tenía la cubierta principal muy despejada, lo que facilitaba la maniobra, y la mayor parte de la dotación se alojaba en el entrepuente. Pertenecía a la Marina inglesa, para la que estuvo navegando durante más de veinte años. Este barco, llamado *Carrick Castle*, había sido construido en Glasgow, Escocia, por John Elder & Co. en 1866 y botado en 1868. Villaamil lo compra, en 1886, por menos del coste del flete del material de armas submarinas que acababa de adquirir España para sus arsenales. Carga la mercancía en el barco y sale para Cádiz, donde entra con el flete, un barco y 8.000 pesetas sobrantes.

Y allí, con el nuevo nombre de *Nautilus*, quedó el barco de base en aquel departamento. Haciendo salidas cortas, y remozado con las obras imprescindibles para cumplir su nueva misión, hizo su primera navegación con guardias marinas en abril de 1888, al mando de don José de la Puente, hasta que en 1892 se nombra comandante a Fernando Villaamil, ya capitán de fragata, y se decide que la corbeta haga un viaje de circunnavegación, es decir, dé la vuelta al mundo como un acto más de la conmemoración del Cuar-

to Centenario del Descubrimiento de América, viaje que tanta popularidad le proporcionó. Para ello, Villaamil acomete las reformas necesarias, modificándolo todo. Quitó el tambucho que cubría la escotilla de carga, quitó también los departamentos de cubierta que conservaba el antiguo mercante, en los que se habían instalado las cocinas, un cuarto de derrota, un cuarto para el oficial de guardia en puerto y un pequeño salón de enseñanza y clases para los guardias marinas.

Durante cerca de cuatro decenios en la mar —treinta y seis años—, la *Nautilus* realizó muchas largas navegaciones: el viaje a La Habana en junio de 1908 —la primera visita de un buque de la Armada española desde la independencia de Cuba—, el crucero por el Mediterráneo del 28 de marzo de 1889 —durante el cual los vientos contrarios, los temporales y las averías no le permitieron fondear en ninguno de los puertos del programa—, el de circun-navegación, entre el 30 de noviembre de 1892 y el 11 de agosto de 1894, y este que nos ocupa y al que dedicamos hoy esta sección de *La Historia vivida*, entre otros. Era don Manuel de Mendívil el comandante número veintidós de la corbeta cuando, en el viaje de Martinica a Santander, el 27 de julio de 1921, sorprendió al buque un ciclón con gran riesgo de naufragio. El contra maestre de cargo, don Francisco Navarrete, con ocasión de peligro, fue el primero en subir a envergar el velacho de respeto, picando el que se había rifado, cuando la corbeta se quedó sin ningún aparejo a proa, al correr el temporal huyendo del vórtice. Por este hecho, a don Francisco Navarrete le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

La vieja *Nautilus* dejó de navegar a finales de 1922 y pasó a constituirse en Escuela de Aprendices Marineros en Ferrol. Desarmada en 1925, fue desguazada en La Graña en 1933, durante la II República, siendo su último comandante el capitán de fragata Manuel de Mendívil y Elío, del que reproducimos las palabras dirigidas a la dotación después de sobrevivir al tremendo temporal sufrido en la fecha que se cita más arriba:

«El durísimo temporal que sufrimos el pasado día 27 fue ocasión que aprovecharon algunos individuos (muy pocos por fortuna), para abandonar sus obligaciones con pretextos fútiles, haciendo deshonesto alarde de tener mucho miedo, tanto como poca vergüenza. Los conocemos perfectamente, y nada he de decirles esta vez; esos hombres tímidos saben que todos conocemos su cobardía, y en el desprecio con que los miraremos siempre, si aún conservan alguna dignidad, encontrarán su mayor castigo.

»En cambio, para su satisfacción y la satisfacción general, hubo también buen golpe de hombres esforzados, resueltos y animosos que, en ruda competencia de arrojo, decisión y gallardía, se excedieron en dar remate a sus obligaciones, rebosaron en su ardimiento los límites que el deber les marca y escribieron una admirable página de disciplina, de valor y de gloria.

»Vayan en primer término los contra maestres don Santos Díaz, don José Rodríguez Seoane y don Francisco Navarrete, y el marinero Cruz Chacartegui que, con heroicos arrestos, viril abnegación y absoluto desprecio del peligro, subieron al velacho bajo y picaron en instantes de angustia las relingas de la

vela rifada, único medio de poder envergar la de respeto, como nuestra seguridad exigía.

»Distinguida en el más alto grado fue también la conducta del contra-maestre don Julio Labisbal y el operario velero Abelardo López, quienes *motu proprio* subieron al velacho, haciendo ostentación de valor sereno y ostentoso derroche de virtud militar y marinera.

»El primer contra-maestre don José Vigo, se multiplicó, dirigió todas las faenas, y estuvo en todas partes, atendió a todo, no escatimó trabajo ni fatiga procediendo con su diligencia habitual, y su también habitual competencia.

»Merecen especialísima mención los cabos de mar Francisco Grueiro, José María Rivero, Jesús Vicente Castro y Eduardo Rodríguez que afrontaron todos los peligros con absoluta sangre fría y cumplieron como hombres de empuje y como valientes de verdad sus difíciles cometidos, y otro tanto debo decir de los marineros Ambriso Arizmendi, José Tubio, Luis Fernández, Ventura Barros, Andrés Goya y José Piñeiro, para cuya abnegada conducta no puedo encontrar elogios suficientes.

»Se distinguieron, en fin, los aprendices de segundo año Leopoldo Costas, Antonio Difuain, Nicolás Benítez y Rafael Robles, y los de primer año Higinio Domenech y Manuel Vázquez Tasende.

»Todos en suma obedecieron ciegamente mis órdenes, sacaron al buque del crítico trance en que se hallaba y a ellos se debe el satisfactorio resultado.

»Yo quiero felicitarles, felicitándome al propio tiempo por la suerte que me cabe de tenerlos a mis órdenes; quiero darles las gracias con la efusión más grande y poner su noble conducta como ejemplo que todos deben imitar, como espejo de honores en que todos deben mirarse.

»Daré conocimiento a la superioridad de lo acaecido y formularé la propuesta de recompensas que a mi parecer merecéis en justicia, pero tened presente que ninguna será comparable a esta íntima satisfacción que ahora sentís, a ese convencimiento que tenéis de haberos ganado nuestra admiración y nuestra gratitud, que para cualquier hombre de honor no hay recompensa que valga lo que vale, vuelvo a decir, la íntima satisfacción del deber cumplido.

»Finalmente, al daros a todos la enhorabuena, he de proclamar, muy alto, que mientras viva conservaré vuestro recuerdo, y que siempre, siempre, tendré a gala y orgullo el haber sido vuestro comandante.

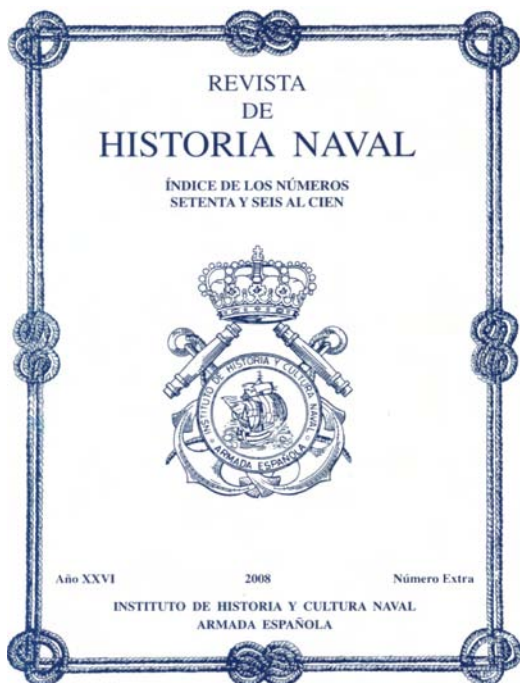
Firmado,
El Comandante

Manuel Mendivil
(*rubricado*)»

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:



- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros**

(IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Tef: 91 31 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

DOCUMENTO

Un curioso pasaporte del teniente de fragata Mazarredo

Presentamos el pasaporte emitido a nombre del teniente de fragata don José de Mazarredo para el transporte de un elefante regalado al rey, así como la ruta que ha de seguirse desde la Isla de León al Real Sitio de San Ildefonso. San Ildefonso, 13 de agosto de 1773.

Archivo del Museo Naval de la Armada, Madrid. Colección Documentos de Mazarredo. Ms. 2378, ff. 45 y 55.



EL BAYLIO Fr. D. JULIAN DE ARRIAGA
y Rivera, Cavallero Gran-Cruz y Comendador de
la Orden de San Juan, Gentil-Hombre de Camara de
Entrada de S.M., su Consejero de Estado, Teniente
General de la Real Armada, Secretario de Estado y
del Despacho Universal de Indias y Marina, y Super-
Intendente General de Azogues.

POR quanto transita desde la Isla de Leon à este Real sitio el *Thoriente de fragata D.^o Jorge Mazaiz*, con una Partida de *tropa, diferentes criados, y vagages, conduciendo un elefante p.^o el Rey*; y siendo conveniente por lo delicado, y expuesto de este Animal, que se presten quantos auxilios solicite el mencionado Oficial en los Pueblos de su tránsito, y que con sus providencias eviten las Justicias de ellos, qualesquiera accidentes, que pueden resultar de la concurrencia de gentes atraídas de la curiosidad de verle ~ ~ ~ ~ ~

Por tanto ordena su Magestad à los Capitanes Generales, Comandantes Generales, Gobernadores de Plazas, y demás Cabos Militares, como tambien à los Intendentes, Corregidores, y Justicias de las Ciudades, Villas, y Lugares por donde transitare via recta, no le pongan impedimento, ni embarazo alguno en su viage; antes bien le hagan dar, y faciliten toda la asistencia que necesitare, y el Alojamiento, Vagages, y Viveres que pidiere, pagandolo puntualmente à los precios corrientes, que asi es la Real voluntad de su Magestad, y que este Pasaporte valga por ~ ~ ~ ~ ~ dias, contados desde la fecha.

S.^o Madrid trece de Agosto de mil setecientos setenta y tres.
Alas p.^o de Julian de Arriaga



+

Puntos que se han de seguirse en el Viage Del Alhambra desde esta
 Villa hasta el P.^o Suro del N.^o Alfonso, con explicac.^o de los parages
 que hay en ella, de proporcionadas Distancias, para que pueda
 caminar sin fatiga: segun informe tomado separadamm.^{te} de Dos
 Praxicos de esta Carrera.

1. De la Vila á la Venta Del Arxúvil. 1 legua
2. De la Venta Del Arxúvil á Carriola. 3 leg.^{as} y en la mediania hay
un Cortijo
3. De Carriola á Venca 2 leguas largas, y de Venca á 1^{ta} leg.^a hay un
bun Cortijo en el Camino
4. De este Cortijo á la Venca Dela Vracayma hay 3^{ta} leg.^{as} y en la
mediania se encuentra un Cortijo proporcionado á hacer alto.
5. De la Venca Dela Vracayma á las Caverzas se cuentan 2 leg.^{as}
6. De las Caverzas á la Venta Dela Alcanarilla 2 leg.^{as} largas,
y en este tránsito se halla un Cortijo de Bucanali.
7. De la Alcanarilla á Almorana 2 leg.^{as} largas, y 2^{ta} leguas
antes hay un Cortijo.
8. De Almorana á la Venta Delos Xailes, hay una leg.^a larga,
y de esta al Araxhal, se cuentan 2 leg.^{as}
9. Del Araxhal, á la Venta De Usarchona hay 2 leg.^{as}
10. De la Venta De Usarchona, al primer Cortijo, el qual tiene
un Charco, hay 1^{ta} leg.^a y de este á la Novica, se han
otro Cortijo se cuenta una p.^a legua.
11. De la Novica á Zufi 3^{ta} leguas; y en este tránsito estan
las Olivares, donde se hallan varios Cortijos.
12. De Zufi á la Carlota hay 3 leg.^{as} y como á medio Camino un
Cortijo.
13. De la Carlota, á un Cortijo que está inmediato al Camino y dis-
tante 2 leg.^{as}
14. De este Cortijo se pueden contar tres leg.^{as} á Cordova, y en el
Camino se encuentran varios Cortijos.
15. De Cordova á las Venca Dela... que distan 2 leg.^{as} ó á algu-
no de los Cortijos, que están de 3, á 3^{ta} leg.^{as}
16. De alguno de estos Cortijos, á la Plaza Del Rio, se cuenta de Andá-
1 leg.^a

y en el tránsito está el Carpio.

- 17... De Aldea Del Rio á Arandusa, hay 4 leg.^{as} pero hay cortijos en el tránsito.
- 18... De Arandusa, á las Ventas de Rumbó, habia como 3 leg.^{as} y se encuentra una Casa grande ó cortijo poco distante del camino.
- 19... De las Ventas Del Huelblan á Guadomara, hay 3 leg.^{as} de mal camino, pero se encuentra á Paylen en este tránsito.
- 20... De S.ª Roman, á la gran Carabarra, hay 2 leg.^{as} y 5 á la Venta nueva aduaniendo, que entre los Pan cogidos y lugares, hay otro llamado S.º Carbonado.
- 21... De la Venta nueva á la Venta Del Urganis, hay 3 leg.^{as} de camino molesto, por el Puerto Del Rey, pero media á Venta de Ullivanda.
- 22... De la Venta Del Urganis al Viro hay 2 leg.^{as}.
- 23... Del Viro á S.ª Cruz hay 2 leg.^{as} y en el camino una mala Venta.
- 24... De S.ª Cruz, á Valdepinos hay 3 leg.^{as} largas.
- 25... De Valdepinos, á Usamanara, hay 4 leg.^{as} largas, pero á medio camino está un convento, y una Venta.
- 26... De Usamanara, á Villalta, hay 4 leg.^{as} pero á medio tránsito hay una Venta.
- 27... De Villalta á Camineros, hay 4 leg.^{as} pero en el tránsito están las ventas de Lapiche.
- 28... De Camineros á Sembégue, hay 5 leg.^{as} pero en el camino varios cortijos.
- 29... De Sembégue, á la Ermita de Toledo, 2 leg.^{as}.
- 30... De la Ermita de Toledo, á los Barrios, 2 leg.^{as}.
- 31... De los Barrios, á Ocaña, 2 leg.^{as}.
- 32... De Ocaña á Aranjuez, 2 leg.^{as}.
- 33... De Aranjuez á Valdemorón, hay 3 leg.^{as}.
- 34... De Valdemorón á Casamanchel, 3 leg.^{as}.
- 35... De Casamanchel á Utrabaca 1 legua.
- 36... De Utrabaca al P.º S.º de S.ª Yldefonso, están las Postas de 3, á 3, leg.^{as} distancia proporcionada al camino que parece puede hacer el Elefante, con la comodidad de algunos lugares, que se encuentran en este tránsito.

Isla de Leon III, de Agosto del 1773



BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

Nombre/Razón social
N.I.F./C.I.F., con domicilio en,
calle de, Código Postal,
provincia, *e-mail*,
teléfono, a cuyo efecto remite por transferencia
bancaria. Se efectuará en la c/c. número 0182 9072 51 0201517110 a
nombre de esta Fundación, en el BBVA, la cantidad de
Euros a que asciende el importe de dicha inscripción como BENE-
FACTOR, en la modalidad

..... de de 201....

Firma

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

Tesoros bibliográficos de las bibliotecas del Ministerio de Defensa

Con motivo de celebrarse la Semana de las Fuerzas Armadas, la Dirección General de Relaciones Institucionales de la Defensa (Subdirección General de Documentación y Publicaciones) ha organizado la exposición «Libros y bibliotecas. Tesoros bibliográficos de las bibliotecas de Defensa», que se mantuvo abierta en la sede central del Instituto Cervantes (Alcalá 49, Madrid) desde el 26 de mayo hasta el 3 de julio de 2011.

La exposición está inspirada en la publicación del Ministerio de Defensa *Libros y publicaciones. Tesoros del Ministerio de Defensa*, en la que se recogen y estudian más de ochenta de estos tesoros. La obra fue escrita por varios autores:

por el Ejército de Tierra: Fernando Torra Pérez;
por el Ejército del Aire: Marcelino Sempere Doménech;
por la Armada: Francisco José González González;
por el Órgano Central: María José Izquierdo Alberca.

La coordinó por Margarita García Moreno, subdirectora general de Publicaciones.

Tanto la exposición como el libro tenían por objeto difundir y recuperar el valioso patrimonio bibliográfico del departamento, depositado en la Red de Bibliotecas de Defensa y, al mismo tiempo, dar a conocer los centros bibliotecarios de carácter histórico pertenecientes a esta red que pueden ser visitados por investigadores y estudiosos de la historia militar.

De los 56 manuscritos e impresos comprendidos entre 1482 y 1951 que se exhiben al público, recogemos hoy aquí las obras seleccionadas de los fondos de la Biblioteca del Museo Naval, de la Biblioteca Central de la Armada y de la Biblioteca del Real Instituto y Observatorio de la Armada, para acercar a nuestros lectores al conocimiento de este patrimonio bibliográfico, ya que su carácter universal va más allá de nuestras fronteras.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Biblioteca del Museo Naval

ALCHABITIUS:

Libellus ysagogicus ab dilazi i servi gloriosi Dei Alchabitus ad nagisterium indiciorum astrorum (1).

Venecia: Erhardus Ratdolt, 1492.

Sign. C.F. 139.

APIANUS, Petrus:

Astronomicum caesareum (2).

Inglostadii: P. Apiani, 1540.

Sign. C. F. 140.

BRAUN, George:

Civitatis Orbis Terrarum.

Coloniae Agrippinae: Apud Godefridum Kempensen, 1575-1588.

WAGHENAER, Lucas Janzoon:

The mariners mirror.

London: J. Charlewood, 1588.

Biblioteca Central de Marina

BRUIJN, Cornelis de:

Voyages de Corneille Le Brun par la Moscovie, en Perse et aux Indes Orientales.

A Ámsterdam: chez les Freres Westein, 1718

Sign. 00000775/0000776.

MUNTING, Abraham:

Phytographia curiosa exhiben arborum, fruticum, herbarum & florum icones, ducentis...

Amstelaedami: Apud Rod. & Gerh. Wetstenios, 1713.

Sign. 00024474.

PLUMIER, Charles:

Description des plantes de l'Amérique...

A Paris: L'imprimerie Royal, 1693.

Sign. 00010495.

(1) Se trata de un incunable, el ejemplar más antiguo de todos los existentes en el conjunto de las bibliotecas de Defensa.

(2) En su edición de lujo, es el libro más importante y destacado del siglo XVI, por su edición, grabados y figuras móviles y, sobre todo, por la belleza de sus grabados en color. Se trata de un ejemplar dedicado por Apiano a su mecenas y protector el emperador Carlos I de España.

SANDBY, Paul:

A collection of one hundred and fifty select views in England, Wales, Scotland and Ireland.

[London]: published and sold by the proprietor, John Boydell ..., 1783.

Sign. P. 17.0(9-01).

WILLUGHBY, Francis, Baron:

Francisci willughbeii Armig. De historia piscium iussu & sumptibus societatis regiae londinensis editi.

Oxonii: E theatro Sheldoniano, 1686 [Londini: prostant venales apud C. Davis... et T. Woodward... Regalis Societatis typographos, 1740].

Sign. 00010873.

Biblioteca del Real Instituto y Observatorio de la Armada

ALBUMASAR:

Introductorium in astronomian Albumasaris Abalachi octo continens libros partiales.

Augustae Vindelicorum: Erhardi Ratdolt, 1489.

PEURBACHIUS, Georgino:

Tabular eclipsium magisti Georgia Peurbachii.

Civium Viermensium: Ionanis Winterburger, 1514.

COPERNICUS:

Nicolai Copernici Torinensis De revolutionibus orbium coelestium libri VI.
Norinbergae: Apud Ich. Petrium, 1543.

ORTELIUS, Abraham:

Theatrum orbis terrarium.

[Antuerpiae]: Christoph. Plantinus], [1579].

Para más información dirigirse a:

Subdirección General de Documentación y Publicaciones

Juan Ignacio Luca de Tena 30, 28007 Madrid

Teléf.: 91 205 43 69

Fax: 91 205 40 31.

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—FERNÁNDEZ DURO (Agotado)
- 7.—ANTEQUERA Y BOBADILLA (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992 (Agotado)
- 19.—EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNAL.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817
- 37.—LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA
- 38.—TRAFALGAR
- 39.—LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)
- 40.—LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA
- 41.—ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. LA INSTAURACIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN
- 50.—V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
DESPUÉS DE TRAFALGAR
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PRENSA)
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NOTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45
C/e: incn@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

NOTICIAS GENERALES

JORNADAS

XVII Jornadas de la Asociación de Amigos de los Museos Militares de España. Toledo, España

Organizadas por la Asociación de Amigos de los Museos Militares de España, que preside el general Francisco Castrillo Mazerés, y cuyo presidente de Honor es SM. el Rey, durante los días 19, 20, 21 y 22 de octubre de 2011 se celebrarán en el Museo del Ejército, en Toledo, las XVII Jornadas de esta asociación bajo el tema central «La emancipación de la América española: los años cruciales (1810-1825)».

El programa previsto que tenemos a mano a la hora de redactar esta noticia, reducido a su contenido histórico, es el que sigue:

Miércoles 19 de octubre

Museo del Ejército. Ceremonia inaugural. Palabras del presidente de la Asociación, general Castrillo Mazerés, y presentación del general director del Instituto de Historia y Cultura Militar.

Jueves 20 de octubre

«Los años cruciales de la emancipación americana», por Juan Marchena Fernández, catedrático de Historia de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla;

«La emancipación americana a través de los museos militares españoles», por Pilar Cabezón Pérez, doctora en Historia.

Viernes 21 de octubre

«La emancipación americana a través de los archivos militares españoles», por Dolores Herrero Fernández-Quesada, profesora titular de la Universidad Complutense de Madrid;

«La emancipación americana a través de las bibliotecas militares españolas», por Inocencia Soria González, directora de la Biblioteca del Instituto de Historia y Cultura Militar.

Sábado 22 de octubre

«La Marina en la Guerra de Emancipación americana», por José Cervera Pery, general del Cuerpo Jurídico de la Defensa.

NOTICIAS GENERALES

Como complemento de los actos, se guiarán visitas al Museo del Ejército, la Academia de Infantería, el Museo de Santa Cruz, el Ayuntamiento, el monasterio de San Juan de los Reyes y la catedral.

Para más información dirigirse a:

Asociación de Amigos de los Museos Militares de España
C/ Princesa 36, 28008 MADRID
Telf. y Fax: 91 5477076
C/e.: Ibarpor@0c.mde.es

I Jornadas de Historia y Patrimonio Naval. Murcia, España

Organizadas por la Cátedra de Historia Naval (Armada-Universidad de Murcia), con la colaboración del Museo Naval de la Armada en Madrid, el Departamento de Historia Moderna, Contemporánea y de América, la Facultad de Letras y la Fundación Séneca, durante los días 31 de mayo y 1 de junio tuvieron lugar, en el hemicycle de la Facultad de Letras de la Universidad de Murcia, las I Jornadas de Historia y Patrimonio Naval, bajo el tema central «El futuro del Patrimonio Histórico-Documental del Ministerio de Defensa».

Las sesiones se desarrollaron según el programa que exponemos a continuación:

Martes 31 de mayo

La presentación corrió a cargo de José Antonio Corbacho Gómez, rector de la Universidad de Murcia, y de la apertura se ocupó Fernando Flores Giménez, director general de Relaciones Institucionales del Ministerio de Defensa, con la conferencia «El plan director de la cultura de la defensa». A continuación,

- «Presente y futuro de los archivos y museos del Ministerio de Defensa», por Antonio Magariños Compaired, subdirector general de Patrimonio Histórico-Artístico del Ministerio de Defensa;
- «Los archivos y el patrimonio documental de la Armada», por Carmen Terés Navarro, directora técnica de los Archivos de la Armada;
- «La Armada y la Cultura Naval», por Gonzalo Rodríguez González-Aller, contralmirante director del Museo Naval de la Armada.

En la mesa redonda, sobre el tema «El futuro de los archivos históricos frente a Internet» debatieron los siguientes especialistas:

- La doctora Celia Chaín Navarro, catedrática de Biblioteconomía y Documentación de la Universidad de Murcia, quien actuó de moderadora;

- Antonio Magariños Compaired, subdirector general de Patrimonio Histórico-Artístico del Ministerio de Defensa;
- Carmen Terés Navarro, directora técnica de los archivos de la Armada;
- Rafael Fresneda Collado, director del Archivo General de la Región de Murcia;
- Antonio Irigoyen López, profesor e investigador de la Universidad de Murcia.

Miércoles 1 de junio

«El proyecto “Carmesí”: digitalización de archivos históricos de la Región de Murcia», por Antonio González Valverde, director de la Fundación Séneca. Agencia Regional de Ciencia y Tecnología.

Y, como conferencia de clausura,

— «El portal PARES y la Biblioteca Digital Europea», por Rogelio Blanco Martínez, director general del Libro, Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Cultura.

Para más información dirigirse al correo electrónico catedranaval@um.es

Ciclo de conferencias «A Marinha na Guerra Peninsular». Lisboa, Portugal

La Academia de Marina de Portugal ha desarrollado recientemente un programa de conferencias cuyos contenidos creemos que pueden interesar a aquellos de nuestros lectores que vienen trabajando sobre la que en España se conoce como Guerra de la Independencia y en Portugal y Gran Bretaña llaman la Guerra Peninsular. Durante los meses de mayo y junio pasados tuvieron lugar las siguientes sesiones:

- «La Marina de Guerra en el bloqueo de Cádiz, 1810-1812», por el prof. doctor Antonio Ventura;
 - «El poder marítimo portugués en el inicio del siglo XIX», por el CMG José Antonio Rodríguez Pereira;
 - «El uso del mar en la Guerra Peninsular: una ecuación de equilibrio del poder en la perspectiva de los jóvenes *mahanistas*», por el 1.º TEN Carlos Manuel Baptista Valentín;
 - «El mar en la colección del Museo Nacional de Arte Antigo», por el prof. Doctor Antonio Felipe Pimentel;
 - «El mar que nos une: reflexiones sobre el mar en el futuro de Portugal».
- VII sesión conjunta ICEA;
- «Bernardino Antonio Gómez, capitán de fragata, médico naval, un nota-

NOTICIAS GENERALES

ble científico del siglo XIX mal conocido», por el doctor João Pedro Manso Xavier de Brito;

— «En torno al encuentro entre Colón y don Juan II: origen y divergencias de dos estrategias», por el doctor José Manuel García.

— «Operaciones anfibas en el reinado de don Alfonso V, reinado previo (¿preambular?) a las grandes epopeyas marítimas», por el prof. doctor José Manuel Martins Ferreira Coelho.

— «De las exploraciones africanas al ultimátum inglés», por el doctor Rui Costa Pinto.

(Tomamos estas notas de la *Revista da Armada* de mayo de 2011.)

CURSOS

Curso «Miradas sobre el área de Asia-Pacífico». Madrid, España

Organizado por el Colegio Mayor África (FCM MAEC-AECID), en colaboración con la Asociación Española de Estudios del Pacífico (AEEP), desde el 14 de marzo al 11 de mayo de 2011 se desarrolló en este Colegio Mayor, en Madrid, el curso «Miradas sobre el área de Asia-Pacífico», cuyas sesiones relacionamos a continuación por orden cronológico, identificadas por el título de las conferencias.

Lunes 14 de marzo

«Oceanía: la mayor diversidad lingüística del mundo», por el doctor Rafael Rodríguez-Ponga y Salamanca, de la Asociación Española de Estudios del Pacífico (AEEP).

Miércoles 16 de marzo

«Contactos artísticos y culturales entre Europa y el Extremo Oriente durante la Edad Media», por el doctor Herbert González Zymia, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

Lunes 21 de marzo

«La colonización del océano Pacífico por el *Homo sapiens*», por el doctor Antonio González Martín, de la UCM.

Miércoles 23 de marzo

«Enigmas y certezas en torno a la isla de Pascua», por Francisco Mellén Blanco, de la AEEP.

Lunes 28 de marzo

«Los pintores de la Expedición Malaspina», por el doctor Javier Galván Guijo, del Instituto Cervantes y de la AEEP.

Lunes 4 de abril

«La casa de la Especiería de La Coruña y las islas Molucas en el siglo XVI», por el doctor Mariano Cuesta Domingo, de la UCM.

Lunes 11 de abril

«La Inquisición en las islas Filipinas», por el doctor Fernando Palanco Aguado, de la AEEP.

Miércoles 13 de abril

«El papel de la Real Sociedad Geográfica y de la Real Sociedad de Historia Natural en el estudio del Pacífico hispano», por el doctor Miguel Luque Talaván, de la UCM y de la AEEP.

Lunes 9 de mayo

«La situación económica del Asia actual: China, Japón y Corea», por la doctora Mónica Plaza Tejera, de la AEEP.

Miércoles 11 de mayo

«Filipinas y su situación política actual», por el doctor Roberto Blanco Andrés, de la AEEP.

Para más información dirigirse a

Colegio Mayor África
Ramiro de Maeztu 8, 28040 Madrid
C/e.: info.africa@fundacioncolegiosmayores.org
Internet: www.fundacioncolegiosmayores.org

EXPOSICIONES

«Hombres y barcos. La fotografía de la Marina española en el Museo Naval (1850-1935)». Cartagena, España

Organizada por la Dirección General de Relaciones Institucionales (Subdirección General de Documentación y Publicaciones) y el Museo Naval de la Armada, durante los días del 31 de mayo hasta finales de septiembre estuvo abierta al público, en la nueva sede del Museo Naval de Cartagena, la exposición de fotografías que lleva por título «Hombres y barcos. La fotografía de la Marina española en el Museo Naval (1850-1935)».

Se trata de la exhibición pública de un conjunto de 65 fotografías, seleccionadas entre los miles existentes en los fondos del Museo Naval de la Armada, para escenificar la vida en esta desde los mismos comienzos del arte fotográfico en el siglo XIX hasta el final del primer tercio del pasado siglo. Y, como se sugiere en el título, se intenta dar a conocer, por medio de imágenes de los hombres, las instalaciones y los buques de entonces, cómo eran aquellos marinos y cómo desarrollaban su labor al servicio de España.

El conjunto fotográfico está formado por copias actuales de los originales que guarda el Museo Naval en Madrid, y la selección ha sido inspirada en las más de 200 fotografías que en el año 2007 fueron recogidas en la publicación de la Subdirección de Documentación y Publicaciones que lleva el mismo título. Para su exhibición, las fotografías se han agrupado por temas: retratos, viajes y acontecimientos; enseñanza, arsenales, astilleros y material, y buques como mejor procedimiento de guía para conocer los diferentes aspectos de la vida en la Armada.

La exposición tiene carácter itinerante. Así, ha venido exhibiéndose con anterioridad en Gijón (Asturias), Pontevedra, Sevilla, San Fernando (Cádiz) y Ferrol (La Coruña), y ahora, en Cartagena (Murcia). Está previsto que en el mes de noviembre pase a exhibirse en Las Palmas (Canarias).

Para más información dirigirse a:

Elena Martínez Oyarzábal (comisaria de la exposición)
Subdirección de Documentación y Publicaciones
Juan I. Luca de Tena 30, 28007 Madrid
Telf.: 91 2054369. Fax: 91 2054031.

LIBROS

Presentación del libro *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada, 1850-1950*. Madrid, España

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval. El 17 del pasado mes de mayo tuvo lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada

la presentación del libro *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada, 1850-1950*, cuyo autor es el capitán de navío, en situación de retirado, Antonio de la Vega Blasco. Se encargó de la apertura el contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, actual director del citado Instituto, quien, luego de saludar a la numerosa concurrencia, dio paso al coronel de Máquinas, en situación de retirado, José Antonio Ocampo Aneiros, el que, una vez hecha la presentación, cedió la palabra al autor, Antonio de la Vega.

Después de exponer un currículum muy resumido del autor del libro, cuyo objeto era presentar a este como el más idóneo para abordar este difícil y delicado trabajo —doctor en Historia y autor de varios libros y de numerosos artículos y conferencias dedicados especialmente al Cuerpo de Maquinistas—, el coronel Ocampo advirtió ya desde el principio que, puesto que el libro estaba editado por el Ministerio de Defensa y el objetivo de presentarlo públicamente era su divulgación, es decir, abundar en el conocimiento de la historia de la Armada española, tan implicada durante siglos en la historia de España, no iba a seguir las pautas comerciales empleadas en estos casos. En su lugar intentó transmitir a la audiencia, a modo de introducción, por medio de metáforas y de la descripción de casos reales, su idea del origen de la conflictividad atribuida al Cuerpo de Maquinistas, sobre todo durante la guerra civil de 1936-1939. En líneas generales, independientemente de los inevitables casos personales, su conclusión es que la conflictividad la trajo la misma historia al proyectarse sobre una Armada desprevenida en forma de Revolución industrial utilizando una máquina de vapor como punta de lanza o ariete que no tenía marcha atrás. Pero esta máquina no venía sola; traía consigo a toda su servidumbre: constructores, mantenedores, conductores que constituían una nueva clase social que trastocaba las tradiciones y ordenanzas del siglo XVIII en que vivía la sociedad establecida de los Departamentos marítimos. Concluía el presentador que los conflictos los llevó consigo desde el principio la propia profesión y que en los cien años de existencia corporativa no logró solucionarlos por completo.

En cuanto al libro, comentó que siempre le había extrañado que un cuerpo con tan amplio y sugestivo historial no tuviese escrita su historia, y se congratuló de que, a partir de ahora, por fin, los investigadores y los estudiosos de la historia de la Armada española dispondrán en las bibliotecas de una valiosa información sin la cual ya no se podrá escribir una historia que valga la pena leer.

El autor, a su vez, hizo una exposición de la estructura de la obra, que consta, en esencia, de las siguientes partes principales: el nacimiento del Cuerpo (1834-1863), el asentamiento del Cuerpo (1863-1915), la confirmación del Cuerpo (1915-1931), La plenitud del Cuerpo (1931-1936), La trituración del Cuerpo (1936-1939) y La transición hacia el final (1939-1944), y remarca que todos estos apartados tienen la misma estructura: va hilvanando los capítulos cronológicamente, haciendo corresponder cada uno con los sucesivos reglamentos que rigieron la vida de los maquinistas. Le dedica más espacio a la guerra civil (1936-1939) porque son momentos de especial dramatismo, a la que le concede una particular importancia por su proximidad

NOTICIAS GENERALES

y consecuencias, destacando someramente los datos más sobresalientes de algunos de los numerosos cuadros estadísticos que contiene la obra; en algunos casos algo verdaderamente fuerte, que exige valor, pero de los que no se puede prescindir a la hora de escribir una historia como esta.

Antonio de la Vega llama la atención sobre el apéndice fotográfico, necesariamente limitado a mostrar, en 32 fotografías, la escuela, los libros, los barcos, las máquinas y sobre todo los uniformes, distintivos e insignias de los maquinistas. Recoge algún personaje muy caracterizado y algunas de las promociones en cuya clarificación —dice el autor— ha empleado largas horas de trabajo, dada la dificultad de ponerle nombre a cada cara.

Para terminar —comenta— ha considerado imprescindible incluir un voluminoso anexo con 37 documentos que constituyen una sólida y fiable base informativa sobre la que se ha construido la obra.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 28071 Madrid.
Tlfn.: 91 3795050. Fax: 91 3795945
C/e: ihcn@fn.mde.es

J.A.O.

ADVERTENCIA

La periodicidad trimestral de la REVISTA hace que durante ese tiempo se vea expuesta a la reprogramación de las actividades del Instituto, con la inevitable incidencia en esta sección de Noticias Generales. Conscientes de las repercusiones que pudieran tener en la agenda de nuestros lectores, reproducimos, corregida, la siguiente publicada en el número anterior.

XLIII Jornadas de Historia Marítima celebradas en Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 4, 5 y 6 del mes de octubre de 2011, se celebrarán en Madrid las XLIII Jornadas de Historia Marítima dedicadas a la Emancipación de América.

El Instituto de Historia y Cultura Naval afronta en estas jornadas los planteamientos esenciales de la emancipación de la América hispana, para una mejor comprensión del tema y de la evolución de los acontecimientos políticos y militares que, con diferente signo, se sucedieron con una repercusión mediática en el ingrato papel que a la Armada le correspondió asumir; sin que haya sido suficientemente apreciada su labor en la defensa de las costas, puertos y ciudades de las acechanzas y ataques externos y en el mantenimiento de su presencia firme en arsenales y apostaderos.

Las sesiones se desarrollarán en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, C/ Juan de Mena 7, según el programa que exponemos a continuación:

Martes 4 de octubre

- Apertura de las Jornadas por el contralmirante Gonzalo Rodríguez González-Aller, director del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «España y la América española a comienzos del siglo XIX», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

Miércoles 5 de octubre

- «La Marina española en América», por Jesús Bernal García, capitán de navío, jefe del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «Los marinos protagonistas de la emancipación», por José Cervera Pery, general auditor del Cuerpo Jurídico Militar (R).

Jueves 6 de octubre

- «Las causas y alcance de la emancipación», por Pedro Pérez Herrero, catedrático de Historia de América de la UAH;
- «De la emancipación a la independencia», por Mario Hernández Sánchez-Barba, catedrático de Historia Contemporánea de América de la Universidad Complutense de Madrid.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
XLIII Jornadas de Historia Marítima
Juan de Mena 1. 28071 Madrid (España)
Telf.: 91 3795050. Fax:
C/e: ihnc@fn.mde.es

J.A.O.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico jhcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

RECENSIONES

MARTÍNEZ MARTÍNEZ, Manuel: *Los forzados de Marina en la España del siglo XVIII*. Universidad de Almería, 2011. ISBN: 978-84-9240-976-4, 232 pp., ilustraciones.

De la historia de la Marina española durante el siglo XVIII se ha escrito «casi» todo, pues no en balde es un tema de fuerte atractivo para historiadores e investigadores. Las transformaciones del reformismo borbónico, los viajes y las exploraciones científico-militares, los últimos descubrimientos y, por descontado, las acciones navales de diferente signo y resultado que jalonan la mayor parte de la época han sido objeto de numerosos ensayos y tesis doctorales en los que la variedad temática no siempre ha estado a la altura de su exigencia.

Faltaba, sin embargo, un tratamiento obligado y necesario sobre el estado y situación —en no pocos casos angustioso— de los forzados o penados de Marina en el marco de la centuria tras la supresión de las galeras, aunque se siga aplicando su rigurosa punición y su traslado a los arsenales con idéntica dureza, aunque desde un diferente enfoque.

El trabajo de Manuel Martínez, bajo los auspicios de la Universidad de Almería, responde a las constantes de una investigación profunda y equilibrada sobre un tema a todas luces «ingrato» y de imagen poca atractiva. Sin embargo, es un tema importante, y la entrega y esfuerzo empleado en su tratamiento es merecedor de los mayores encomios.

El libro conecta perfectamente con aquella dinámica secular y trasciende del simple relato. La tragedia de aquellos marginados —esclavos o gitanos— que sufrían sobre sus carnes los rigores de una desorbitada punición, y que se convierte en piedra angular directa y flagrante de abusos correctivos. La tragedia personal de aquellos hombres bien merece su recreación, y el decisivo y esclarecedor aporte que este libro nos la revela sin medias tintas o concesiones a la galería.

Me reafirmo en la idea de que sobre la Marina del siglo XVIII se ha escrito «casi todo», pero este «casi» puede desaparecer o completarse con el estudio serio y razonado de Martínez, que arroja indudables luces sobre un predominio de sombras.

RECALDE CANALS, Ignacio: *Los submarinos italianos de Mallorca y el bloqueo clandestino a la República (1936-1938)*. Ed. Objeto Perdido, Mallorca, 2011, 234 pp., ilustraciones.

El tema de la última guerra civil española, con sus coincidencias o contradicciones, sigue siendo veta inagotable para historiadores o investigadores. De su aspecto naval se cuenta con menos aportaciones (aunque las

haya excelentes, de uno y otro color); por ello, la aparición de un nuevo estudio circunscrito al ámbito naval del conflicto debe acogerse con todos los pronunciamientos favorables.

Sobre los submarinos republicanos y sus distintos avatares, los almirantes Rodríguez Martín-Granizo y González-Aller, Domínguez Benavides y el capitán de navío Ricardo Cerezo han tratado el tema con mayor o menor amplitud. La actuación de los submarinos italianos en su fase «pirática» o camuflada, contribución a tener en cuenta y que produjo innegables daños a la flota de la República, también tuvo sus intérpretes: Álvarez del Vayo, Alcofar Nassaes y, sobre todo, Bérgomi. Siguiendo esta trayectoria, e indudablemente enriqueciéndola, Ignacio Recalde, en este libro, contempla la actuación de los dos primeros submarinos «nacionales», los ex-*Archimide* y *Torricelli*, rebautizados *General Mola* y *General Sanjurjo*, cuyos iniciales mandos desempeñaron los capitanes de corbeta Fernández de Bobadilla y Suanzes Jádenes, muy distintos entre sí, en opinión del autor de este estudio.

Centrado en la campaña pormenorizada de estos submarinos, cuyas órdenes de operaciones y parte de combate ha estudiado a fondo, el relato adquiere viveza e interés por cuanto, en muchos aspectos, tiene de inédito o poco conocido; tanto la campaña de los submarinos «piratas» (término quizá poco apropiado, dado que su objetivo no era el expolio ni el botín) como la de los submarinos «legionarios» (este sí parece un calificativo más acorde a su misión) se revive en los capítulos que pudieran entenderse como sustanciales, pues hay otros que parecen complementarios, como el de los destructores de la República, el de los bombardeos rusos o italianos en Sóller y el de los destructores ingleses.

Recalde ha buceado con acierto en los fondos del archivo del Viso de El Marqués, y ha sabido extraerle su sabroso jugo. Sin embargo, la campaña del *Mola* la documenta con partes de operaciones, y la del *Sanjurjo*, con presunciones y deducciones, lo que puede ser objeto de controversias, así como la emisión de algunos juicios de valor, propicios a despertar ciertas críticas y reproches.

El libro tiene desde luego interés, y es una valiosa aportación al conjunto de estudios serios y solventes de la guerra española en el mar. Cae en pequeños errores situacionales, como el dar por fusilado y «resucitado» al alférez de navío Moya, cuando en realidad fue el de su mismo empleo Manera, y situar en viudedad con tres hijos al capitán de corbeta Suanzes, al que en algunos pasajes trata con dureza, pero todo ello no desmerece el esfuerzo de la investigación y la entrega que el autor ha puesto en su obra.

SOLER BURILLO, Manuel: *¡¡¡Fondo Ferro!!! Aventura de un marino por los siete mares*. Fundación Alvargonzález, Gijón, 2011, 384 pp., ilustraciones.

La Fundación Alvargonzález — a la que tanto debe la Marina en su proyección cultural — nos ofrece en este libro de Manuel Soler, *¡¡¡Fondo Ferro!!! Aventura de un marino por los siete mares*, el apasionante y, al propio tiempo,

atractivo testimonio de un hombre de mar que no ha perdido su ilusión, enmarcada en una pasión e innata devoción al mar, a la que consagró sus esfuerzos.

Manuel Soler fue, durante largo tiempo, capitán de un buque de la Naviera Alvargonzález, pero su trayectoria náutica desde alumno, piloto y capitán se enmarca en un itinerario intenso y extenso, cuya lectura continuada se hace exigencia desde los primeros renglones.

Pocas memorias personales podrán causar tanto impacto como las del capitán Soler. Su paso por buques, de muy distintas características y diferentes tráficos, ofrece un contraste de situaciones amablemente expresadas en las cerca de 400 páginas de que consta el libro. Las fotografías son también muy expresivas, y las jugosas anécdotas que salpimentan el libro, le confieren una atracción singular.

No todas las memorias personales están cortadas por el mismo patrón, ni tienen la misma garra o impulso narrativo. Las hay frías y distantes; infladas o sobredimensionadas y livianas o intrascendentes. En este libro, sin embargo, la autenticidad y la sinceridad son sus contantes más esenciales. Puro realismo, que pone al descubierto las capacidades del narrador con sencillez y claridad. Una excelente visión vocacional, donde también está presente, de modo irrefutable, la experiencia y la audacia.

Las raíces marineras de este bien ambientado libro están presentes desde sus primeras singladuras, hasta el último «fondo ferro». El lector disfrutará con su lectura y encontrará un magnífico complemento en el sincronizado censo de los buques en los que el capitán Soler rindió sus servicios; un oportuno glosario de términos marineros, y un divertido y bienhumorado prólogo de José Manuel Soldevilla. Toda una conjunción de valores a tener muy en cuenta.

ALÍA PLANA, Miguel: *Historia del Cuerpo Jurídico de la Armada*. Ministerio de Defensa, 2011, 346 pp., ilustraciones.

Durante varios siglos el Cuerpo Jurídico de la Armada ha mantenido sus constantes vitales de prestigio y eficacia, y hombres y nombres de notable trayectoria poblaron sus escalafones. Sin embargo, no es mucho lo que se ha escrito (o no se conoce) de sus importantes funciones y cometidos, ni de la presencia y categoría mantenidas en su larga trayectoria. Baste recordar que el auditor de un departamento marítimo o de la flota compartía jurisdicción con el almirante o capitán general; que los fiscales mantenían sus fueros con independencia, y que los secretarios de justicia eran auxiliares muy valiosos en la gestión jurisdiccional.

Miguel Alía Plana, autor de este libro, no perteneció al Cuerpo Jurídico de la Armada, porque su ingreso fue ya en el unificado Cuerpo Jurídico Militar, pero «se siente» jurídico de la Armada, ya ha plasmado su impulso vocacional en este estudio, en el que ha sabido conjuntar el esfuerzo investigador con la

RECENSIONES

soltura y amenidad del relato. De aquí que su lectura se haga muy agradable, a la par que instructiva, sobre las vicisitudes de un Cuerpo de la Armada, prestigioso y prestigiado por el tiempo.

El libro está bien estructurado, y su hilo conductor responde a su propia exigencia. Desde el origen hasta la galería de auditores, revisa los empleos y categorías en diferentes épocas, con especial atención al desarrollo del Cuerpo desde 1852 hasta 1989. Meritoriamente destacable es el capítulo de la uniformidad, en la que tan directamente ha colaborado un hermano del autor, Jesús, genuino especialista en uniformología con exhaustivo estudio sobre la vestimenta, la placa de la justicia y la creación de la Milicia Naval Universitaria y las Escalas de Complemento.

Mención aparte también merece la riqueza de las ilustraciones, que avalan el esmero de la edición, aunque se advierta en las fotografías «de los últimos tiempos» una reiteración de rostros que conceden poco amplitud al censo iconográfico. Igualmente algunos juicios de valor «en la letra chica» (los hay muy interesantes) pueden producir cierto desconcierto, pero estas son puntualizaciones circunstanciales que no desmerecen los auténticos valores del libro, de cuidada y vistosa edición, y con un acertado prólogo del consejero togado, asesor general del Ministerio de Defensa José Luis Poyato Ariza, antiguo miembro del Cuerpo Jurídico de la Armada.

J. C. P.

