

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIX

2011

Núm. 115

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIX

2011

Núm. 115



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 Patrimonio Naval Sumergido; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

*Redacción, Difusión y
Distribución:* Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

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: cuarto 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>	5
<i>El litoral del Reino de Granada en los portulanos de Piri Re'is,</i> por Mario Ruiz Morales	7
<i>Condiciones de vida y de trabajo en la Marina Mercante decimo-</i> <i>nónica,</i> por Javier Moreno Rico	25
<i>En busca del real decreto perdido,</i> por Carmen de Padilla Porras	53
<i>Benito Francia y Ponce de León, un médico singular de la Arma-</i> <i>da,</i> por Manuel Gracia Rivas	71
<i>El naufragio del navío San Isidoro,</i> por Alejandro Anca Alamillo ...	85
<i>La historia vivida: La botadura del acorazado Alfonso XIII,</i> por José Antonio Ocampo	95
<i>Documento: Capellanes de la Armada en tiempos de Carlos II</i>	99
<i>La Historia Marítima en el Mundo: Jornadas de homenaje a don</i> <i>Blas de Lezo. Cartagena (Colombia),</i> por José Antonio Ocampo.	103
<i>Noticias generales</i>	107
<i>Recensiones</i>	115

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Mario Ruiz Morales es perito topógrafo, ingeniero en Geodesia y Cartografía, licenciado y doctor en Ciencias Exactas e ingeniero Geógrafo del Estado. Durante más de veinticinco años fue director del Instituto Geográfico en Andalucía Oriental. En la actualidad, representa en Granada al Centro Nacional de Información Geográfica. Es profesor asociado de la Universidad de Granada, en la que imparte clases de Astronomía, Geodesia y Cartografía. Es autor de numerosos libros y artículos sobre Geografía Matemática, su principal línea de investigación. Fue Premio Nacional fin de Carrera. Es miembro de la Real Sociedad Geográfica y de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio.

Javier Moreno Rico es piloto de primera clase de la Marina Mercante y profesor de Filosofía en el IES Polynia (Barcelona). Ha publicado varios estudios sobre temas marítimos, entre los que destacan *El barco-pez de Narciso Monturiol: mito y realidad* (1999), *El Sextante* (1993), *El clic flotant i deposant del port de Barcelona. Construcció i posada en funcionament* (1993). Colabora con artículos de investigación histórica en numerosas revistas y obras colectivas. Su tesis doctoral se concreta en «La cultura marítima en Cataluña de 1769 a 1992».

Carmen de Padilla Porras es licenciada en Historia del Arte por la Universidad Complutense de Madrid y máster en Arte y Nuevas Tecnologías por la Universidad Europea de Madrid. Complementa su formación con estudios en museología y arteterapia. Su trayectoria profesional se ha centrado principalmente en el montaje expositivo de obra gráfica para galerías y museos de la categoría del IVAM o del Museo de Arte Contemporáneo Reina Sofía. Colaboró en el montaje de la exposición «Banquete», promovida por la UNESCO, en el *MediaLabMadrid* del Centro Cultural Conde Duque y realizó trabajos de catalogación para la Subdirección General de Protección del Patrimonio y para la Imprenta Artesanal. Actualmente trabaja en el área técnica del Museo Naval de la Armada en Madrid, en calidad de conservadora.

Manuel Gracia Rivas, teniente coronel médico de la Armada (R), colaborador habitual del Instituto de Historia y Cultura Naval. Conferenciante y articulista ha publicado, entre otros, dos libros para la colección «Gran Armada» de la Editorial Naval: *La Sanidad en la Jornada de Inglaterra (1587-1588)* y *Los Tercios de la Gran Armada (1587-1588)*. Secretario del Centro de Estudios Borjanos de la Institución «Fernando el Católico», ha sido premio «Virgen del Carmen» de libros en 1986 y 1995. Manuel Gracia dirige varias revistas de investigación historiográfica en Aragón.

Alejandro Anca Alamillo es documentalista y reputado divulgador naval. Ha publicado numerosos artículos en revistas nacionales y extranjeras (*Revista General de Marina*, *La Aventura de la Historia*, *Historia 16*, *Gangut* (rusa), *Okrety* (polaca), *Warship Internacional* y otras), una monografía sobre el acorazado *Pelayo* y aportado su participación en la obra *Relatos de Cartagena* con un trabajo sobre la desaparición del sarcófago del faraón *Micerinos* en aguas de Cartagena. Ha publicado asimismo otras obras como *Torpederos y destructores de la Armada española*, *Navantia, 2006* y *Naufragios de la Armada española*, Real de Catorce ed. 2006. Alejandro Anca es fundador del Círculo Naval Español, pertenece a la Asamblea Amistosa Literaria y recientemente ha sido nombrado secretario general de la Asociación Hispano Argentina «Almirante Brown».

NOTA EDITORIAL

El desarrollo de la Semana Naval celebrada a finales de septiembre en Madrid puede calificarse sin duda alguna de notable éxito de participación ciudadana. Las visitas al Museo Naval ascendieron a la importante cantidad de 4.000 personas; la matriculación para el seminario de navegación astronómica superó con creces las plazas convocadas. Hubo una nutrida asistencia de público a las conferencias y a la sesión de cine naval, celebradas en el salón de actos del Cuartel General de la Armada.

En este trimestre también tuvo lugar la presentación a los medios de comunicación del libro *La Gran Armada*, de G. Parker y C. Martin, que se desarrolló en el Museo Naval. Al acto acudieron corresponsales de las primeras cabeceras de periódicos de tirada nacional, y la presentación de los autores corrió a cargo del almirante José Ignacio González-Aller. Al término de la intervención del primero de los autores, se abrió un animado turno de preguntas, lo que revela el interés que despierta este apasionante tema, en el que se mezcla la leyenda con la historia. De su lectura cabe decir que en algunas ocasiones se echa mano de los tópicos consabidos, y se utilizan algunos adjetivos que casi siempre son desfavorables para la Armada, que a modo de lluvia fina van calando en el lector y le llevan a sacar unas conclusiones de dudosa objetividad.

Esto hace que sea más urgente que nunca la finalización y publicación de los volúmenes IV y V de la obra *La batalla del Mar Océano*, que abarca el período de tiempo desde el fallecimiento del marqués de Santa Cruz hasta el regreso de la Armada a los puertos del Cantábrico, donde se recogen más de 3.200 documentos de la época. Esta publicación figura como primera prioridad en la propuesta que realiza el Instituto de Historia y Cultura Naval para el Programa Editorial del Ministerio de Defensa para el año 2012.

La REVISTA contiene cinco interesantes artículos que van desde la cartografía, las condiciones de vida a bordo, la sanidad y un naufragio; se complementa con las habituales secciones de Historia vivida, Documento, la Historia Marítima en el mundo, y termina con las habituales secciones de Noticias generales y otro a Recensiones de libros recientemente publicados, que esperamos sean de su interés.

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 LITORAL DEL REINO DE GRANADA EN LOS PORTULANOS DE PIRI RE'IS

Mario RUIZ MORALES
Centro Nacional de Información
Geográfica. Universidad de Granada

*... Debes saber entonces, que la fabricación de mapas es
tarea de hombres expertos. No supongas que este trabajo lo
puede hacer cualquiera...*

Piri Re'is (*Kitab- I Bahriye*).

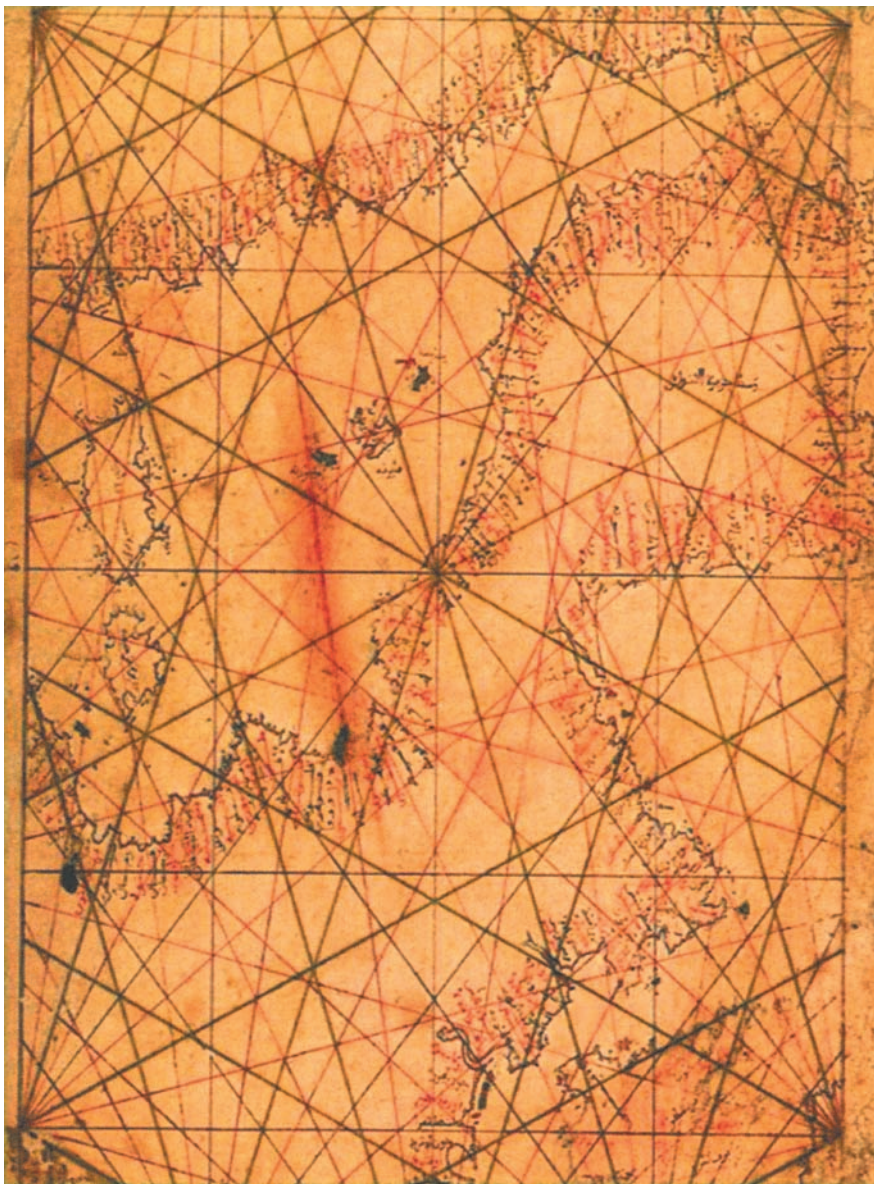
Los portulanos fueron los primeros mapas medievales con un cierto rigor geométrico y los primeros en los que no se dejó sentir la perniciosa influencia del fundamentalismo religioso, una característica que se pone de manifiesto al encuadrarlos en la llamada cartografía iconoclasta. No se sabe a ciencia cierta cuál es su origen, aunque se crea que surgieron principalmente para facilitar la navegación de cabotaje y casi al mismo tiempo en que comenzó a usarse la brújula en Occidente. Se suelen reconocer dos escuelas: la española (Mallorca y Valencia) y la italiana, significándose esta última por la exclusiva representación del litoral, al contrario de lo que sucedía con los portulanos españoles, y derivados, en los que se incluían además ciertos detalles topográficos, como ciudades, montañas y ríos. Si bien no se puede hablar con propiedad de una escuela árabe, sí es cierto que los portulanos con esa toponimia proliferaron entre los marinos del imperio otomano; apreciándose en ellos la influencia de sus homólogos cristianos y en especial la de los italianos.

Teniendo el reino de Granada tan extenso litoral, hubiera sido sorprendente que no se confeccionasen portulanos en alguna de sus tres coras, y sobre todo en la de Elvira. Solamente se tienen noticias de uno solo de ellos, conservado en de Milán y que fue datado por el historiador J. Vernet Ginés (1) en torno al año 730 de la hégira, esto es en el año 1330, aproximadamente. El campo del mapa tiene una amplitud latitudinal de 22° (entre los paralelos de 33° y 55° de latitud) y una longitudinal de 21° (entre los meridianos de 10° O y 11° E de longitud): correspondiendo a la actual Europa occidental y al extremo occidental de la antigua Berbería. El soporte del mismo es papel, habiéndose escrito los rótulos con tinta roja y negra; su dirección es perpendicular a la

(1) «The Maghreb Chart in the Biblioteca Ambrosiana», *Imago Mundi*, núm. 16 (1962), pp. 1-16.

MARIO RUIZ MORALES

imagen del litoral, siguiendo la costumbre al uso. En su etimología se aprecian variadas influencias: árabes, catalanas, italianas y latinas. Sin incluir las costas del norte de África, se contabilizan un total de 202 topónimos, de los que sólo cuarenta y ocho pudieran tener origen árabe. No puede dejar de citarse el rótulo aislado que identifica: *Wasat Jazirat al-Andalus* (Centro de al-Andalus).



Portulano datado por Vernet en 1330, de posible autoría granadina.



El mapa más conocido de Piri Re'is, presentado a Solimán el Magnífico en 1517.

De entre todos los portulanos árabes deben destacarse los confeccionados en Turquía, que marcaron el ocaso de semejante producción cartográfica, y

muy especialmente los realizados por Muhyiddin Piri Re'is (2) (h.1464-h.1554), el cartógrafo turco por excelencia. No obstante se da la paradoja de que, siendo esa su obra científica más relevante, pasó a la posteridad por otro mapa coloreado en el que representó al mundo de su tiempo (1513), sobre un pergamino (3). El mapa, conservado en el Museo Topkapi Saray de Estambul, es realmente un fragmento del original, cuyas dimensiones son de 63 x 90 cm —se supone que el dibujo primitivo debió medir alrededor de 140 x 165 cm—. Lleva incorporadas dos rosas de los vientos en medio del océano Atlántico y dos escalas gráficas, situadas al norte de las mismas; cada escala está graduada probablemente en decenas de milla (4). En él figura la imagen cartográfica de la práctica totalidad de la península ibérica y del borde más occidental de África, limitado al este por una línea que coincide sensiblemente con el meridiano de Almería.

En este mapamundi de Piri se representaron los continentes americano y africano conservando sorprendentemente su verdadera posición relativa, adelantándose así a muchas de las representaciones posteriores del océano Atlántico. Por otra parte, se da la circunstancia de que, según reconocía el propio cartógrafo, para dibujar la imagen del Caribe se apoyó en mapas previos atribuidos a Cristóbal Colón (h.1451-1506): «Las costas e islas de este mapa [Nuevo Mundo] son tomadas de otro de Colombo». Tales mapas le fueron confiscados, al parecer, a un esclavo cristiano (5) que habían apresado los turcos en una de sus múltiples travesías por el Mediterráneo; no debe olvidarse que Piri, como su tío Kemal Re'is (1451-1555), fue almirante de la flota turca. El mapa fue presentado a Solimán el Magnífico (1494-1566) en 1517, y al parecer se archivó en el palacio del sultán; allí permaneció en el anonimato hasta que Gustav Adolf Diessmann (1866-1937), en 1929, lo descubrió durante las investigaciones que estaba realizando en el futuro Museo Topkapi (6).

Piri adquirió su experiencia marítima gracias a su tío Kemal, un corsario experimentado que posteriormente alcanzó el grado de almirante en la armada

(2) Re'is significa «almirante» en turco.

(3) No obstante el mapa debe ser catalogado como portulano, a pesar de los motivos decorativos que incluyó tierra adentro.

(4) Así al menos procedió Piri en otro mapamundi (del que también se conserva sólo un trozo). La milla árabe no tiene un valor fijo, ya que sus valores oscilan entre las del tipo de 55 en el grado y las de 57 en el grado, esto es, entre los 2 y los 1,9 km; suponiendo que el desarrollo del grado fuese de 111 kilómetros.

(5) El mapa en cuestión puede referirse a uno del año 1498 hecho por Colón en el transcurso de su tercer viaje al Nuevo Mundo. Se sabe por otro lado que el tío de Piri capturó varios barcos en las costas levantinas en 1501 y que alguno de sus tripulantes fue luego su esclavo, tal como relataba el propio cartógrafo en el mismo mapa, indicando además que el tal esclavo cristiano aseguraba que había acompañado a Colón en tres de sus viajes.

(6) Aunque sólo sea a título anecdótico, conviene señalar que el controvertido historiador norteamericano Charles Hutchins Hapgood (1904-1982) publicó en 1962 su trabajo *Piri Reis map of 1513*, en el que defendía que Piri había dibujado junto a Sudamérica la Antártida antes de que fuese cubierta por el hielo. A veces hasta se identifica esa zona del mapa con la imagen de la mítica Atlántida, señalando además que Piri se pudo basar, al dibujarla, en los mapas antiguos que había usado como base documental.

otomana Piri comenzó a navegar con su tío en 1481, y le acompañó en todas sus incursiones contra los navíos españoles, genoveses y venecianos, incluyendo la primera batalla de Lepanto (7) (Zonchio en 1499) y la segunda (Modon en 1500). En 1511, justo cuando murió su tío, Piri regresó a su ciudad natal, Galípoli (actual Gelibolu) (8), base principal de la armada turca. Fue entonces cuando comenzó a escribir su obra más sobresaliente: *Kitab-i Bahriye* (*Libro de navegación*), ya que los numerosos viajes que había realizado entre 1487-1510, partiendo de Túnez, fueron clave para la confección de su tratado, incluyendo, por supuesto, el atlas de portulanos con que lo iluminó. Es obvio que en el transcurso de los mismos conoció la mayoría de las costas mediterráneas y muchos de sus puertos. Antes de analizar, aunque sea sumariamente, su gran obra cartográfica y geográfica, debe recordarse que en 1516 reinició sus travesías marítimas, ya como capitán, participando en la campaña de Egipto. Tras ese breve paréntesis, continuó preparando su manual, que dio por finalizado en 1521. Piri alcanzó el grado de almirante en 1547, llegando a mandar la flota turca del océano Índico y la de Egipto, por lo común fondeada en Suez. El final de Piri Re'is fue muy trágico, ya que desavenencias con el gobernador turco de Basora, Kubad Pasha, terminaron con su decapitación pública.



Desembarco de corsarios moriscos rechazados y derrotados por los cristianos, 1826 y 1832.
Juan de Toledo: Cuadros del rey de España.

(7) La definitiva batalla de Lepanto tuvo lugar en 1571. Las dos anteriores fueron realmente libradas entre turcos y venecianos.

(8) El nombre antiguo de la ciudad, durante el imperio bizantino, era Kallipolis (Ciudad Hermosa), localizada en el Mar de Mármara, justo en uno de los extremos del estrecho de los Dardanelos.

Aunque nos alejemos momentáneamente del relato cartográfico, parece obligado recordar las travesías que efectuó Piri, junto a su tío, en los últimos años de la guerra de Granada. Partiendo de la base de Djerba, transportó allende numerosos refugiados, musulmanes y judíos, desde el litoral del Reino de Granada (9). La expulsión de los judíos de la Península fue dispuesta (10) poco después de la conquista de Granada, siendo inmediatamente aplicada y muy pronto olvidada, aunque se tratase de una auténtica tragedia de efectos incalculables. Por el contrario, la de los moriscos del reino de Granada tuvo lugar durante un periodo mucho más dilatado, ya que no se dio por concluida hasta bien entrado el siglo XVII. Su origen es sabido: la progresiva e imparable conquista de sus territorios, unida al patente incumplimiento de las sucesivas capitulaciones y subidas de los tributos.

El éxodo fue paulatino y continuo durante finales del siglo XV y a lo largo del XVI, llegando en el siguiente a un doloroso final (11). J. Szmolka Clares (1940-2003) lo dividió en dos periodos: uno entre 1488 y 1492, y otro a partir de ese último año. En el primer caso se subvencionaba incluso el traslado o se concedían pasajes gratuitos al norte de África. A partir de la conquista definitiva de Granada, aumentan sustancialmente las emigraciones, a pesar de que «el recibimiento a los granadinos por sus hermanos de raza y religión no fue muy cordial». El mismo profesor detalla un poco más adelante el embarque del último rey de Granada, acompañado por un séquito de 6.320 personas (12), en el puerto de Adra, en los primeros días del mes de octubre de 1493. En los años siguientes la sangría de la emigración morisca continuó ininterrumpidamente hasta la expulsión general entre 1609 y 1614. Como se verá un poco más adelante, el propio Piri Re'is parece que conoció a Boabdil en su exilio africano.

El libro del almirante Piri es una especie de islario estructurado en capítulos y dedicado también a Solimán, describiéndose en cada uno de ellos una parte del litoral e incorporando la imagen cartográfica del mismo. Existen varias versiones: la primera, más corta, se ultimó en 1521 y constaba de 132 capítulos; la segunda se publicó en 1526 y recogía 210 mapas portulanos (13). Esta segunda versión, mucho más cuidada que la primera, fue debida a los miniaturistas más afamados de Estambul, que la transformaron en una verdadera obra de arte, no en vano se iluminaron con panes de oro y de plata. El texto de Piri fue de claro contenido cosmográfico, añadiendo en la segunda versión las nociones fundamentales del arte de navegar y del de hacer mapas (imprescin-

(9) Hay constancia incluso de que Piri participó en el bombardeo que sufrió Málaga en 1487, cuando sólo tenía dieciséis o diecisiete años.

(10) Decreto de la Alhambra o edicto de Granada, firmado el 31 de marzo de 1492.

(11) DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio, y VINCENT, Bernard: *Historia de los moriscos, vida y tragedia de una minoría* (p. 225, cap. 11- la diáspora morisca).

(12) Añadía Szmolka que no todas ellas se dirigieron al mismo lugar: 270 pasaron a Turquía, 1.265 a Bugía y el resto, incluido el propio Boabdil, al Reino de Fez.

(13) En varias de las copias realizadas en años sucesivos se modificaron sustancialmente algunos de los mapas y se añadieron vistas para ilustrar mejor el texto descriptivo.

dible soporte cartográfico en que debían apoyarse), además de unos rudimentos de magnetismo. En lo que se refiere a las posibles bases cartográficas que consultó, él mismo las detallaba en su libro: aparte de los mapas de Colón ya conocidos, mencionaba unos supuestos mapas antiguos que se habían hecho en tiempos de Alejandro Magno, aunque es muy probable que se tratara de copias de los atribuidos a Tolomeo. Cien años después de que muriese Piri, en la segunda mitad del siglo XVII, apareció una tercera versión de su *Libro de Navegación*, que mantenía el texto de la segunda pero enriqueciendo la parte cartográfica de la obra (14).



Dos bellos portulanos del litoral egipcio por Piri Re'is. El de la izquierda corresponde a la ciudad de Damietta, y el de la derecha, a la de Roseta.

Mucho más concreta fue la parte descriptiva, puesto que en ella se daba cuenta de las bahías, cabos, penínsulas, islas, montañas, ciudades y fortalezas. Su relato siguió el sentido horario, comenzando en las costas de Anatolia y las islas del Mar Egeo, la península del Peloponeso y las costas del mar Adriático. Acto seguido hizo lo propio con el litoral de Italia, el sur de Francia, España (incluido el estrecho de Gibraltar), el norte de África (con Egipto y el río Nilo), Palestina, Israel, Líbano, Siria, el oeste de Anatolia, varias islas al norte de Creta, el Mar de Mármara, el Bósforo y el Mar Negro, para finalizar con un

(14) Incluyendo, por ejemplo, mapas a mayor escala de B. Agnese, J. Gastaldi y A. Ortelius, confeccionados en el siglo anterior.

mapa de las costas bañadas por el Caspio. Aun partiendo de que todos los copistas respetasen, generalmente, el texto original del *Kitab-i Bahriye* (en cualquiera de sus dos versiones), se constata de inmediato que los planos que lo acompañan se han ido modificando sensiblemente con el tiempo.

Ese es el caso de los portulanos en los que aparece reflejado el litoral del antiguo Reino de Granada, que ilustran las dos copias consultadas para el presente trabajo. En efecto, en la copia que se conserva en el Walters Art Museum (15) de Baltimore (Maryland), figuran unos mapas bellamente confeccionados, con un dibujo preciosista y un colorido de una vistosidad y equilibrio difícilmente alcanzables. Todo lo contrario ocurre con la primera traducción española del libro, publicada en 2008 por el Centro Nacional de Información Geográfica (16), en la que la escasa calidad de los mapas no se corresponde en absoluto con el elevado coste y buena presentación de esta voluminosa obra. Ambas circunstancias han hecho que se escogiese la primera para estudiar los portulanos, incluidos sus rótulos, y la segunda para analizar la descripción geográfica que se hace del litoral correspondiente. Tanto una como otra son copias de la segunda versión del *Libro de navegación*.

Dos son los portulanos de la copia americana en los que figura el litoral del Reino de Granada, a saber: 261A y 263A; los títulos respectivos fueron: «Costa de al-Andalus con la ciudad de Granada» y «Estrecho de Gibraltar con las ciudades de Gibraltar y Ceuta». En cuanto a la descripción del territorio representado en los mismos, estos fueron los epígrafes en la traducción española: 1) «Este capítulo describe los castillos de Malika (Málaga) y Almeriye, en Andalusia, que están en las costas del famoso país de Granada»; 2) «Este capítulo describe la ciudad llamada Cebel-i Feth o montaña del conquistador [Gibraltar], una de las ciudades del país llamado Andalusia, en la costa de Rumelia [Europa], situada en el canal conocido como estrecho de Sebte y las otras ciudades localizadas en sus cercanías». Los portulanos respectivos se identificaron aquí con los números 138 (con la ciudad de Granada) y 139 (con el estrecho de Gibraltar).

Dado que la descripción del litoral, que realizó el almirante Piri, representado en los dos portulanos citados fue siempre de oeste a este, parece obligado seguir igual orden para todo el territorio del reino y referir en primer lugar los detalles de su extremo occidental. Fiel a la tradición de los cronistas árabes, se sigue aquí la costumbre de mezclar la fantasía con la realidad de los sucesos históricos. Así procedió, por ejemplo, cuando indicaba que la ciudad de Cebel- i Feth (17), localizada en el estrecho de Sebta (18), fue llamada de esa forma por haber sido la primera conquista de los musulmanes

(15) La signatura de la copia del siglo XVII es Ms. W.658.

(16) PIRI RE'IS: *Libro para navegantes: Kitab-i-Bahriye*. En el prólogo de la misma se lee: «La presente traducción está realizada sobre el manuscrito que se conserva en la Biblioteca de Süleymaniye de Istanbul, con el número de registro Aya Safia 2612, tanto en su texto como en sus representaciones gráficas».

(17) Gibraltar o Montaña del Conquistador.

(18) Ceuta.

en la Hispania visigoda: «La razón de llamarla Cebel-i Feth es ésta: porque el sultán de la ciudad llamada Marrakis, en el país del Magrib, con el nombre de Emirü'l mi'minim —el emir de los creyentes Tariq bin Ziyad (19) el bereber— cruzó el mar con multitud de soldados y barcos hasta el castillo de Sebta, a 18 millas de distancia de las costas de Rumelia, y la primera conquista fue Cebel-i Feth. Desde esta fecha los árabes llamaron a esta ciudad Cebel- i Feth».



Detalle del estrecho de Gibraltar según Piri Re'is, *Libro de Navegación*.

(19) Recuérdese que el general Tariq (689-720) dio nombre a la mayor montaña de la zona (Jabal Tāriq (قراط لـج), procediendo de ahí la denominación actual de Gibraltar.

Acto seguido hace un disparatado resumen histórico del dominio ejercido por los musulmanes en la Península, que culmina tratando de explicar las supuestas intrigas que desembocaron en la desaparición del Reino de Granada y en el exilio forzado del último rey nazarí. Precisamente fue al final de esa crónica cuando manifestó Piri que había visto a Boabdil, y a su hijo, en Marruecos. Estas fueron sus palabras:

«El sultán magrebí Emirü'l mi'minin conquistó todo el país de Ispanya, el país de Endülüs, Kastalya y Katalonya. Después de conquistar estos cuatro países, los soldados árabes se instalaron en ellos. Después regresó al Magreb. Pero tiempo después los infieles fueron victoriosos y fueron derrotados y retomaron todos los países, con la excepción de Endülüs. Mucho tiempo después los españoles también conquistaron el país de Endülüs. Porque en el país de Endülüs hubo un sultán, llamado Seydi Ebu'l Hasan (20) que ocupó el trono de la ciudad de Kirnata [Granada], y desde esta ciudad gobernaba todo el país de Endülüs. En el final los ojos del sultán no quisieron ver, y como estaba muy envejecido, en este tiempo dijo: «este país necesita un hombre que le guarde». En este tiempo tenía un hermano, de nombre Abdullah y dos hijos. Abdullah era el más inteligente y el más virtuoso, y por eso instaló en el trono a Abdullah. Los dos hijos de Abdullah no aceptaron esta decisión, y una noche decidieron en secreto apoderarse del castillo llamado Armiraye (21), que pertenecía a su padre. Pero cuando ellos se pusieron de acuerdo, el padre mató a uno de ellos y el otro escapó a refugiarse con el rey de España. Al rey de España le contó uno a uno todos los acontecimientos. El rey de España también conoció que Seydi Ebu'l-Hassan estaba muy envejecido y que estaba casi ciego. A continuación reunió tropas, y sus armas conquistaron todo el país de Endülüs. Después sitió con todo su poder la ciudad de Kirnata durante cuatro años, y de seis años de asedio, la población de la ciudad de Kirnata estaba agotada y sin recursos, entregando la ciudad al rey de Ispanya. Este también permitió a todos los soldados y al rey Abdallah (22) pasar al Magrib. Después al propio Magrib se fue. Yo vi al sultán Abdullah y a su hijo en el Magrib».

Finalizada esa digresión histórica, comenzó Piri la descripción geográfica propiamente dicha. Una vez identificado el castillo de Tarifa, indicó que su distancia al llamado cabo Mor (23), al otro lado del estrecho, era de 10 millas, «pero de Septa a Cebel-i Feth hay 18 millas». Es de destacar que Piri mencionara la profundidad del mar en el entorno de Gibraltar: «*La señal desde el*

(20) Mulhacén.

(21) Almería.

(22) Piri se estaba refiriendo a Boabdil. En Granada, Abu' Abd Allāh debía de pronunciarse como *Bu Abdal-lah* o *Bu Abdil-lah*, y de ahí el nombre castellano Boabdil, a quien se añadió el alias del chico para distinguirlo de su tío Abu' Abd Allāh el Viejo.

(23) Cabo Negro.

mar de Cebel-i Tara es un lugar bajo, sobre este lugar bajo se ve una montaña con dos cimas. Al aproximarse a esta montaña, en el suroeste, hay un arenal muy parecido a una isla. La señal de Cebel-i Feth es este arenal que se ve como una isla y la montaña de dos cimas. Después de pasar junto a esta montaña se llega a un sitio bajo, donde se puede anclar, es un lugar arenoso con una profundidad de 7 brazas. Si se avanza un poco hay una profundidad de 5 brazas de agua. Es un buen fondeadero contra todos los vientos. De este sitio referido, está al lado suroeste de Cebel-i Feth. Este lugar está a cinco millas de distancia de una pequeña isla. La descripción de la línea de costa representada en este mapa culmina con una referencia a Estepona en los términos siguientes: *Del castillo de Celeb-i Feth hay 28 millas a Sopona (24) al noreste-este. Pero a cinco millas de Sopona, en el mar, en el lado sureste hay bajos fondos. Después de Sopona, al noreste, a 12 millas en el mar hay unos escollos malos, hay que evitarlos. Aquí está todo lo conocido. He aquí todo. Salud.*



Expulsión de los moriscos. Vicente Carducho (h. 1627), Museo del Prado.

El capítulo dedicado a la descripción geográfica del litoral restante, la parte más oriental, empezaba cantando las excelencias de Málaga (la capital

(24) Estepona.

de la cora de Reyvia), «una gran ciudad en la costa con castillos y alcázares hacia el Sur-Sureste», con sus laderas plantadas de higueras. Aquí también menciona Piri la profundidad del mar, 18 brazas, en la zona donde anclaban los barcos que se tenían que cargar de higos. Tras indicar que Falkon (25) se hallaba 32 millas al noreste de Málaga, señaló que el castillo de Menkib (26) estaba 72 millas al este de la misma, localizando en ese trayecto un castillo denominado Balis (27). Justo en ese momento hizo Piri un inciso para referirse, con cierto detenimiento, a la ciudad de Granada (28): «... me han dicho que desde el castillo de Menkib sale un camino, y a un día de camino está la Mahrusa Kirnata (29). Me han relatado que Kirnata es una gran ciudad entre dos montañas con un río en medio donde se encuentran más de noventa mil casas (30). Esta ciudad está rodeada de montañas».



Detalle de la ciudad de Granada en un portulano de Piri Re'is.

Tras cerrar el paréntesis, vuelve a Motril para comentar que el castillo de Almería (31) (Almeriye, capital de la cora de Peyyena) estaba a 70 millas en dirección noreste (32). Asimismo se refirió Piri a la poca profundidad de su puerto, tan solo 5 ó 6 brazas, hasta el punto de que los barcos de mayor calado sólo podían fondear en mar abierto. Inmediatamente después explicó el origen del topónimo cabo de Gata con estas palabras: «Desde el cabo de la ciudad de

(25) Podría tratarse de Vélez Málaga.

(26) Motril.

(27) Quizá se estuviese refiriendo al Palo.

(28) La referencia de Piri es casi igual de extensa que la que hizo al-Idrisi en su momento, el cual se limitó prácticamente a decir que Granada era una ciudad atravesada por un río: «Esta villa está atravesada por un río llamado Darro. En medio corre el río de la nieve, que se llama Genil y que tiene su origen en la cadena de montañas llamadas Salair o montañas de la nieve».

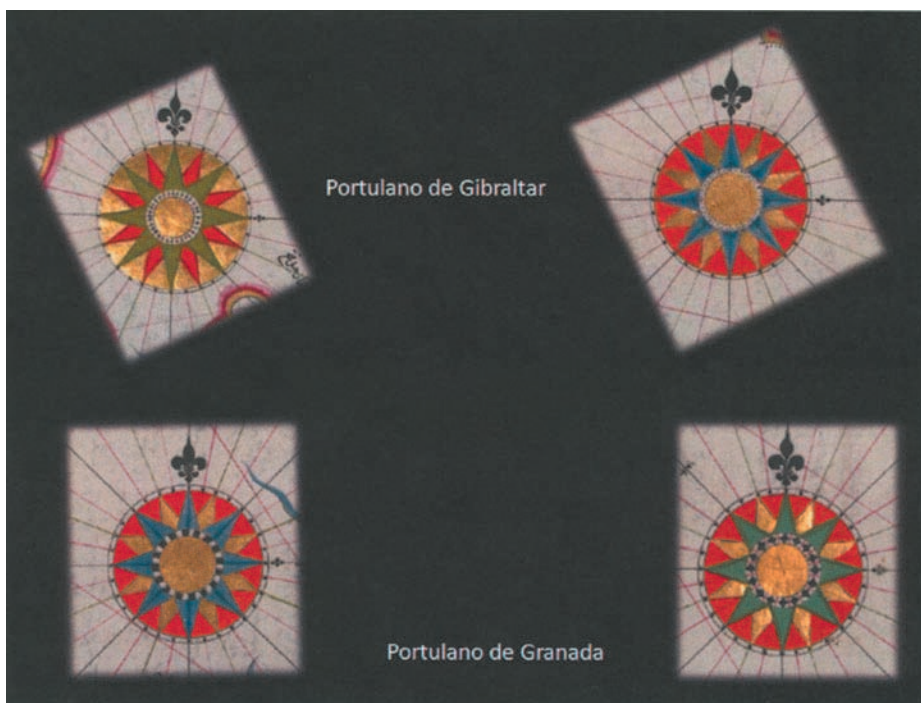
(29) Granada.

(30) La cifra dada por Piri Re'is parece del todo disparatada, máxime si se supone que Granada tenía en aquel tiempo unos 50.000 habitantes, según J. Szmolka. Este mismo autor fijaba la población de Málaga en torno a los 20.000 habitantes, y la de Almería, en poco menos de 10.000.

(31) Piri Re'is indicaba que se trataba de una gran ciudad en la costa de Endülüs.

(32) Por error se transcribió al noroeste.

Almeriye, el Kavú Kata, que quiere decir cabeza de gato, está a 18 millas. Este cabo, conocido como Kedibasi, se parece a una cabeza de gato, es como una isla alta redondeada». De ese lugar hasta el puerto de Ciniviz había según Piri unas 15 millas. Tal puerto lo consideraba ideal para parar «porque de todos lados viene viento, y son todo playas. Y salir es posible con que venga un viento propicio para la vela». El relato descriptivo continuaba señalando que al noreste había un buen atracadero, al que llamaban Kabriyola, y mencionando la existencia del castillo de Baru, al que los árabes identificaban con el nombre de Muhakiri (33). Desde este último hasta las tres islas de Lakola había una distancia próxima a las 14 millas, a tenor de lo indicado por el almirante turco: «Lakola son tres pequeñas islas. La más grande es la que está al noreste-este. Del cabo Kupri, Mazar está a 15 millas. Del cabo de Mazar, Kartacine está a 15 millas de distancia. He aquí todo lo conocido. He aquí todo. Salud».



Las rosas de los vientos incluidas por Piri Re'is en los portulanos dedicados al Reino de Granada.

Los portulanos con que iluminó Piri Re'is su *Libro de navegación* (34) tienen todavía un incuestionable valor artístico e histórico que los convierten

(33) Mojácar.

(34) Recuérdese que se trata de la copia conservada en el Walters Art Museum.

en una joya cartográfica irremplazable. Dos de sus características han de ser subrayadas: la representación del relieve mediante perfiles abatidos de múltiples colores, y la inclusión de vistas perspectivas de las fortalezas y ciudades más señaladas, las cuales son de gran calidad a pesar de resultar, en la mayoría de los casos, entero fruto de la imaginación del autor. Siendo plenamente consciente de la dificultad que supone seleccionar los mapas más llamativos, asumo gustoso el riesgo y destaco la especial belleza de algunos de Egipto (El Cairo, Alejandría, Damietta y Roseta), de varios de Venecia, del de Estambul y de otros muchos en los que se representa la imagen de las islas del mar Egeo.

Otra cualidad, compartida con los portulanos de las otras escuelas, es el dibujo repetido de las rosas de los vientos; si bien en este caso está especialmente conseguido. En efecto, tanto los vientos principales (Norte, Este, Sur y Oeste) como las direcciones (35) figuran materializados mediante los diámetros que pasan por los vértices del bello polígono estrellado que los conforma. Piri Re'is no se limitó a plasmar la misma rosa en todos sus portulanos; muy al contrario, procuró dotar a cada uno de ellos con rosas específicamente diseñadas y con un colorido variado y sumamente agradable a la vista. Finalmente señalemos que la orientación de la mayoría de los portulanos fue una servidumbre impuesta por la encuadernación, la cual se vio facilitada al situar el oeste en la parte superior; la dirección del norte la simbolizaba una artística flecha que coronaba la rosa de los vientos. Para que no todo sean comentarios positivos, señalo un defecto de considerable importancia: la falta de escala en muchos de ellos.

Aunque la belleza de los portulanos del litoral granadino no sea tan expresiva como la de los otros de Piri, no deja de ser obvia tras un simple examen de los mismos. En el más occidental del reino, sobresale naturalmente la representación del entorno del Estrecho y el esmerado dibujo (36) del casco urbano amurallado de sus dos capitales: Ceuta y Gibraltar. Para ser fiel al texto descriptivo incluyó el autor las montañas situadas junto a dichas ciudades, simbolizadas con perfiles abatidos de diferentes colores (añil, azul, naranja, siena, rojo y verde). El dibujo del Estrecho tiene dos colores básicos: azul para el lado africano y rojo para el europeo, lo que lo hace especialmente atractivo. Para hacerse una idea más cabal del exquisito cuidado con que

(35) En la parte escrita del *Libro de navegación*, indicaba Piri el significado de los vientos y su clase: «Presta atención ahora y te explicaré los vientos, para poder reconocer todos y cada uno de ellos. Haz de saber que hay cuatro vientos principales y todos son poderosos, son el viento del Este, del Norte, del Oeste y del Sur. Éstos son los cuatro vientos principales del mundo y todos los demás serán definidos en función de ellos. Por esa razón se marcan los cuatro vientos en las brújulas con líneas negras, pues el negro es el color más importante de todos: los demás son su complemento. De forma similar hay cuatro vientos marcados en rojo en la brújula. Noroeste, Sudeste, Sudoeste y Noreste. Éstos son los tipos de viento y suman ocho en total. A partir de estos ocho se pueden definir otros ocho y el total es, así, dieciséis y otros dieciséis; pero no son los mismos: son direcciones, y no vientos. Es decir, hay treinta y dos puntos que conducen a todas partes».

(36) Además de los torreones de las murallas, se representaron las casas del interior. Incluso dibujó un barco en la bahía representada al norte de Gibraltar.

EL LITORAL DEL REINO DE GRANADA EN LOS PORTUARIOS DE PIRI RE'IS

procedió Piri, baste decir que el trazado de la costa se hizo con una doble línea, con un marco externo de pan de oro y otro interno en el que se usaba el color correspondiente pero mucho más desvaído. Por lo que se refiere a los textos del mapa, se identifican un total de doce rótulos, ocho en negro y cuatro en rojo; los primeros se escribieron perpendicularmente al litoral, al contrario que los rojos, cuya dirección coincide sensiblemente con la mayor del marco del portulano. De todos ellos, corresponden cuatro al lado africano, dos en cada color. En el lado peninsular, hay un rótulo localizado en el mismo Estrecho que indica su nombre y otro, realmente una frase, situado hacia la mitad del mapa que debe expresar el título que le dio Piri. Tanto en este portulano como en el siguiente las playas aparecen simbolizadas con líneas negras punteadas, información sumamente valiosa para las incursiones de los piratas berberiscos.



Portulano con la imagen del litoral occidental del Reino de Granada.

Aparte de las supuestas vistas de las dos ciudades, se incluyeron en el portulano las diferentes fortalezas que jalonaban el litoral hasta las proximidades de Málaga (37), así como tres ríos; dos en el Mediterráneo y otro en el Atlántico. El signo convencional empleado para la ocasión fue el dibujo esquematizado de un torreón troncocónico en el que se aprecian ventanas y las almenas o merlones de la parte superior, coronada por un tejado dorado. En función de la importancia de la fortaleza, se incluían varias torres en el dibujo (38). El mapa carece de escala, pero incluye dos magníficas rosas de los vientos y direcciones; una justo al Norte de Gibraltar y otra hacia la mitad del portulano, estando sus centros exactamente en la línea este oeste. Las dos tienen la forma de un polígono estrellado de 16 vértices, cuyo formación ya ha sido abordada. No obstante, conviene añadir que el colorido de las dos es diferente. Los triángulos de la situada más al Oeste son, alternativamente, verdes y rojos. En tal rosa se aprecian dos círculos fundamentales, el del centro de color dorado y el que está limitado por la circunferencia externa de los vértices, también de color dorado, salvo en el espacio ocupado por los triángulos. La segunda rosa responde al mismo esquema, conservando el color dorado del círculo central. Sin embargo, los triángulos son alternativamente azules y dorados, siendo de color naranja el círculo en cuyo interior se dibujaron aquellos.

La ilustración más llamativa del portulano oriental es indudablemente el dibujo de una ciudad amurallada y rodeada de montañas, un bello símbolo de la Granada monumental y musulmana que responde a la descripción, ya comentada, efectuada por el cartógrafo turco (39). En ella se aprecian perfectamente 19 torreones, los paños de las murallas y las casas del interior, con dos mayores que todas las demás. Las montañas las representó Piri mediante el método ancestral de los perfiles abatidos, iluminándolos con un total de cinco colores (verde, azul, rojo, añil y naranja) y con un cierto sombreado, consiguiendo así un buen efecto plástico. No obstante, es obligado señalar que su emplazamiento dista del lugar correcto, demasiado desplazado hacia el oeste, al igual que el topónimo que la identificaba. De la ciudad parten dos tiras estrechas que enlazan con la costa, una de las cuales podría hacer referencia al camino que unía la capital con Motril, asimismo mencionado por el almirante otomano. Junto al símbolo de la capital principal del reino hay otros dos dibujos de inusitada perfección, que adornan también este portulano granadino. Se trata de dos rosas de los vientos, situadas en el borde más oriental del mapa: una en el mar y otra tierra adentro. Los colores usados fueron el rojo, azul y dorado para la primera, iguales a los de la segunda, con

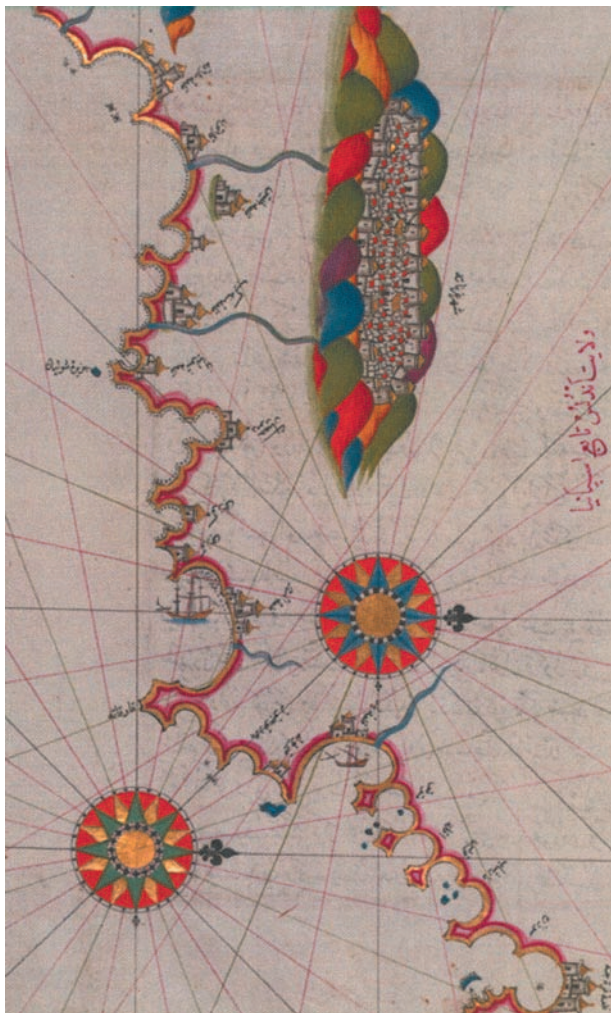
(37) Un total de ocho, dos de mayor relevancia que las demás.

(38) Se pueden contar un total de ocho fortalezas, considerando como tal la de Estepona, la cual aparece junto a los perfiles abatidos de cuatro montañas cuyos colores son, respectivamente, y de Oeste a Este, verde, azul, naranja y añil.

(39) Piri no fue el único que situó la Granada amurallada en el interior de un portulano, pues antes lo hizo Freducci d'Antona (1497) y después (1563) Mateo Prunes.

EL LITORAL DEL REINO DE GRANADA EN LOS PORTUARIOS DE PIRI RE'IS

la salvedad del azul que fue sustituido por el verde. El círculo central de ambas es dorado y el externo rojo; son los triángulos los que las diferencian: alternativamente azules y dorados en la primera, y verdes y dorados en la segunda.



Portulano con la imagen del litoral oriental del Reino de Granada.

En este portulano, al igual que en el anterior, se echa en falta la escala. En cuanto a las fortalezas de la costa, se representaron un total de trece, lo que da idea del valor estratégico de la misma. Ocho de ellas son mayores que las demás. Cada una se identificó con un rótulo negro perpendicular a la imagen

MARIO RUIZ MORALES

del litoral propiamente dicho (40). Como en el caso anterior, aquí figura también, en rojo, el título del mapa, localizado en su borde septentrional, al igual que el dibujo de un barco, fondeado justo al sur de la fortaleza situada debajo de la rosa de los vientos citada en primer lugar. Digamos para terminar que Piri Re'is representó en este portulano cinco riachuelos y varias islas en el litoral almeriense.



Detalle de la estatua de Piri Re'is en Gelibolu (Turquía), su ciudad natal.

(40) Hay un total de 22 rótulos en este portulano, a saber: el título (en rojo), el nombre de la capital del reino y todos los del litoral (torreones y algún accidente geográfico).

CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO EN LA MARINA MERCANTE DECIMONÓNICA

Javier MORENO RICO
Piloto de la Marina Mercante

Las investigaciones sobre la historia social de la marina mercante contemporánea española son escasas. Desde luego, su volumen no puede compararse con el de los estudios de enfoque económico o tecnológico, mucho más abundantes. No es una tarea sencilla aventurar las razones de esa situación, pero no hay ninguna duda de que deben buscarse en las complejas características que adquirió el trabajo en la marina mercante a partir de la implantación de los buques propulsados mecánicamente. Taponar esta grieta es una labor urgente, y más ahora cuando nuestra marina mercante se halla abocada, por desgracia, a la desaparición. En este artículo se exponen algunos aspectos de dicha historia vista desde Barcelona, que fue el principal puerto industrial de España durante el siglo XIX.

La vida a bordo de los veleros catalanes

La primera noticia que he podido encontrar sobre el número de marineros existentes en Cataluña en la época de referencia corresponde a 1786 y menciona la cifra de 11.680, distribuidos de la forma siguiente: 544 en Tortosa, 2.649 en Tarragona, 4.412 en Mataró, 2.602 en Rosas y 1.473 en Barcelona (1). Como se ve, Barcelona no era aún el centro marítimo en que se convertiría años más tarde.

En 1819, la cifra de los marineros residentes en la Ciudad Condal había aumentado ligeramente. Según un informe del comandante de Marina al Ayuntamiento, la cantidad de gente de mar era de 3.192 personas. Los marineros eran 2.363 y a ellos debían sumarse 231 pilotos, 172 patronos, 297 maestranzas y 147 alumnos de náutica (2).

Los estudios realizados hasta el presente señalan que las condiciones de vida y trabajo de las tripulaciones de los veleros catalanes no sufrieron grandes cambios durante los dos primeros tercios del siglo XIX. Agustí M.^a Vilà ha investigado las formas de contratación entre los años 1816 y 1862. La primera conclusión a que llega es la gran variabilidad en las formas de

(1) SALAS: p. 211.

(2) CARRERA: p.12.

contratación: «Durant una bona part del períodi, des de l'inici, és freqüent que la retribució, en comptes de ser per quantitats fixes mensuals per cada viatge, sigui pel sistema a la part, que de vegades s'arriba a fer extensiu a tota la tripulació, mentre que en altres casos només afecta una part de l'oficialitat, o viceversa. En determinades situacions, en lloc de pactar una quantitat mensual, es pacta un tant alçat per viatge d'anada i tornada, i aquest salari no serà efectiu fins un cop descarregat el vaixell en el port de Barcelona o en algun altre d'Europa» (3).

Los salarios también se mantuvieron bastante estables. El del contra-maestre osciló entre los 17 y los 25 pesos fuertes mensuales. El de los marineros se mantuvo entre los 10 y los 16 pesos fuertes (4).

Otros investigadores dan unas cifras algo distintas, si bien confirman la estabilidad. Según Joan Giménez, a partir de 1832 se generalizó el pago de salarios, que se mostraron muy estables hasta finales de siglo, tal como se puede observar en el cuadro siguiente (5):

SALARIOS EN PESOS FUERTES PERCIBIDOS POR LOS TRIPULANTES: 1838-1892.

	Captn.	Piloto	2.º Pil.	Cont.	Cocine.	Carpin.	Marin.	Mozo	Paje
1838	40		20	20	14	14	11		6
1849	60		22	20	15	13	11	9	6
1859		30		22	20	17	14	12	¿
1862				22	19	16	13	11	¿
1892		30		26	20	20	13	11	¿

Durante años, la existencia de la denominada «pacotilla» supuso un muy sustancioso plus salarial para los capitanes y, con toda probabilidad, para otros miembros de la tripulación. Se denominaba *pacotilla* a la mercancía embarcada por cuenta del capitán sin pagar flete. Se trataba de una práctica prohibida de forma expresa en el Código de Comercio, pero tolerada por los armadores como forma de contentar a los capitanes. El naviero Ignacio Fernández de Castro reconocía sin tapujos la existencia de la pacotilla en una carta dirigida al comerciante de Jerez Justo González en febrero de 1855: «El sueldo de los capitanes de mis buques en la carrera a Manila es de 120 \$ matrícula Filipinas y 100 \$ matrícula España. Cada mes además tienen franquicia de buque para llevar y traer sin pagar flete de sus pacotillas por manera que con un pequeño capital fácilmente sacan 500 \$ de ida y 1.000 \$ cada viaje de venida de utilidad. Mi sobrino Manuel que viajo de capitán en la Victoria tenía de aprovechamientos entre sueldos y pacotillas unos 3.000 \$ cada viaje que hacia regularmente en un año...» (6).

(3) VILÀ: p. 200.

(4) *Ibidem.*, p. 201.

(5) GIMÉNEZ: p. 125.

(6) CÓZAR: p. 71.

Otra forma de remuneración, en este caso legal, era la denominada «capa», que consistía en un porcentaje, comprendido entre el 5 y el 10 por 100, del importe del flete.

Los contratos eran colectivos para el conjunto de los tripulantes. Se suscribían entre el capitán y el resto de la tripulación. Solían ser muy escuetos y ambiguos. Con pocas cláusulas, los tripulantes quedaban sometidos a la voluntad del capitán mientras durase el viaje. Por ejemplo, un contrato suscrito en 1814 constaba de ocho artículos, de los cuales seis afectaban a las condiciones de trabajo de la tripulación en los términos siguientes:

«...2.—No se fija salario determinado respecto que la navegación queda convenida a la parte según estilo común de la navegación catalana; y así contado los fletes se arreglarán cuentas de gastos y productos, y después de sacado un diez por ciento a favor del buque para su habilitación, como es costumbre, se formará el reparto pagándose a cada individuo lo que le correspondiere para su clase.

3.—No entrará en reparto el pilotín D....., respecto de quedar ajustado a salario determinado de treinta pesos fuertes mensuales, contados desde la salida de este puerto, hasta el regreso en que se diese cumplido el viaje.

4.—Estarán los marineros obligados a la carga y descarga del buque, sea con lancha, barca, puente u otro artificio según práctica y estilo de los puertos donde se verificare, a componer las velas si se arrifasen, y las demás operaciones de su instituto, dentro y fuera del buque sin contradicción al capitán.

5.—No se podrá embarcar cosa alguna de su cuenta a bordo del buque, ni ausentarse de él sin expreso permiso de dicho capitán.

6.—Deberán guardar tranquilidad y armonía tanto en el viaje como en los puertos en que se hallaren, y particularmente así ellos como dicho capitán deberán inviolablemente observar todo cuanto les será mandado y prevenido en su rol, lista de viaje, que les será entregado, bajo las penas que en aquel se fulminaren, y demás en que incurrieren.

7.—La comida y la bebida se les subministrará al estilo de la navegación catalana quando va a la parte, quedando facultad al capitán de hacerse un más decente y distinguido trato, en quanto no sea vicioso ni excesivo....» (7).

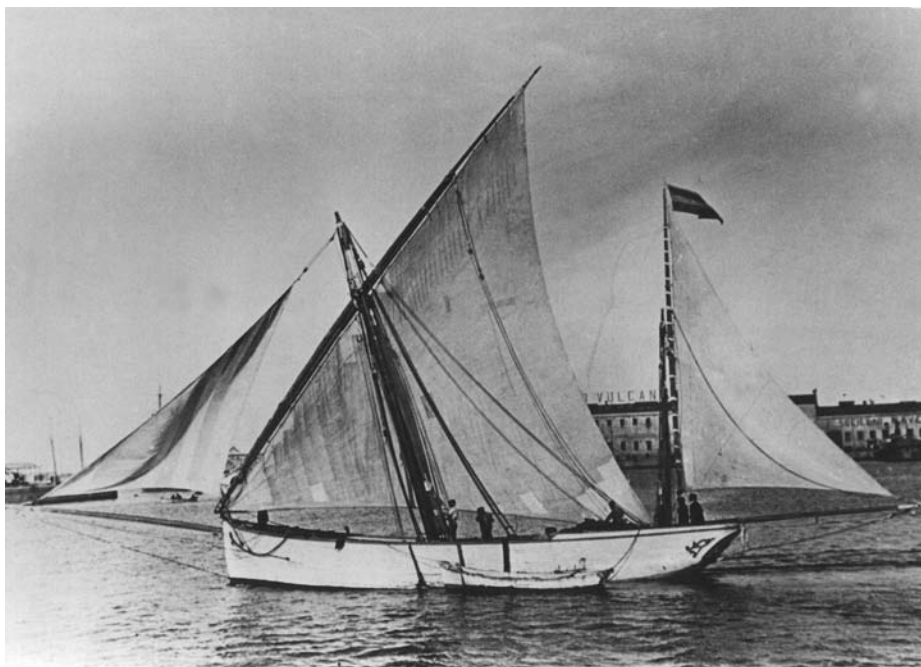
El número medio de tripulantes en los veleros catalanes oscilaba entre 11 y 14. La mitad de ellos eran marineros y la otra mitad comprendía la maestranza (contramaestre, carpintero y cocinero) y los oficiales (capitán y uno o dos pilotos, amén de un posible alumno de náutica).

Las condiciones de vida eran muy duras. La tripulación se alojaba bajo el castillo de proa en un espacio pequeño, oscuro y húmedo en el que sólo se permanecía por estricta necesidad. Siempre que era posible, se optaba por hacer vida en cubierta.

(7) «Contracte de tripulació del bergantí *Ntra. Sra. de la Concepció*, del capitá Frances Moreu i Oliver», citado por LLOVET: pp. 151-152.

JAVIER MORENO RICO

Se procuraba no viajar durante la época de los ciclones, pero era imposible zafarse de los temporales. El reducido tamaño de las embarcaciones convertía los malos tiempos en una pesadilla que, por desgracia, terminaba a veces en tragedia. El asunto de las pérdidas de embarcaciones y vidas humanas es, por cierto, un aspecto de la marina velera catalana sobre el que sabemos muy poco.



Barca de *mitjana* dedicada al cabotaje (CDM-MMB 17471N).

En los barcos de vela, las calmas podían ser aún más temibles que los temporales. A menudo, la falta de viento convertía los viajes en un suplicio. El paso del estrecho de Gibraltar constituía una de las fases más delicadas de las travesías. Una secuencia de vientos contrarios podía alargar el viaje mucho más de lo previsto: «... aquí continuamos detenidos esperando de la gracia de Dios nos envíe el levante de buen tiempo. Treinta y cinco días hace que salimos de Barcelona y veintiocho llevamos de poniente estando la mitad de estos últimos siempre con la esperanza de que mañana va a concluir (...) los tres o cuatro días primeros éramos sólo 14 buques pero ahora cada día llegan que ya comenzamos a sitiarnos el uno al otro» (8).

(8) Carta de Jaume Sust Alsina, Algeciras, 6-9-1875. *Copiadore de cartas de la polacra* Elvira, colección documental de Mn. Jaume Sust i Sust, citado por GIMÉNEZ: n. 82, p. 131.

La prevención ante los temporales era obligada por el contrato: «...obligándose el capitán al llegar a la isla de Cuba a que el buque permanezca en puerto sin emprender viaje, hasta transcurrido el tiempo en que suele haber equinoccios» (9). Bien es cierto que, a partir del último tercio del siglo XIX, el desarrollo de la oceanografía y de la meteorología, gracias, sobre todo, a las investigaciones de Maury, permitió planificar las derrotas, con la consecuente mejora de las travesías.

Dadas las circunstancias, no es de extrañar que las deserciones en los puertos americanos fueran bastante frecuentes, amén de que algunos tripulantes ya se embarcaban con esa intención. Los armadores y capitanes tenían muy presente este fenómeno, y por ello preferían a los marineros con responsabilidades familiares. Entre los propietarios era corriente intercambiar información sobre los tripulantes (10). Siempre que se podía, se procuraba cubrir los puestos de responsabilidad con parientes o amigos del capitán (11).

La Ordenanza de Matrículas de Mar (1802-1873)

La obligación de matricularse de todas las personas que quisieran dedicarse a las industrias marítimas se estableció por una Real Orden de 5 de octubre de 1607.

El 12 de agosto de 1802 (12) se promulgó la Ordenanza de Matrículas de Mar. Estar inscrito en la Matrícula era obligatorio para todos aquellos varones que quisieran trabajar en la marina comercial o en la pesca. Los inscritos comprendidos entre los veinte y los cincuenta años estaban obligados a servir durante ocho (13) en la Marina de Guerra en dos tandas de cuatro. Además, mientras permanecían dentro de los límites de edad se hallaban sujetos a la disciplina militar de los denominados «Tercios de Mar», la cual les obligaba a mantenerse bajo la autoridad de los respectivos comandantes y sargentos de brigada. La inscripción era voluntaria, pero solía ocurrir que muchos adolescentes eran inscritos por sus padres que precisaban de ellos para las faenas de las embarcaciones, ya fueran mercantes o de pesca. En una publicación de 1851 editada en forma de catecismo (14), se decía lo siguiente: «P. ¿Qué se

(9) Contrato firmado entre el capitán del bergantín goleta *Engracia* y su tripulación en junio de 1859, citado por VILÁ: p. 204.

(10) GIMÉNEZ (2009), p. 143.

(11) VILÁ: p. 204.

(12) La anterior Ordenanza de Marina había sido publicada por el marqués de Ensenada en 1751. LLOVET (1980), p. 19. Existe una historia de la matrícula de mar de F. Javier de Salas, publicada en 1879 —recientemente reeditada en facsímil—, que en mi opinión aclara muy pocas cosas por ser una obra muy confusa.

(13) Hasta la reforma de la matrícula de mar de 1814 el período obligatorio de servicio a la Marina de Guerra fue de quince años.

(14) La edición de publicaciones estructuradas en forma de preguntas y respuestas sencillas, con la finalidad de difundir cualquier tipo de conocimientos entre un público con escasa formación, fue un recurso muy corriente en aquellos años. El catecismo más conocido es el de la

entiende por matrícula de mar? R. El alistamiento de toda la gente que se ocupa en las costas de la Península e islas adyacentes en la navegación y pesca, mediante el cual disfrutaban exclusivamente el derecho de ejercer la profesión, con otros varios privilegios y exenciones; pero quedando obligado a acudir al servicio de bajeles de guerra y arsenales siempre que sean convocados» (15).

La disposición de 1802 fue abolida por un decreto de 8 de octubre de 1820. «El nuevo decreto establecía para el servicio militar el sistema de sorteo, enganche voluntario o sustitución, basado en las listas formadas en las secretarías de los ayuntamientos y repartiendo los cupos de acuerdo con las autoridades civiles» (16). Tres años más tarde, se reimplantó la ordenanza de 1802. La Ley de Inscripción Marítima se promulgó el 26 de marzo de 1873 y supuso el fin de la matrícula. Los cambios no fueron sustanciales. Según la norma de 1873, todas las personas que quisieran trabajar en la mar debían inscribirse en las ayudantías o comandancias de Marina, y la inscripción servía de base para el alistamiento de la marinería en la Armada.

El título XIV de las Ordenanzas de 1802 contenía los aspectos disciplinarios y constituía la cuaderna maestra de aquella dura normativa. El subtítulo lo decía todo: «Leyes penales». Es muy importante señalar que el título en cuestión se mantuvo vigente tras la abolición de la Ordenanza en 1873 y, en consecuencia, se aplicó a los que dejaron de llamarse «matriculados» para ser denominados «inscritos» sin que nada hubiera cambiado en realidad. El abogado gaditano M. Rodríguez Martín publicó —en 1897— un trabajo titulado *Legislación penal de la marina mercante*, en el que argumentaba con rigor jurídico, y apoyándose en la jurisprudencia, la vigencia del Título XIV. Estos son algunos artículos de dicho título XIV que sirven para ilustrar el carácter represivo de aquella normativa:

«Art. 6. Si fuere hallado un matriculado navegando con plaza en embarcación extranjera, sin haber obtenido para ello el correspondiente permiso, perderá seis meses de sus soldadas a beneficio del fondo de su gremio, y además será sentenciado á dos campañas, sin ración de vino la primera...

[...]

Art. 8. Todo el que no fuere matriculado y se le justificare haberse empleado en la pesca, navegación ó cualquiera otra industria de mar sin legítimo permiso, será sentenciado á una campaña con plaza de grumete,...

[...]

Art. 10. Se impone la sentencia de una campaña, sin ración de vino en los seis primeros meses, á todo marinero desobediente en las materias regulares

doctrina cristiana, pero se empleó en muchos otros ámbitos. En concreto, aparte de este que trato aquí, he hallado otros entre los que abundan los dedicados a difundir los conocimientos sobre las máquinas de vapor y sus aplicaciones a los buques.

(15) MARCELINO: p. 1.

(16) VIGÓN: p. 232.

de su obligación, ó en las de policía y buen gobierno al capitán ó patrón del buque mercante en que tuviese plaza.

Art. 11. El que abandonare su embarcación por evadirse de los trabajos de la carga, descarga ú otros de su habilitación, perderá los salarios ó haberes de tres meses á favor del fondo del gremio por cada vez que incurra en esta falta; y á la tercera sufrirá además la pena de media campaña sin ración de vino.

[...]

Art. 14. Sufrirán seis meses de campaña sin vino los que desertasen de un buque mercante, ó se quedasen en tierra á su salida de puerto, perdiendo también tres mesadas á favor del fondo del gremio. Pero desertando en puertos extranjeros de Europa, serán sentenciados á dos campañas extraordinarias y consecutivas, y perderán sobre las tres mesadas la mitad de las restantes que hubieren devengado, dándose á todo este producto igual aplicación.

Art. 15. Desertando un matriculado en América, si se presentase voluntariamente dentro del término de un año, hará dos campañas extraordinarias; y si fuere aprehendido, ó se le justificare haber tomado plaza para su vuelta con ajuste de travesía ó con otras condiciones viciosas, no solo perderá el exceso de sus soldadas, sino también la tercera parte del valor legítimo de ellas, y será además sentenciado a tres campañas extraordinarias con plaza de Grumete, y sin ración de vino la mitad de ese tiempo.

[...]

Art. 18. El que estando en la mar intentase sublevar la gente contra su capitán o patrón será condenado a servir quatro campañas extraordinarias con plaza de grumete, el primer año con grillete y sin vino. Pero si la sublevación hubiese llegado á tener efecto violentando al capitán á rendirse a los enemigos, variar de rumbo, ó tomar puerto contra su voluntad, se conducirán los reos á la capital del Departamento, donde serán juzgados en Consejo de Guerra con arreglo á la gravedad del crimen, que podrá merecer la pena de muerte.

[...]

Art. 41. Para que ni los patrones ni la marinería de las naves mercantes puedan en ningún caso alegar ignorancia de sus respectivas obligaciones, y de las penas en que por su infracción se hallaren incurso, los Xefes militares de Marina de los puertos en que se habitasen por primera vez entregarán a cada capitán o patrón al tiempo de su salida un ejemplar de este tratado firmado de su mano, exigiéndoles su justo precio...» (17).

Desde un buen principio, y aprovechando los períodos de mayor libertad del siglo XIX, se manifestaron opiniones contrarias a la Ordenanza. El diputado Rodríguez Baamonde presentó en las Cortes el 26 de enero de 1812 un escrito solicitando la libertad de navegar y pescar.

El 18 de febrero de 1814, el Consulado de Comercio de Mallorca dirigió una carta a las Cortes manifestando la traba que suponía para el libre desarrollo del comercio marítimo la existencia de la Matrícula.

(17) RODRÍGUEZ: pp. 1-22.

El 16 de agosto de 1820 se solicitó de nuevo en las Cortes la abolición de la Ordenanza.

Muy extensa, completa y radical fue la publicación anónima editada en Mallorca al socaire de la atmósfera liberal del bienio progresista bajo el título de *Memoria sobre los vicios de que adolece la ordenanza de Mar de 1802 y la necesidad de proceder cuanto antes a su abolición; sustituyéndola por otro sistema que en armonía con las instituciones políticas del país, atienda al sostenimiento de sus fuerzas navales sin abrumar con trabas y vejaciones á la marina mercante. La publican varios individuos del comercio y de la clase Mareantes de esta ciudad* (18). En primer lugar, se denunciaban los graves agravios comparativos que soportaban los mareantes por hallarse sometidos a la Matrícula, y el menoscabo que tal situación suponía en orden a la libertad personal. También se señalaban los graves perjuicios que se ocasionaban al comercio marítimo. El principal era la merma de tripulantes para las naves comerciales, al encontrarse buena parte de los marinos sirviendo en los buques de la Armada. Tal carencia ocasionaba, para colmo, un aumento de los costes salariales. La administración militar se consideraba muy burocratizada y cara. La memoria exigía, en consecuencia, la adopción de seis medidas:

«1. Abolición completa de la Ordenanza de matrículas de mar promulgada en 1802 y de todas las disposiciones con que se ha adicionado.

2. Libre ejercicio de la navegación y pesca.

3. Supresión del fuero militar de marina y de la jurisdicción especial del ramo, para todos los mareantes que no pertenezcan á la armada.

4. Un solo alistamiento, sin distinción de clases para el reemplazo del ejército y de las fuerzas de mar, con derecho á las mismas exenciones y con obligación de servir durante igual número de años.

5. Derecho de preferencia a favor de la marina nacional sobre todos los demás cuerpos militares, para escoger entre los quintos, á los que considere más idóneos para el servicio de la armada y de los arsenales.

6. Mayor premio o gratificación á los mozos que hayan de servir forzosamente en la marina y también á los que ingresen en ella por enganche voluntario» (19).

El golpe militar de O'Donnell y la reinstauración de la Constitución de 1845 truncó toda esperanza de reforma por el momento.

La publicación, en pleno reinado de Amadeo de Saboya, del real decreto de 26 de abril de 1871 concediendo uso de uniforme y derecho á desempeñar destinos de matrículas a los pilotos de la Marina Mercante constituyó otra medida más encaminada a aumentar el grado de militarización de la marina civil. En el preámbulo se afirmaba que «... nuestras Ordenanzas conceden á los capitanes de los buques amplísimas facultades, que tienden a conservar en ellos el orden y la subordinación (...) Estos motivos han inducido al ministro

(18) *Memoria*.

(19) *Memoria*, pp. 48-49.

que suscribe á considerar detenidamente la conveniencia de dictar ciertas reglas que, al mismo tiempo que atiendan á recompensar el verdadero mérito de los hombres que se dedican á la carrera del mar, les faciliten los medios de ejercer su arriesgada profesión, imponiéndose á las tripulaciones á favor de signos exteriores que representen, al mismo tiempo que la Autoridad que el Gobierno les confía, los particulares méritos que les hacen acreedores al aprecio público» (20).

Los tres primeros artículos de aquella norma hacían referencia a la Orden del Mérito Naval y sus prerrogativas en el Tercio de Mar y al uso de uniforme, idéntico al de de la marina militar. En los cuatro artículos siguientes se establecía lo siguiente:

«Art.º 4.º Tendrán derecho a la graduación de alférez de fragata los capitanes de buques de altura, de vapor ó de vela, que hayan ejercido mandos durante diez años sin el menor accidente culpable, siempre que las dos terceras partes de dicho plazo se hayan cumplido en navegaciones trasatlánticas, y previo informe de los armadores ó dueños de los buques. En los de pasaje se tendrá además presente el buen trato y atención con los pasajeros durante las travesías. Cuando el capitán sea el dueño del buque, deberá suplir al informe de que trata el párrafo anterior el que suscriban dos ó más oficiales de la Armada efectivos ó graduados, ó capitanes de la marina mercante que conozcan los antecedentes del interesado, y les conste su suficiencia y buen desempeño de su cometido.

»Art.º 5.º Un viaje de circunnavegación equivaldrá á cinco años de los que prescribe el anterior artículo para la concesión del distintivo de alférez de fragata, siempre que acompañe á la solicitud una copia de su diario; el cual, luego de resuelto el expediente, se custodiará en los archivos del Depósito Hidrográfico.

»Art.º 6.º El piloto graduado de alférez de fragata que como tal haya seguido ejerciendo mando de buques mercantes por espacio de otros cinco años con las condiciones designadas en los artículos anteriores, tendrá derecho al ascenso en graduación, ó sea á la de alférez de navío, pudiendo obtener la de Teniente de navío al término de iguales periodos y previas las mismas condiciones, ó, lo que es lo mismo, al completar veinte años de mando» (21). Fueron muchos los oficiales mercantes que consiguieron esas graduaciones militares.

Por fin, durante la I República, siendo presidente Estanislao Figueras, se decretó la supresión de las matrículas (22) por ley de 22 de marzo de 1873.

(20) R.D. 26-4-1871, pp. 6, 8-9.

(21) R.D. 26-4-1871, pp. 12-13.

(22) En otros países, la situación fue muy parecida a la española. En Francia, durante muchos años, se reclutó a las tripulaciones por el mecanismo denominado «de presas», que consistía en cerrar la puerta de las ciudades portuarias y capturar el número de marineros necesarios. Colbert, en 1681, estableció el sistema «de clases», parecido a la matrícula espa-

Aquella ley, trascendental en la historia de la marina mercante española, decía lo siguiente:

«La Asamblea Nacional, en uso de su soberanía, decreta y sanciona la siguiente ley:

Art.º 1.º Quedan abolidas las matrículas de mar.

Art.º 2.º El ejercicio de las industrias marítimas es libre para todos los españoles. Son industrias marítimas para efectos de esta Ley, la navegación, el tráfico de puertos y la pesca en general.

Art.º 3.º Los que se dediquen a las industrias marítimas, se inscribirán en un registro que a este fin deben llevar los comandantes y ayudantes de Marina. En el registro constarán los nombres de los industriales, su estado, su clase de industria que quieran explotar.

Todas las embarcaciones continuaran registrándose en las respectivas listas. Semestralmente remitirán las Comandancias y Ayudantías de estos datos estadísticos al Ministerio de Marina, para que por este se transmitan al de Fomento.

Art.º 4.º Todo dueño ó armador de buque, queda autorizado por esta Ley á tripularlo con el número de hombres que considere necesario, esten o no inscritos con anterioridad en el registro á que se refiere el Art.º 3.º y puedan igualmente conferir el mando del buque á las personas que tengan por conveniente, pertenezcan ó no á la clase de pilotos o patrones» (23).

Para algunos, la supresión de la matrícula de mar fue una de las principales causas del declive de la marina mercante española (24). Tal punto de vista fue erróneo. Bien al contrario, la supresión de aquel sistema gremial era una condición imprescindible para garantizar la normal evolución del sector.

La matrícula de mar, bajo su apariencia de normativa protectora, no perseguía otra cosa que garantizar el número de brazos suficientes para tripular las embarcaciones tanto militares como civiles. Por otra parte, la existencia de la Matrícula demuestra la dureza del trabajo en la mar y el rechazo generalizado a ocuparse en el mismo a poco que existiera una alternativa. La existencia de la Matrícula desmiente cualquier mito referente a la bondad de la vida marinera.

Gracias a la existencia de la Matrícula, la actividad marítima quedaba restringida a los buques españoles, estando estrictamente prohibido que un extranjero fuera propietario de una nave total o parcialmente. Esto explica el

ñola, pero más garantista, sobre todo en Derecho» de carácter social. La Revolución abolió aquel procedimiento y estableció la «inscripción» el 3 de brumario del año IV. [CLOAREC] (1961), pp. 51-52.

(23) RODRÍGUEZ: pp. IV-V.

(24) En la defensa de las matrículas hay que destacar el esfuerzo que realizó en tal sentido el ex director de la Escuela de Náutica de Barcelona José Ricart.

aprecio por esta norma de un sector de los armadores entre los que destacaban los catalanes.

Los vapores

Las tripulaciones

La paulatina implantación de los buques de vapor transformó de forma radical el transporte marítimo y la organización del trabajo a bordo.

Es evidente que la incorporación de los vapores permitió una organización más eficiente del trabajo gracias a la regularidad de las travesías. Por otra parte, las tripulaciones se ampliaron y se diversificaron. Los primeros barcos propulsados mecánicamente se dedicaron al transporte de pasajeros y de correo. A los trabajadores de la cubierta se sumaron los del departamento de máquinas y los de la fonda en los barcos de pasaje.

Los usos y costumbres laborales de los veleros, que hundían sus raíces en las tradiciones medievales, se vieron abocados a desaparecer.

También cambió la vida a bordo. La complejidad de las nuevas tripulaciones complicó la convivencia. La habitabilidad también sufrió importantes modificaciones.

Un contrato suscrito entre A. López y Cía. y el asentista don Joaquín Cuenca (25), firmado en Cádiz el 18 de septiembre de 1863, en el que se establecían los compromisos referidos a los buques *Príncipe Alfonso e Infanta*, nos permite conocer más aspectos sobre la composición y condiciones de vida de la tripulación de aquellos vapores. El personal de fonda dependía del asentista y debía estar formado al menos por un primer mayordomo, un segundo mayordomo, un despensero, un primer cocinero, un segundo cocinero, un tercer cocinero, un panadero, un carnicero, una camarera, 10 camareros y dos marmitones.

La manutención de los tripulantes y de los pasajeros era tarea del asentista que, amén de una subvención mensual, fijada en principio en 12.000 reales de vellón, percibía unas cantidades diarias por tripulante: oficiales mayores, 12 reales de vellón en la mar y nueve en puerto; marineros, foguistas y paleros, seis reales de vellón. También existían unas tarifas para los pasajeros por categorías. Cuando en el buque se transportaban soldados, la subvención era de cuatro reales de vellón.

El menú era distinto para cada categoría. El más sencillo correspondía a los marineros, foguistas y paleros. A las ocho se les debía dar un pote de medio cuartillo de café y galleta. El almuerzo de las doce debía constar de dos platos, uno de menestra y otro de carne o «bacallao». En la comida de las cuatro de la tarde debía haber una sopa y cocido con carne salada. A los foguistas y paleros se les debía dar un cuartillo y medio de vino al día.

(25) CDM-Arxiu- Fons Traslàntica: 311/43. Sin paginación.

Los foguistas, además, tenían derecho a una copa de aguardiente a la salida de cada guardia. Al llegar a Puerto Rico, los marineros debían recibir el «aguardiente de costumbre».

En términos generales, al finalizar el siglo XIX, la escasez de marineros del país era la tónica en la mayoría de las marinas más poderosas. En Inglaterra, por ejemplo, la mitad de sus marineros y la décima parte de sus oficiales eran extranjeros. En Estados Unidos nueve de cada diez marineros mercantes y uno de cada tres militares eran extranjeros, noruegos en concreto. Las razones eran sencillas y claras: la vida en la mar era muy dura y siempre era mejor un trabajo en tierra, aun en el caso de que el salario fuera menor. Los países escandinavos, sobre todo Noruega, y Alemania suministraban buena parte de la mano de obra. En España eran muy abundantes los tripulantes de nacionalidad filipina, que confirmaban el principio de que los países pobres y con abundante población son los principales suministradores de mano de obra en la mar.

En el aspecto legislativo, existían dos modelos a nivel mundial: el británico y el francés. En Inglaterra, la profesión marítima era completamente libre, si bien los oficiales tenían que mostrar el nivel suficiente de preparación según unos estándares establecidos. Alemania, Holanda, Bélgica y Turquía seguían el mismo criterio. En Estados Unidos se establecía una restricción para los oficiales, que se procuraba fueran nacionales. Esto mismo ocurría en Suecia, Noruega, Dinamarca y Austria. Por el contrario, en Francia la norma era la de obligar a que los tripulantes fueran del propio país, sobre todo si el buque percibía primas del Estado. Italia, Portugal, Rusia y España seguían el mismo criterio (26).

Dotaciones

En 1879, la normativa sobre dotaciones de los vapores era muy laxa. En un informe realizado por la propia administración se decía que «por las disposiciones vigentes se deja á voluntad de los armadores el número y condiciones de los hombres que han de tripular los buques. Las exigencias de la Administración se reducen á que las naves que hacen navegación de altura tengan dos pilotos, y tres si van á Filipinas; que las de vapor que hagan travesía de más de 150 millas embarquen por lo menos un primero y un segundo maquinista, si la fuerza de la máquina es de 100 ó más caballos nominales, y dos segundos si la fuerza es menor. En los de travesía, menores de 150 millas, embarquen por lo menos un primer maquinista si la fuerza de la máquina es de 100 ó más caballos nominales, y un segundo si es menor. Si los buques conducen más de 60 personas fuera de la Península é islas adyacentes, han de llevar, por la ley de Sanidad, profesor de medicina y cirugía, y por otras disposiciones, capellán. Por último, las dos terceras partes de la marinería han de componerse

(26) AMREL: p. 271.

exclusivamente de españoles, pudiendo en ciertos casos ser extranjeros la otra tercera, y siendo de libre elección el personal de cámara y fogoneros.

»En la práctica se observan, siempre que es posible, todas las órdenes; pero rara vez lo es la de los capellanes [...]

»La de los maquinistas, adoptada á petición de algunos navieros, ofrece dificultad algunas veces para encontrar de momento los que se necesitan por la distinción de primeros y segundos, y porque no existe todavía el personal necesario para contrarrestar las exigencias injustificadas» (27).



Vapor Claudio López (CDM-MMB 3548F).

Salarios

En una carta de Antonio López dirigida don José Gómez Quintana, capitán del vapor *Infanta*, fechada el 14 de marzo de 1864, se especificaban cuáles serían los sueldos y gratificaciones de los oficiales. El capitán percibiría 100 escudos (28) al mes y una gratificación de 200 por cada viaje redondo de Cádiz a las Antillas y regreso. El sobrecargo y el primer oficial, 60 de sueldo y 100 de gratificación; el segundo oficial y el médico, 50 escudos de sueldo sin gratifi-

(27) *Comisión especial...* (1879), pp. 37-38.

(28) El documento no especifica la moneda en que se paga. Teniendo en cuenta las relaciones de aquellos años (1 escudo = 16 reales de plata, y 1 real de plata = 2,5 reales de vellón), entiendo que el sueldo está expresado en esa moneda, puesto que las otras unidades arrojarían unos devengos muy bajos.

cación; el tercer oficial y el capellán, sólo 40 escudos. La carta también aclara que quedaban suprimidos los porcentajes que venían recibiendo el capitán y el primer oficial. No consta ninguna referencia a los salarios de los maquinistas ni a los del resto de los tripulantes.

Cuando los buques de Antonio López necesitan marineros izaban una bandera roja en el tope mayor. Una bandera azul anunciaba la falta de fogoneros y paleros. Los marineros que desearan embarcar debían presentarse a bordo con su matrícula y la papeleta de desembarque del último buque en el que habían navegado. Los fogoneros y paleros debían presentar su cédula y la papeleta de desembarco.

El año 1878 la *Revista Marítima*, que dirigía José Ricart, publicó un cuadro comparativo de los salarios mensuales en pesetas percibidos por las tripulaciones de diferentes países:

	<i>Países nórdicos</i>	<i>Alemania</i>	<i>Italia</i>	<i>España</i>
<i>Capitán</i>	110 Pts. + 3% flete	112 + 3%	200	250
<i>Piloto</i>	85	125	120	140
<i>Contramaestre</i>		87,5	90	120
<i>Cocinero</i>	66	97,5	80	85
<i>Carpintero</i>	82	87,5		75
<i>Marinero</i>	66	62,5	60	65
<i>Mozo</i>		45	40	55
<i>Paje</i>		20	20	35

Fuente: *Revista Marítima*, núm. 37, de 31-12-1878, pp. 586-587.

Contratos

En el Fondo de la Trasatlántica que se custodia en el Centro de Documentación Marítima del Museu Marítim de Barcelona, se conserva un libro de contratos que abarca el período comprendido entre el 16 de diciembre de 1880 y el 15 de agosto de 1884 (29). El primer contrato registrado en dicho libro es el siguiente:

«En la Ciudad de Santander a diez y seis del mes de Diciembre de mil ochocientos ochenta, celebran contrato por una parte Don Franco Cimiano Capitán del Vapor Correo Trasatlántico nombrado *Santander*, y por otra todos los demás oficiales y tripulantes que constan en el Rol del expresado buque, para hacer viaje a Puerto Rico y La Habana o a donde se destine el buque con regreso a este Puerto ú otro cualquiera de Europa en que se dé por finalizado el viaje bajo las condiciones siguientes:

(29) CDM-MMB, Fons de la Trasatlántica CT 225.

Artículo 1.º Los sueldos del capitán y oficiales serán los estipulados por la empresa. El contraamaestre tendrá 35 ps. mensuales; el guardián y carpintero 25 ps. cada uno, 22 el cabo de guardia, 20 cada marinero, 18 cada mozo, 14 cada grumete. El 1.º maquinista tendrá 125 ps. mensuales; 85 ps. el 2.º maquinista; 65 el 3.º maquinista; 55 el cuarto maquinista; 25 cada cabo de agua y pañolero de máquina; 20 cada fogonero; 16 cada palero; entendiéndose estos sueldos para cada un mes, todos de treinta días.

2.º Los mayordomos, cocineros, dispensereros, camareros, marmitones y demás dependientes de cámaras y cocinas, según contrata particular con la empresa se obligan sujetándose al mismo tiempo a un todo con todas las condiciones de la presente.

3.º Todos los tripulantes están obligados a seguir con el buque por los sueldos dichos, cuando las circunstancias del servicio de la empresa obliguen a hacer viaje a otro u otros puertos que no sean los esperados.

4.º El día de pasar por la oficina, recibirá la mitad de la tripulación medio mes de avances y para correrlos dispondrán de veinticuatro horas, siendo obligación el que estén a bordo al espirar dicho término. Cuando la primera mitad de la tripulación haya llegado al buque, recibirá también la otra mitad, disponiendo de veinticuatro horas con la misma precisa obligación de estar a bordo al terminarla.

5.º El individuo que cumplidas las veinte y cuatro horas de correr los avances no estuviere a bordo, pagará veinticinco reales de vellón, los cuales serán repartidos a otro individuo que supliere la falta en el buque, o al jornalero que le sustituya.

6.º El individuo de la tripulación que desertase, perderá por completo el derecho a los sueldos que tuviera devengado.

7.º No será obligatorio dar socorro de dinero durante el viaje y por consiguiente nadie tendrá derecho a exigir cantidad alguna a cuenta de sus sueldos vencidos hasta la llegada al puerto en que se dé por terminado el viaje.

8.º El individuo que no desempeñara la plaza a que se ha comprometido será rebajado de su sueldo al juicio del capitán u oficiales.

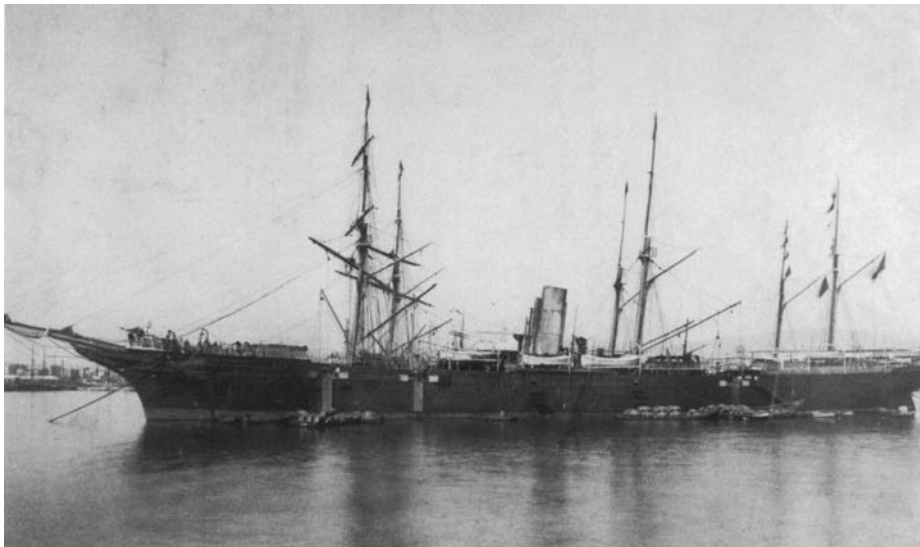
9.º Las comidas serán en la forma siguiente: a las seis de la mañana café con galletas, a las diez de la misma dos platos de almuerzo, a las cinco de la tarde dos platos de comida, uno de ellos con carne fresca en puerto y salada durante la navegación, los cabos de agua, pañolero de máquina, fogoneros y paleros tendrán vino en el almuerzo y comida y además de esto una copa de aguardiente al rendir la guardia; a los marineros se les dará desde el 1.º día de llegada a un puerto de América hasta la salida de estos para España una botella de aguardiente a cada rancho en ambas comidas. El capitán podrá quitar el vino y el aguardiente al que diera motivo para sufrir este castigo y las horas de las comidas serán la ya indicadas en este artículo, mientras el capitán no mande alterarlas.

10. Están obligados los marineros a la carga y descarga, aseo y limpieza del buque y todas las faenas incluso cargar y renovar el carbón cuando el

capitán y oficiales lo dispusiesen, a quienes guardarán la subordinación y respeto debidos obedeciéndoles en todo cuanto mandaren.

11. A las cuatro de la mañana dará principio el valdeo, y en él tomará parte a las seis de la misma la guardia franca.

12. Los marineros y toda la dotación de cubierta se obligan a suplir las faltas que puedan ocurrir en la gente de máquinas, percibiendo la diferencia de sueldo, que se descontaría al fogonero o palero que ocasionare dicha falta.



Vapor *Antonio López* (CDM-MMB 3266F).

13. Los individuos pertenecientes a la máquina están obligados a asistir a todos los trabajos que puedan ocurrir en ella como también en su limpieza, tanto en puerto como en la mar siempre que sean llamados por sus maquinistas, sea cual fuere la hora, estén de guardia o francos.

14. Los fogoneros y paleros están obligados a asistir a las faenas de cubierta, siempre que el capitán u oficiales así los dispongan.

15. Cuando el capitán considere necesario, se pondrán a dos guardias los fogoneros y paleros; alternando en ellas por mitad como los marineros, fuera de cuyo caso estarán a tres guardias como es costumbre en los viajes de travesía.

16. Queda terminante prohibido a todos los individuos de la tripulación sin distinción de clases rifar objetos de ningún género a bordo, así como también compras y ventas de ninguna clase, cualquier tripulante que incurriera en alguna de estas faltas perderá el valor del género comprado, devolviendo la prenda al interesado, así como también el que rifa perderá su objeto,

devolviendo el valor de cada número a todos los que hubieran contribuído a su pago; y el que vendiese algún efecto devolverá también su valor cobrado; además de lo dicho se le impondrá una multa a la estimación del capitán. Queda también terminantemente prohibido a todos los individuos de la tripulación alquilar sus camarotes o literas a ningún pasajero sea particular o de tropa y no se permitirá a ninguno de éstos estar en reunión en ningún camarote que pertenezca a ningún individuo de la dotación del buque; tampoco podrá permanecer ningún pasajero ni individuo de tropa en el lugar llamado rancho perteneciente a los fogoneros y marineros.

17. Ningún individuo de la tripulación podrá ir a tierra ni pasar a otro buque sin permiso del oficial de guardia previo al de su jefe inmediato.

18. Dispuesto por la empresa que haya un sereno a bordo para la vigilancia de noche y evitar uso de fósforos, fuego y todo lo que pueda alterar el orden, están todos obligados a respetar sus órdenes, como emanadas del capitán, presentándose en queja al oficial de guardia, cuando se considerase que se ha escedido.

19. La tripulación toda está obligada si la empresa lo dispusiese a trasbordar a otro buque de la misma y permanecer en los puntos expresados sea por reparaciones o por conveniencias de la empresa sin que se alteren los sueldos estipulados en ninguna de las cláusulas del presente contrato.

20. Los marineros, fogoneros y paleros están obligados a tener de su propiedad un vestido completo de camiseta y pantalón azul y gorra de paño sin visera: al individuo que no lo tuviere lo entregará el sobrecargo descontando su importe de los haberes, los contraмаestres tendrán de su propiedad pantalón azul chaqueta con botones de la empresa, anclas en las mangas y gorra con visera.

21. Pagará una multa de cien reales cada individuo que usase fósforos o materias inflamables a bordo, sea en viaje o en puerto.

22. Queda terminante prohibido a todo individuo de la tripulación llevar o traer ningún bulto en clase de encargo por pequeño que sea: a los contratadores a este artículo pagarán cien reales por cada bulto.

23. Hasta pasada la visita de fondeo no se pagarán los sueldos devengados de la tripulación. Todos los de a bordo están obligados a manifestar y entregar al sobrecargo el tabaco que tengan para su uso al rendir el viaje de retorno, y a vigilar que ninguno embarque contrabando. Si fuere hallado el tabaco en cualquier paraje del barco que no estuviese manifestado son responsables a pagar las multas que por estas causas fueren impuestos por la Aduana, en primer lugar los culpables, sus cómplices y encubridores, y sucesivamente, o sea, en defecto de los mismos, El capitán, sobrecargo, oficiales, contraмаestre, carpintero y sereno a proporción de sus sueldos. Los maquinistas, sus pañoleros y cabos de agua contribuirán también en proporción de sus sueldos, si el contrabando fuese hallado en las máquinas, pañol de ésta, carbonera o de sus dependencias; y los mayordomos, cocineros, despenseros, camareros y demás empleados de servidumbre si se encuentran en las cámaras, cocinas, despensas o en sus departamentos.

24. En las averías o faltas que resultasen en las cargas, con los oficiales a proporción de sus sueldos pagarán los contra maestres y bodegueros.

Y enterados de las cláusulas y condiciones del presente contrato nos comprometemos a cumplirlas, en fe de lo cual firmamos los que sabemos hacerlo y los que no, sino a ruego de los demás señalando con una cruz».

El contrato lleva la firma del capitán y de la totalidad de la tripulación, sin distinción de clases o departamento.

Como puede comprobarse, las condiciones del contrato son abusivas. Abundan las obligaciones y no existen apenas los derechos. Se hace para un buque, pero es factible el traslado. Se firma por un viaje redondo, pero puede modificarse. Se paga un adelanto, pero el resto queda para el remate del viaje. La dieta es la misma de trescientos años antes. Se utilizan las bebidas alcohólicas como un mecanismo de control. La confraternización con el pasaje está prohibida.

El contrato también constata la existencia de algunas malas prácticas: contrabando —sobre todo de tabaco—, juego y trapicheos varios, entre los que llama la atención el arriendo de las literas.

En definitiva, este contrato demuestra que ignoramos casi todo sobre la vida de las tripulaciones de los buques mercantes de vapor. De aquel cosmos, sólo hemos conocido hasta ahora algunos pequeños detalles, concernientes en la mayoría de las ocasiones a la vida de los capitanes.

Nivel cultural

Una información colateral, pero interesante es la ofrecida por la *Revista Marítima* a principios de 1878. Se trata de una encuesta realizada entre los tripulantes de los buques anclados en el puerto de Barcelona el 31 de diciembre de 1877, con el objeto de conocer su nivel de estudios primarios. La investigación la realizó el teniente de navío Adolfo Reynoso, ayudante de la Comandancia. Según el estudio, se encontraban en puerto en aquel momento 165 embarcaciones, siete pertenecientes a la Armada, veintiún vapores mercantes y 137 veleros y embarcaciones menores. No consta si están incluidas las barcas dedicadas a la pesca. En total, se hallaban en puerto aquel día 2.230 tripulantes. Declararon saber leer y escribir 1.301 (58%), solo leer 22 (1%) y ni una cosa ni otra 907 (41%) (30). Se entiende que la encuesta se realizó mediante interrogatorio, lo que significaría una cierta coacción. Hecha esa salvedad, se puede afirmar que más de la mitad eran analfabetos. Sería interesante poder cotejar estos datos con los correspondientes a otros sectores laborales. Si comparamos los datos con los correspondientes al censo de Barcelona para 1870 (saben leer y escribir: 62%, sólo leer 3% y analfabetos 35%) (31), se constata la casi coincidencia.

(30) *Revista Marítima*, núm. 3, del 20-1-1978, pp. 314-317.

(31) Anuario estadísticos de 1870. www.ine.es.

El personal de máquinas

La paulatina implantación de los buques de vapor obligó a regular el trabajo de los maquinistas y a cuidar de su formación. A día de hoy, no existe ningún estudio riguroso sobre este importante aspecto de la historia de la Marina Mercante.

España incorporó con una relativa celeridad las nuevas tecnologías industriales a la Marina, tanto militar como civil. Quizá en esta segunda el ritmo de innovación fue un poco más ágil gracias, sobre todo, al dinamismo empresarial de Antonio López. La prontitud en el uso de los nuevos buques no supuso, sin embargo, su arraigo en el tejido económico-industrial del país. Durante muchos años —podemos establecer el periodo 1834-1880—, los buques se tuvieron que importar acompañados de los técnicos capaces de hacerlos funcionar y las reparaciones importantes tenían que realizarse en los astilleros de origen. Los países que más se destacaron en la exportación de material y técnicos a España fueron Inglaterra, en primer lugar, y Bélgica.

Como es de sobra conocido, el primer barco de vapor abanderado en España fue el *Real Fernando*, que en julio de 1817 navegó por el Guadalquivir en servicio regular entre Sevilla y Bonanza. El primer vapor de la Marina de guerra fue el de ruedas *Isabel II*, comprado a los ingleses en 1834. Ya bajo pabellón español, aquel buque continuó siendo gobernado por oficiales ingleses (32). El primer barco de guerra mandado por un oficial español fue el *Mazepa*, que entró en Ferrol el 6 de octubre de 1839 bajo el mando del alférez de navío Luis Hernández Pinzón. Como segundo de máquinas se hallaba enrolado el alférez de fragata Antonio Rico, que puede ser considerado el primer oficial de máquinas de la marina española (33).

La presencia de oficiales extranjeros, sobre todo británicos, en los vapores españoles supuso muchos problemas. Creaban conflictos de organización y disciplina. Sus salarios eran muy elevados y provocaban serios agravios comparativos. Y no parecían dispuestos a transferir sus conocimientos a los subordinados españoles designados para ayudarles en un principio y sustituirlos al cabo de un tiempo (34).

El primer intento conocido de crear una escuela de maquinistas para los buques de la Armada tuvo lugar en Barcelona en 1844. Desde la Dirección General de la Armada se encargó al comandante de Marina Ezequiel Calvet, profesor también de la Escuela de Náutica, que contactará con Jerónimo Melero, gerente de la empresa Navegación e Industria, y con Hilarión Bordejé (35), catedrático de Maquinaria de la Escuela de Máquinas de la Junta de

(32) LLEDÓ: p. 49.

(33) DE LA VEGA: p. 29.

(34) Véase, por ejemplo, el Documento «El mando de los vapores de ruedas», reproducido en la *Revista de Historia Naval*, núm. 112, pp. 109-113.

(35) Hilarión Bordejé (Madrid, 1792-Barcelona, 1869). Catedrático de la Escuela de Mecánica de la Junta de Comercio y de la Escuela Industrial a partir de 1851. También fue concejal del Ayuntamiento de Barcelona.

Comercio, para recabar su opinión sobre la posibilidad de crear una escuela de maquinistas navales en la Ciudad Condal. Ambos se mostraron de forma entusiasta a favor de la propuesta. Jerónimo Melero expuso que a bordo de los cuatro vapores de su compañía —el *Balear*, el *Mercurio*, el *Delfín* y el *Villa de Madrid*— se hallaban enrolados ocho maquinistas de los cuales tres eran ingleses y cinco españoles. Los tres extranjeros, entre los que se hallaba Juan Thompson, que ejercía la labor de inspector, cobraban unos sueldos superiores. El gerente de Navegación e Industria también exponía que la formación recibida por los españoles había consistido en un aprendizaje básico realizado en las instalaciones terrestres de la empresa a las que había seguido un periodo de prácticas a bordo de los vapores. Consideraba que esa era la forma más adecuada de formar a los nuevos técnicos y discrepaba de la idea de mandar becados al extranjero. El Ministerio de Marina mostró su conformidad con el planteamiento y acordó crear la Escuela en la factoría barcelonesa en sendas disposiciones de enero y abril de 1845. A partir de ahí se carece de más información que permita aclarar lo que sucedió (36).

Cinco años más tarde, mediante un real decreto del 22 de mayo de 1850, la Armada optó por crear su propia Escuela de Maquinistas en Ferrol (37). La iniciativa no estuvo exenta de dificultades. Los planteamientos que se manejaron no la hicieron atractiva para los posibles alumnos, al cabo de un año apenas acudían dos a clase. Tampoco se pudieron hallar las personas capacitadas para ejercer la docencia y se tuvo que recurrir de nuevo a Ezequiel Calvet para que buscara en Barcelona quien quisiera ejercer de profesor. Dado el fracaso inicial, en 1852 se modificó el enfoque de la formación y se optó por dirigirla a los adolescentes en vez de a los adultos como se había previsto en un principio.

Con todo, la escuela no fue capaz de cubrir las necesidades de personal técnico de máquinas que requerían los nuevos vapores. En 1863, los maquinistas españoles no llegaban al 50 por 100 de los que trabajaban en los buques de guerra, y los sueldos de los expertos extranjeros seguían siendo muy superiores (38).

En la Marina mercante la situación era muy parecida. Las empresas navieras se espabilaban como podían y la mayor parte de sus maquinistas eran de origen extranjero. En algunos puertos aparecieron Academias particulares dedicadas a la formación de mecánicos tanto para la industria como para los buques. En Barcelona existió una fundada por el mecánico Santiago Barrera que publicó un «Catecismo de los maquinistas navales y terrestres arreglado a los programas de las materias sobre que ha de versar el examen de los de la Armada y mercantes contenidos en los reglamentos orgánicos respectivos seguido de las reglas necesarias a la instalación manejo y conservación de las máquinas de vapor fijas e ilustrado con un magnífico atlas

(36) DE LA VEGA: pp. 37-42.

(37) VIGÓN: p. 127.

(38) DE LA VEGA: p. 151.

compuesto de 36 láminas de gran tamaño» (39). También conviene recordar que en el año 1808 la Junta de Comercio de la Ciudad Condal creó la Escuela de Mecánica, que puede considerarse la antecesora de la Escuela Industrial, fundada en 1851 al socaire de real decreto de 4 de septiembre de 1850 por la que se crearon las enseñanzas industriales (40). Sin embargo, dichas instituciones no tuvieron una relación significativa con la faceta vaporista de la marina mercante.

El 23 de febrero de 1877, se publicó el primer reglamento encaminado a regular la presencia de los maquinistas en los buques de la marina civil. Los vapores estaban obligados a llevar dos maquinistas (todavía no se les califica como «oficiales») si la travesía era superior a 150 millas. Si no se llegaba a dicha distancia, con un solo maquinista bastaba. Para conseguir el reconocimiento como segundo maquinista, se debía ser español, tener veintiún años cumplidos y haber navegado en un vapor trabajando en la máquina, además de haber trabajado en un taller de construcción de máquinas de vapor durante, al menos, cuatro años en total con un mínimo de un año en cada una de las ocupaciones. Para habilitarse como primer maquinista hacía falta superar un examen y tener un año de experiencia como segundo (41).

El primer examen para la obtención del título de segundo maquinista se realizó en el arsenal de La Carraca en julio de 1877.

A mediados de 1878, se fundó en Barcelona la Asociación de Maquinistas Navales, que se instaló en un piso de la plaza Palacio. El objetivo principal de la asociación era la defensa de los intereses profesionales. Los armadores consideraban una intromisión en sus atribuciones la obligatoriedad de acatar las disposiciones de embarque de maquinistas establecidas en la nueva reglamentación. Los capitanes recelaban de los oficiales de máquinas por considerarlos un menoscabo de su autoridad ya que, por una parte, percibían unos sueldos superiores y, por otra, dominaban una tecnología fuera de su comprensión. Por primera vez, el capitán no era la autoridad suprema en todas las facetas concernientes a la navegación.

Sin embargo, el principal frente de batalla de los maquinistas españoles se estableció contra los oficiales extranjeros, a quienes acusaban de usurpar los puestos de trabajo. Juan A. Molinas, presidente de la Asociación de Maquinistas Navales, y el resto de la Junta en pleno enviaron una carta al ministro de Marina el 30 de junio de 1878 en la que exponían lo siguiente: «Triste es, Excmo. Sr. observar que algunas compañías de vapores, en las cuales ondea el pabellón nacional, no registran en el personal de sus máquinas ni un solo maquinista español; y no es porque puedan alegar que les falte idoneidad y suficiencia y no tengan los maquinistas reglamentados los conocimientos prácticos de experimentados operarios, pues la mayor parte de ellos han salido de las factorías de Barcelona, Sevilla y arsenales marítimos, montados a la

(39) BARRERA.

(40) LUSA: p. 12.

(41) GARCÍA: p. 245.

altura de los mejores extranjeros, en donde han obtenido la suficiencia de que carecen algunos extranjeros que, en nuestro país, pasan por maquinistas y encuentran amistades protectoras, gracias a la tutela de sus compatriotas, colocados muchos de inspectores en dichas compañías.

[...]

Por muchos conceptos, Excmo. Sr. deben merecer de V.E. los maquinistas españoles, las consideraciones de preferencia sobre los extranjeros hoy que el reglamento debe estar en vigor, normalizado el servicio de las máquinas de los buques de comercio; y existe un sobrante de maquinistas españoles reglamentados, que pueden emanciparnos de la tutela extranjera, como se emancipó en su día la marina de la Armada» (42).

En la misiva también se denunciaba el apartado de la nueva reglamentación según el cual sólo se obligaba a embarcar maquinistas españoles si el buque era nuevo. También se solicitaba que en las comandancias de marina se abriera un registro en el que anotar los datos de los maquinistas sin embarque.

Apenas un mes más tarde, la asociación publicaba otro artículo en la misma revista, denunciando el modo de obrar de los inspectores de máquinas ingleses de varias navieras, a las que acusaba de favorecer la contratación de compatriotas suyos. También lamentaba que la Reglamentación sólo hubiera solucionado la tramitación de las titulaciones, mostrándose inútil para garantizar el empleo de los técnicos españoles (43).

La Asociación de Maquinistas de Barcelona también fundó una escuela para la preparación de nuevos titulados pero su historia no es desconocida a día de hoy (44).

En 1882, el Ministerio de Estado hizo saber a la Junta Superior Consultiva de la Armada el malestar del Rey por el excesivo número de maquinistas extranjeros y el deseo del monarca de que se procurara substituirlos por técnicos del país (45). Por su parte, los maquinistas navales elevaron una nueva súplica (46), que se sumaba a las de 1878, 1879 y 1880, al ministro de Marina el 26 de julio de 1882. En la misma se hacía constar que la crisis por la que atravesaba «la industria fabril» había dejado sin trabajo a muchos maquinistas y que la presencia de técnicos extranjeros en situación irregular —en la súplica se dejaba muy claro, de acuerdo con el decreto de 1877, que se respeta el puesto de trabajo de quienes siendo extranjeros llevaban trabajando más de seis años—, impedía tanto la realización de las prácticas de los ayudantes de Máquinas como de los segundos maquinistas que querían ascender a primeros.

La Cía. Trasatlántica creó su propia escuela de maquinistas en 1899.

Las Escuelas Oficiales de Náutica no incorporaron las enseñanzas de máquinas hasta 1913-1915.

(42) *Revista Marítima*, núm. 17, de 12-6-1878, pp. 261-262.

(43) «A los navieros españoles», en *Revista Marítima*, núm. 21, del 20-7-1878, pp. 326-331.

(44) ROBLES: pp. 27-34.

(45) LLORCA: p. 69.

(46) Súplica reproducida en la revista *El Fomento*, núm. 11, de 10 de agosto de 1882.

Las condiciones de trabajo en las salas de máquinas

Si la vida a bordo de los buques mercantes de los tripulantes de cubierta no tiene nada que ver con las versiones románticas que han difundido autores como Emerencia Roig (47) y José Ricart y Giralt, las condiciones de trabajo en las salas de máquinas fueron peores si cabe. El doctor Fernández Caro exponía: «De todos los servicios que a bordo se hacen, éste es el más penoso. Sometidos los individuos a unas temperaturas, que por término medio son de 40° a 50°, pero que a veces se eleva a 60°, 70° y 75°, sufren todos los accidentes del calor unidos a las influencias generales del medio náutico. Se necesita para esta profesión, no sólo una constitución vigorosa y fuerte, sino condiciones especiales para soportar, sin experimentar el mareo, las oscilaciones del buque, el olor de las grasas quemadas, los gases que se desprenden del carbón de piedra y las aguas removidas de la sentina» (48). Es oportuno recordar que el doctor Ángel Fernández-Caro y Nouvilas fue el autor de numerosas publicaciones dedicadas a difundir la Higiene Naval. Su obra más destacada se publicó en 1879 bajo el título de *Elementos de Higiene Naval*, que vino a sustituir el tratado *Las enfermedades de la gente de mar* de Pedro María González, editado por primera vez en 1802. Fernández-Caro se propuso introducir en los buques las pautas higienistas desarrolladas a lo largo del siglo XIX: «La higiene naval es una variedad de la higiene pública [...]. Pero hay entre ésta y aquella una diferencia muy notable, pues mientras la higiene pública expone leyes generales, á las que todo puede y debe doblegarse, la higiene naval tiene que sujetar sus preceptos á circunstancias particulares, y limitar sus exigencias á la índole especial de las condiciones bajo las cuales desarrolla su acción. [...] Los buques no son un simple albergue, ni un lugar de recreo; llenan un objeto muy importante, ya se les considere bajo el punto de vista militar, ya bajo el de la navegación. El medio en que se hallan; la aglomeración inevitable de individuos en un espacio relativamente pequeño; los lugares poco apropiados para la conservación de los alimentos; la poca variedad de estos; los efectos de los rapidísimos cambios atmosféricos á que estan sometidos unos hombres que, en el transcurso de muy breve tiempo, pasan del calor de la zona tórrida al frío de los mares glaciales, son condiciones que no pueden removerse y á que la higiene naval tiene subordinarse» (49). A pesar de todo, las condiciones de trabajo y la habitabilidad de los buques no mejorarían de forma notoria durante las décadas posteriores.

Las deserciones

Las duras condiciones de trabajo en la mar y la esperanza de encontrar una vida mejor fueron las causas que hicieron de la deserción un fenómeno

(47) ROIG (1929).

(48) Citado por DE LA VEGA: p. 289.

(49) FERNÁNDEZ-CARO: p. 16.

corriente entre la gente de mar (50). Ya en las ordenanzas de la matrícula se contemplaba este delito entre los más graves y así continuó en las leyes penales posteriores. Los puertos norteamericanos eran uno de los lugares dónde solían desertar muchos marinos. La mayoría lo hacían por voluntad propia pero otros fueron víctimas de delincuentes como los denominados «runners». Así actuaban: «En todos los puertos marítimos de los Estados Unidos existe una clase de tunantes llamados «runners», especie de agentes, que son una plaga para las marinas extranjeras y una ruina para los marineros. Generalmente son dependientes o interesados hospederos de la más baja clase, y apenas han pasado las veinticuatro horas que señala el reglamento, después de fondeado el buque, se presentan a bordo a poner en ejecución su vil arte para inducir a los pobres marineros a desertar. [...] Esperan la llegada del buque y al momento traban amistad con la marinería, con pretexto de buscar clientela para sus casas de huéspedes. [...] en la cual hacen ver a sus visitantes las ventajas de una deserción, para embarcarse nuevamente con doble salario o más aún, alucinándoles además con mientras no hallen embarque, estarán allí comodamente como en familia gastando una friolera de hospedaje. [...] Aun no acaba de pasar el umbral de la puerta, que ya el infeliz no es dueño de sí mismo; allí se le excita continuamente a beber y en comilonas para hacer gasto y perder el juicio, y si esto no basta, no faltan sílfides de la más baja ralea, y por última ratio alguna bebida narcótizada. [...] tan deshonesto patrón, que se encarga de esconderlo y procura tenerlo continuamente bebido hasta que ha soltado el infeliz su último céntimo y al menos un mes de avances; entonces es cuando procura despedirlo embarcándolo en el primer buque que se presenta, sin atender condiciones, destino, ni bandera» (51).

Procedencia de las tripulaciones

La procedencia de los tripulantes fue una preocupación constante entre los armadores de aquellos años. José Elías de Molins, un destacado dirigente de la Asociación de Navieros y Consignatarios, se expresaba en los siguientes términos sobre el particular: «Las costas levantinas, antes pobladas de bravos marinos, háyanse hoy casi desiertas, y es un hecho elocuente el que apenas existe gente de mar en Cataluña, y que si no yerran nuestras noticias, para cubrir las dotaciones de algunas de las naves del apostadero de este distrito marítimo, ha tenido que echarse mano de gente gallega, que sabe Dios si serán miseros pescadores que han perdido de vista las costas españolas» (52). Sin comentarios.

(50) Sobre este tema en los años veinte del siglo XX, véase el apartado 3.5.1.1.

(51) «Los vampiros de los marineros», en *Revista Marítima*, vol. IV (1881), pp. 252-254.

(52) MOLINS: p. 143.

Las recomendaciones y otros mecanismos de control

Conocemos algunos aspectos de la política laboral de la compañía. Desde el momento en que el timón de la naviera quedó en manos de Claudio López en 1883, el trato a los empleados se caracterizó por su paternalismo jesuítico. A cambio de unas condiciones de trabajo algo mejores que las de otras navieras, se exigía el sometimiento absoluto tanto en lo laboral como en lo personal. Los errores o desviaciones de los empleados y empleadas no solían perdonarse. A pesar de ello, muchas personas, tanto cualificadas como sin cualificación profesional, aspiraban a entrar en la Trasatlántica. El «enchufe» era, de hecho, la única forma de ingresar en la empresa. Las solicitudes engrosaban unas largas listas de espera que, en muchas ocasiones, ventilaba el propio «Don Claudio» cuya hiperactividad era proverbial. La lista de los padrinos era larga y amplia, y al frente de la misma no faltaban la reina María Cristina y el rey Alfonso XIII. Las plazas de agregado y piloto eran las más demandadas, dado el exceso de oferta (53). En el Fondo de la Trasatlántica que se conserva en el Museo Marítimo de Barcelona, abunda la documentación sobre el tema de los enchufes. Destaca un libro de registro titulado *Recomendados Especiales* que contiene cinco listas: «Agregados», «Médicos», «Pilotos», «Capellanes» y «Aprendices de Maquinaria». Cada inscripción en la lista consta de cinco ítems: número, nombre del recomendado, nombre del recomendante, fecha de la carta de recomendación, términos de la recomendación, fecha de la contestación y términos de la contestación. Si una recomendación era tomada en consideración, el sujeto de la misma pasaba a otra lista denominada de «recomendados preferentes». La persona que encabeza la lista de «Alumnos de náutica recomendados preferentemente para embarcar de Agregados» es Antonio Valenzuela, del que se dice lo siguiente: «En julio 1896 lo recomendó Don Santiago López y ya estaba recomendado por Don José de Gayango desde el 25 de febrero del mismo año según petición de dicho Don Santiago —Vuelto a recomendar por Don Santiago en cartas 9 y 23 de septiembre 1897 (54). Parece evidente que, en aquellos años, ni con un buen enchufe era fácil embarcar.

Conviene subrayar el hecho de que el control ejercido por la empresa sobre los trabajadores no se limitaba al tiempo en que estaban activos, sino que se prolongaba durante la situación de jubilación e incluso se extendía, tras la muerte, a las viudas y a los huérfanos. Aquella política obscena, reprimida y represora se realizaba con pulcritud burocrática por entusiastas y fanáticos sacerdotes encabezados por el denominado capellán visitador. Para vergüenza de los propietarios de la Cía. Trasatlántica, se ha conservado un libro de registro en cuya portada puede leerse el siguiente encabezamiento: «Compañía Trasatlántica. Informes reservados para supresión de pensiones».

(53) FAES: pp. 182-186.

(54) CDM-MMB, Fons Trasatlántica, CT 221/25.

El primer «expediente» es del año 1897, y el último, de 1928. A título de ejemplo, basta uno de los muchísimos:

«Habiendo tenido esta delegación informes desfavorables de la pensionista Concepción Lassaletta Fernández, la que en virtud de carta de esa Gerencia de 23 noviembre de 1919, disfruta asignación de ptas. 50 – mensuales, desde marzo del mismo año como viuda del camararero que fue del vapor *Manuel Calvo*, Fernando Sánchez Rojas, perecido en el accidente de este buque el 29 de dicho mes y año, nuestro capellán ha practicado averiguaciones y en informe de 23 octubre último nos dice lo siguiente: < Sres. Delegados:- Tengo el sentimiento de participar a Vds. que la pensionista Concepción Lassaletta, viuda [...], observa mala conducta. Hace algun tiempo tuve noticias de que sostenía relaciones ilícitas con un joven de unos 20 años, de oficio panadero y que la madre de éste había provocado gran escándalo afeándole su proceder, le hice algunas observaciones trasladándose al poco tiempo de la calle de la Rosa 39, bajo a la Plaza Méndez Núñez, y en esta casa, viéndose sin duda libre de personas conocidas, ha continuado sus tratos, ya descaradamente, puesto que no solo entra en sus habitaciones el joven, sino que pasean juntos en coche y en alguna ocasión han asistido juntos, y sin reparo alguno a los toros del Puerto de Santa María. Recientemente rompió con el panadero entrando en relaciones con un empleado al que ha dejado volviendo al antiguo amante. Éste trabaja cuando quiere y come a costa de la pensionista. Tiene cuatro hijos pequeños y esto es lo más lamentable, pero basta verla para convencerse de que han perdido todo sentido moral y que se hallan tan ingreida que es moralmente imposible la enmienda. Vive con una hermana soltera también pensionista de la Compañía llamada Aurelia cuya complicidad es indubitadamente y las dos que son jóvenes y con aptitudes para el trabajo pueden sostener las cargas de su casa. Entiendo que esta mujer debe ser privada de la pensión a la que no se ve ya otro fin que de alimentar vicios y sostener a vagos de profesión (f) E. Domaica.

En vista de tales antecedentes hemos acordado dejar en suspenso el abono de la asignación desde octubre último interin por nuestros jefes recae acuerdo definitivo en este expediente. Cádiz, 12 de noviembre de 1921» (55).

Las malas prácticas, sin embargo, no eran exclusivas de la naviera del marqués de Comillas; por desgracia, eran una conducta habitual en la mayoría de empresas. Ricart consideraba que esa costumbre causaba un grave perjuicio tanto a las navieras como a los pilotos que buscaban trabajo sin contar más que con su preparación y su honradez:

«Concentrándome a la carrera de Piloto, a la cual tengo la honra de pertenecer, este mal tiene echadas profundas raíces, por cuya causa muy ilustrados jóvenes pilotos han emigrado, dejando la carrera unos, y otros sirviendo en las marinas de las repúblicas hispano americanas. El piloto que no cuenta con poderosa influencia, no espere obtener destino en alguna

(55) CDM-MMB, Fons Trasatlántica, CT 222/2.

compañía importante de vapores, pues aunque presente honroso historial y acredite ser más náutico que Jorge Juan, Ulloa o Ciscar, de nada le servirá si el valioso padrino no boga un remo a su favor.

»Las casas navieras desde el momento que extirparan de sus direcciones respectivas, este cáncer social, calificativo que bien merece el favoritismo, y sólo dieran entrada al mérito, reportarían inmensas ventajas, pues además de tener al frente de sus intereses á personas reconocidamente idóneas, verían la luz pública útiles relaciones comerciales y descripciones hidrográficas, y otros estudios científicos que sólo pueden salir del hombre ilustrado, y nunca del ignorante, por rico que sea en oro ó padrinos» (56).

Conclusión

A la espera de que se realicen investigaciones más amplias y sistemáticas, se puede concluir que el balance de la implantación de la marina industrial arroja un resultado ambivalente.

Por una parte, con los barcos de vapor mejoró la vida en la mar, porque se limitó la duración de las travesías y se posibilitó una mejor habitabilidad e higiene. Las condiciones de trabajo fueron menos graves, salvo para el personal de máquinas y, en especial, los paleros y fogoneros. También la alimentación sufrió un cambio favorable.

El maquinismo, por otro lado, posibilitó la implantación de las relaciones laborables capitalistas que, mezcladas con las leyes penales, abocaron a los marinos mercantes a una situación difícil de soportar que determinaría la orientación de su lucha sindical durante décadas (57).

Señalaré para terminar, que, hasta donde he podido averiguar (58), la pobreza de la historia social de la Marina mercante no es algo exclusivo de nuestro país, sino que también se constata en la historiografía de otras naciones.

Bibliografía

- ALONSO BARCÓN, Alfonso: *La condición obrera de los marinos mercantes*, Akal editor, Madrid, 1978.
- CARRERA PUJAL, Jaime: *La Economía de Cataluña en el siglo XIX*. Tomo IV: *Marina Mercante, Puertos, Carreteras y Ferrocarriles*. Bosch casa Editorial, Barcelona, 1961.
- CLOAREC, Henri (1961): *La marine marchande*. Que sais-je?, PUF, París.
- Comisión especial encargada de emitir dictamen acerca del interrogatorio de las medidas que pueden adoptarse para el fomento de la marina mercante y del comercio nacional*. Consejo Superior de Agricultura, Industria y Comercio. Establecimiento tipográfico de M.M. de los Ríos, Madrid, 1879.
- CÓZAR NAVARRO, María del Carmen: *Ignacio Fernández de Castro y Cía., una empresa naviera gaditana*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1998.

(56) RICART: pp. 11-12.

(57) ALONSO y ZAMORA.

(58) Véanse, por ejemplo, los índices de *Internacional Journal of Maritime History (1989-2010)* y se podrá constatar el fundamento de esta afirmación (www.mum.ca/ijhm).

JAVIER MORENO RICO

- FERNÁNDEZ-CARO NOUVILAS, Ángel: *Elementos de higiene naval*. Imprenta, estereotipia y galvanoplastia de Aribau y Cía., Madrid, 1879.
- GARCÍA LÓPEZ, José Ramón: *Historia de la Marina Mercante Asturiana*. Tomo II: *Llegada y afirmación del vapor (1857-1900)*. Ed. Nobel/Museo Marítimo de Asturias, Luanco, 2006.
- GIMÉNEZ I BLASCO, Joan: *De la vela al vapor. La marina catalana a través d'una familia de Vilassar de Mar: els Sust*. Pagés editors, Lérida, 2009.
- LUSA MONFORTE, Guillermo: «La creación de la Escuela Industrial Barcelonesa (1851)», en *Quaderns d'Història de l'Enginyeria*, vol. I, Escola Tècnica Superior d'Enginyers Industrials de Barcelona, Barcelona, 1996.
- LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española*. Aqualarga Editores, Madrid; Museu Marítim, Barcelona, 1997.
- LORCA BAUS, Carlos: *La Campaña Trasatlántica en las Campañas de Ultramar*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1990.
- MARCELINO TRAVIESO, José: *La ordenanza y legislación de las matrículas de mar publica [d]a en forma de diálogo*. Por F. Serra de Madirolas, Tip. De Cámara de SS. Maj., Madrid, 1851.
- Memoria sobre los vicios de que adolece la ordenanza de matrículas de mar de 1802 y la necesidad de proceder cuanto antes a su abolición; sustituyéndola con otro sistema que en armonía con las instituciones políticas del país, atienda al sostenimiento de sus fuerzas navales, sin abrumar con trabas y vejaciones a la Marina mercante. La publican varios individuos del comercio y de la clase mercantes de esta ciudad*. Imprenta de Pedro José Gelabert, Palma, 1856.
- MOLINS, José E. de: «La flota de guerra y la marina mercante española», en *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, t. II, 1885, p. 143.
- NICOLAU, Federico: «Últimas horas de la marina mercante trasatlántica de vela», en *Revista de la Asociación de Navieros y Consignatarios de Barcelona*, t. VI, 1889, pp. 131-134.
- RICART Y GIRALT, José: «Dado el progreso moderno, ¿quién está en mejores condiciones para ser buen comerciante, el que sabe o el que tiene?», conferencia dada en el Círculo de la Juventud Mercantil. Tipolitografía de los Sucesores de N. Ramírez y Cía., Barcelona, 1888.
- ROBLES SÁNCHEZ, Pedro: *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*. Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina mercante, Barcelona, 1993.
- RODRÍGUEZ MARTÍN, M.: *Legislación penal de la Marina mercante*. Tipografía gaditana, Cádiz, 1897.
- ROIG, Emerencia: *La Marina catalana del vuitcents*, Editorial Barcino, Barcelona, 1929.
- SALAS, F. Javier DE: *Historia de la matrícula de mar*, Imprenta de Fortanet, Madrid, 1879.
- VALDALISO GAGO, Jesús M.^a: *Los navieros vascos y la Marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, HAEE/IVAP, Bilbao, 1991.
- VIGÓN, Ana María: *Guía del Archivo Museo Don Álvaro de Bazan*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1985.
- VILÀ I GALI, Agustí M.^a: *La Marina mercant de Lloret de Mar*. Segles XVIII y XIX. Ajuntament de Lloret de Mar, 1992.
- ZAMORA TERRÉS, Juan: *Notas para una historia del movimiento obrero en la Marina mercante*. Museu Marítim, Barcelona, 2003.

EN BUSCA DEL REAL DECRETO PERDIDO

Carmen de PADILLA PORRAS
Área técnica del Museo Naval de la Armada de Madrid

El espíritu de la Ilustración propició que la Marina se vinculase profundamente al movimiento científico europeo. Fruto de ello fue la idea de crear el primer Museo Naval de Europa.

Antecedentes

En 1788 el capitán de navío José de Mendoza y Ríos presentó un informe al ministro de Marina, Antonio Valdés, para viajar por la Europa marítima a fin de recopilar información cartográfica con que elaborar un derrotero de sus costas. Su propuesta —unida a la dada anteriormente, en 1786, por el director de la Academia de Guardias Marinas de Ferrol, Francisco Gil y Lemos, de enviar a dos oficiales a París y Londres para adquirir conocimientos científicos novedosos en torno a la Marina— generó un nuevo planteamiento que resultó ser más ambicioso: crear una biblioteca de marina y un depósito hidrográfico en la población de San Carlos.

Valdés apoyó la propuesta enviando a Francia en 1789 a José de Mendoza y Ríos y a José de Lanz para recopilar material, mientras Vargas Ponce y Fernández de Navarrete se encargaban de la documentación alusiva a la Marina en los archivos españoles. No obstante, Mendoza, tras viajar por Inglaterra y Holanda, modificó su enfoque una vez más, proponiendo la creación en San Carlos de un museo de marina con diferentes gabinetes que incluirían una biblioteca general y una colección hidrográfica. La Revolución francesa, la guerra con Gran Bretaña, la Guerra de la Independencia y el cese de Valdés como ministro, hicieron que el susodicho proyecto no se materializase y que cayese en el olvido. El material recopilado, principalmente libros, fue repartido entonces entre las bibliotecas del Depósito Hidrográfico, el Observatorio Astronómico y el Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz.

El proyecto

Las circunstancias históricas contribuyeron a que se produjera un salto cualitativo en septiembre de 1842, cuando el subteniente retirado del Ejército

Ramón Trujillo (1) presentó un proyecto en el Ministerio de Marina abogando por la formación de un Museo Naval, esta vez ubicado en Madrid, con fines didácticos, pero también como recordatorio de los gloriosos hechos protagonizados por la Armada. En él se depositarían modelos, planos, armas y trofeos de guerra, organizados en tres secciones: una de bibliotecas de obras, memorias, inventos, planos de delineación y pintura; otra de modelos de arsenales, astilleros, edificios, modelos de buques, máquinas y objetos elaborados en dichos arsenales, y una tercera de modelos de artillería y proyectiles. Se pidió informe a la Junta de Almirantazgo y, por añadidura, al entonces director del Depósito Hidrográfico, Martín Fernández de Navarrete, el cual se mostró a favor de dicho proyecto dado su bajo coste. El día 19 de noviembre de 1843 nacía físicamente el Museo Naval de Madrid.

Orígenes

A tan magno proyecto era lógico que lo acompañase un real decreto de creación o, lo que es lo mismo, la decisión o resolución del rey de crear un museo naval firmada de su puño y letra, y que tal disposición se publicase en la *Gaceta de Madrid*, actual *Boletín Oficial del Estado*. Lo curioso es que, dada la importancia del mismo, no sólo no constase en ella sino que tampoco existiese la mínima noticia relativa a su etapa de materialización hasta el día de su inauguración. Esto último pudo estar justificado por las propuestas que ya el propio Trujillo lanzase en su proyecto (2). En primer lugar, planteó como principal ubicación el Depósito Hidrográfico, posibilidad que fue denegada por el propio Navarrete por la falta de espacio en el mismo, pero también dejó abierta la posibilidad de otros emplazamientos a convenir. En segundo lugar, recalcó lo bajas que eran las cantidades económicas requeridas para el arreglo de cualquier sección y de los materiales precisos, proponiendo que ni tan siquiera se precisasen empleados sino tan solo operarios (3). Todo ello a priori sugería un espacio carente de exigencias y con pocos recursos, lo que pudo hacer que el asunto se dilatase a la espera de dicho lugar que no necesitaba edificarse sino más bien reutilizarse; de hecho, no hay constancia en el Archi-

(1) Ramón Trujillo fue subteniente de la Armada durante diecinueve años y medio. A la vez que presentaba su proyecto de creación del Museo Naval ascendió a alférez de navío el 24 de febrero de 1843, y el 30 de noviembre de dicho año a teniente de navío, tras la inauguración del Museo y su nombramiento como segundo director del mismo por la reina. El 18 de agosto de 1851 ascendió a capitán de fragata. El 6 de junio se convirtió en segundo jefe del Museo y el 23 de octubre en oficial de detall de la Armada. Ingresó en el Consejo Real el 14 de diciembre de 1856, y formó parte de él hasta el 14 de enero de 1864. El 1 de enero de 1864 ascendió a capitán de navío.

(2) El proyecto de Trujillo se conserva en el Archivo del Museo Naval. (MN) 842/1.

(3) Años después aún se refleja la falta de personal en el Museo Naval en las siguientes palabras de la *Gaceta de Madrid* núm 5.082, de 12/8/1848, p. 4: «El director a falta de marinos a quienes aplicar en el Museo tiene colocados a varios jóvenes del Hospicio, a quienes procura educar para que sean útiles para sí y para el país».

SALE TODOS LOS DIAS.

Se suscribe en Madrid en el despacho de la Imprenta Nacional, y en las provincias en todas las Administraciones de Correos.

Precios de subscripcion en Madrid.

Table with subscription prices: Por un año... 200 rs., Por medio año... 100 rs., Por tres meses... 65 rs., Por un mes... 22 rs.



PRECIOS DE SUSCRIPCION.

Table with subscription prices: En las Provincias: Por un año... 200 rs., Por medio año... 100 rs., Por tres meses... 65 rs.; En Canarias y Ultramar: Por un año... 400 rs., Por medio año... 200 rs., Por tres meses... 150 rs.

GACETA DE MADRID

PARTE OFICIAL.

S. M. la Reina y su augusta Hermana la Serma. Sra. Infanta Doña María Luisa Fernanda continúan en esta corte sin novedad en su importante salud.

MINISTERIO DE ESTADO.

Usando de la prerrogativa que señala el art. 41 de la Constitución he venido en nombrar Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Estado á mi subyugador en la corte de Francia D. Nicasio de Ollaga, Presidente del Congreso de los Diputados, quedando sumamente satisfecha de la lealtad y patriotismo con que ha desempeñado hasta ahora dicha Presidencia de la Real majestad. Refrendado: El Ministro de Marina, Joaquín de Eriá.

MINISTERIO DE LA GUERRA.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Enterada S. M. de lo que en apoyo de la citada consulta han expuesto V. E. y la junta consultiva de guerra, y atendiendo á la utilidad que reportará el servicio de llevarse á efecto lo propuesto por el citado inspector, porque á manera de poder incorporarse en los cuarteles el crecido número de oficiales que se hallan empleados en aquella comision se reconocerán las gratificaciones que disfrutaban, se ha servido S. M. aprobar lo que aquella autoridad ha propuesto, y en su virtud ha tenido á bien mandar que haciendo extensiva esta determinacion á las demas armas del ejército nombrare desde luego los inspectores y directores de jefe y oficial que han de representar los regimientos de sus armas respectivas cerca de la seccion central de ajuste, retirándose á sus cuarteles los que en el día desampararon este encargo: en el concepto de que la firma que ha de reconocerse por los oficiales de administracion han de ser la del jefe elegido por el inspector ó director de cada arma, sustituyéndole solamente en ausencia ó enfermedad el oficial secretario con anuncio debidamente anticipado á las oficinas, y de que el primero ha de disfrutar de la gratificacion mensual de 200 rs. val., y el oficial

PARTAS RECIBIDAS EN EL MINISTERIO DE LA GUERRA.

El comandante general del campo de Gibraltar, con fecha 15 de Noviembre desde Algeciras, dice al Sr. Ministro de la Guerra lo siguiente: Excmo. Sr.: Segun comunicacion que he recibido del oficial de S. M. en Gibraltar, aquel general gobernador le manifestó su deseo de solicitar el plausible reconocimiento de haber sido delecta en su mayor edad S. M. la Reina Doña Isabel II, que á este objeto le envió un oficial de su edad mayor para pedirle la Real bandera española que le fue conquistada, y que á la vez y media del día 15 fue colatada sobre el oficial de su edad mayor para pedirle la Real bandera española que le fue conquistada, y que a igual operacion practicó en seguida el mariscal de campo isado en su palacio suscitó bandera.

El Gobierno de S. M. ha resuelto que se publiquen las comunicaciones que á continuación copiamos. Esta la simple lectura de ella para formar juicio acerca de la pérdida conlata con que el jefe de las secciones de Cataluña ha correspondido al proceder generoso y conciliador de los generales que mandan las tropas de la Reina.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: A consecuencia de haber hecho saber á los sublevados de Gerona la revocacion de Leon y Zaragoza, he tenido este mismo día un conferencia con el jefe de aquella fuerza D. Narciso Anstler, hallando en ella acordada la base del convenio, cuya copia tengo el honor de acompañar á V. E. para su superior conocimiento, y la inteligencia de que dicho documento será ratificado mañana si por parte de los de Gerona se hallare conveniente y llevado inmediatamente á efecto.

Como observará V. E. dicha según el encargo de las plazas de Gerona y Hostalrich inmediatamente en copia del convenio de que se hace mérito. Dios guarde á V. E. muchos años. Comandante general de Gerona 8 de Noviembre de 1843. Excmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de la Guerra.

Excmo. Sr.: Los gefes de las fuerzas que respectivamente sitian y guarnecen á Gerona han convenido y pactado lo siguiente:

1.ª Que el día 8 del corriente la guarnicion de Gerona saldrá para Figueras sin que durante su tránsito sea molestada de ningún modo, y el jefe de ella no podrá permitir que absolutamente se separe á una division cualquiera de las que á su vez marchen.

2.ª Al mismo tiempo que Gerona quede evacuada, las tropas nacionales la ocuparan, y no se les permitirá é impedir las personas de los individuos comprometidos á que deban responder á nadie de sus actos políticos; pero desdado espelta su accion á las leyes para el delito de traher y deleva comunas.

3.ª Despues de ratificadas estas bases por ambos gefes, y de la plaza ordenada al que mande que se evacue el día 8 del corriente para el día siguiente para ocuparlo el jefe oficial y la guarnicion que en el día siguiente pasará á Figueras.

4.ª Tan luego como se ratifican las presentes negociaciones, dos oficiales nombrados, uno por cada gefe, marcharán en posesion el cuartel ge-

neral que alhora lo guarneciere, y para hacer salidas como se ordena de los del general Pina, que tomarán posesion á la derecha del Fluviá, evacuándose en Rusia la columna de Anapolina. 5.ª Nadie de sus respectivos cuarteles los oficiales nombrados, uno y otro gefe se obligan solamente por si y á nombre de sus respectivas comunicaciones á aceptar y conceder una capitulacion reducida sobre las bases que han servido á la formacion de la de Zaragoza.

6.ª Que que el oficial comisionado por el jefe de las fuerzas de Gerona se haya expresado en Barcelona el día señalado, en otro caso y caso si no hubiere hecho para sus efectos inmediatos de la partida.

7.ª El y ultimó. El general D. Juan Prim ofrece serian inevitablemente respetados los heridos y enfermos existentes en los hospitales, como tambien se desea que los habitantes de Gerona tengan derecho á expresar de la secretaría de salud de sus tropas. Sarría de Gerona y 8 de Noviembre de 1843. El capitán general de Gerona, D. general que en estado mayor general, Antonio Latorre.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en el ministerio de mi cargo sobre la consulta hecha por el inspector de caballería, proponiendo que se nombre un jefe de la misma arma y un oficial en clase de secretario para que representen á todos los regimientos de la inspección de su cargo cerca de la seccion central de ajuste, establecida en la intervencion general militar, y que se retiren á sus respectivos cuarteles los oficiales representantes nombrados por los mismos en consecuencia de lo dispuesto en el art. 21 de la instruccion de 26 de Julio de 1841.

vo de la Villa de Madrid de que se hiciese petición alguna de licencia para este establecimiento, justificando la índole fantasma del proceso previo a la inauguración del Museo.

El paso del tiempo no fue un aliado en esta exhaustiva búsqueda más si una ayuda en dar una visión global de lo ocurrido en el transcurso de los siglos a través de la investigación en la prensa de la época, principalmente en la *Gaceta de Madrid* (4) a la par que en los diversos archivos pertinentes (5). Por tanto, de haber existido un real decreto de creación habría sido en el ministerio de Antonio Valdés y/o posteriormente ante el cambio de ubicación del Museo, entre el ministerio de Dionisio Capaz y el de Joaquín Frías (6) o lo que es lo mismo entre las fechas de presentación del proyecto y de inauguración del Museo.

Con respecto al primer proyecto, en el Archivo del Museo Naval de Madrid hay una copia de un comunicado de Antonio Valdés al marqués de Casa Tilly (7) por real orden emitido desde San Lorenzo de El Escorial sobre la resolución del rey de establecer un museo de marina en San Carlos (8).

(4) La *Gaceta de Madrid* se publicó desde 1697 hasta el 31 de marzo de 1934, abarcando el período de tiempo entre el primer proyecto de Valdés y el posterior de Trujillo. Por tanto, de haberse publicado algún real decreto de creación del Museo Naval, debería aparecer en ella, dado su carácter oficial.

(5) Archivo del Museo Naval de Madrid, Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán de El Viso del Marqués, Archivo General de la Administración, Archivo General de Palacio, Archivo Histórico Nacional, Archivo de la Villa de Madrid, Archivo del Congreso de los Diputados.

(6) En *Los ojos en el cielo*, libro cuarto de *Disquisiciones náuticas*, Cesáreo Fernández escribe en la p. 356: «... el año de 1842, presentó el Capitán de fragata D. Ramón Trujillo al Ministro de Marina, que a la sazón lo era el General D. Dionisio Capaz, una sucinta Memoria razonando la utilidad y buen resultado que produciría el Establecimiento en la capital de la monarquía de una exposición permanente de modelos de buques, arsenales, maquinaria y pertrechos, que constituyen el ramo científico o profesional de la Armada...» y más adelante en la pág. 360 las siguientes palabras al referirse al Museo Naval: «Puesto en marcha el expediente, llegó a estar concluido en el año siguiente siendo Ministro del ramo D. Joaquín Frías», lo que argumentaría la posibilidad de que de existir un Real Decreto hubiese sido en ese periodo.

En la *Gaceta de Madrid* núm. 2.807, p. 1, el 17/6/1842 aparece el nombramiento de Dionisio Capaz por Real Decreto como ministro de Marina, Comercio y Gobernación. En la *Gaceta de Madrid* núm. 3.137, p. 1, el 10/5/1843 figura la admisión de la dimisión del ministro Dionisio Capaz por Real Decreto y el nombramiento de Joaquín Frías como ministro de Marina, Comercio y Gobernación de la Península.

En la *Gaceta de Madrid* núm. 3.148, p. 1, del 21/5/1843 Joaquín Frías renuncia al Ministerio de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar. En la *Gaceta de Madrid* núm. 3.224 en la p. 1 del 24/7/1843 por Real Decreto se determina que vuelva a encargarse del Ministerio Joaquín Frías y en la *Gaceta de Madrid*, núm. 3.366, p. 1 del 2/12/1843 por Real Decreto se admite la dimisión de Joaquín Frías de su cargo como ministro.

(7) Francisco J. Everardo Tilly y Paredes, marqués de Casa Tilly, fue comandante general de los Batallones de Infantería Real de Marina. Nombrado capitán general de la Marina en 1790 y en 1792 director general de la Armada y la capitanía del departamento de Cádiz.

(8) Valdés comunica lo siguiente, por orden del rey, al marqués de Casa Tilly: «El Rey tiene resuelto establecer en la nueva población de San Carlos un Museo de Marina y a más de la Biblioteca General reciba a todas las ciencias naturales que son necesarias para la completa instrucción del cuerpo de la Armada y consiguiente utilidad en ella». AMN 71, Ms. 0070/244.

En lo relativo al proyecto de la capital, se toma como punto de partida las *disquisiciones náuticas* (9) al mencionar que *Frías eligió el día 19 de octubre, cumpleaños de la Reina D^a. Isabel, para inaugurar solemnemente el Museo, pronunciando en el acto un estudiado discurso expresivo de la utilidad del nuevo establecimiento, que quedaba desde el acto bajo la protección de S.M.* Esto queda constatado en la *Gaceta*, en la que él aludía en dicho discurso «al día de nuestra adorada Reina Doña Isabel II»; pero, pese a lo pensado en un primer momento, debió de haber algún cambio o errata en la fecha, pues el cumpleaños de la Reina era el 10 de octubre y la inauguración del Museo según la *Gaceta*, fue el 21 de noviembre por lo que se elegiría la fecha, probablemente con motivo de la celebración de la mayoría de edad de ésta a los trece años con su consiguiente juramento de la constitución días después, el 10 de noviembre (10), asumiendo su trono, aprovechando así la onomástica de la Presentación de María, dado que el nombre completo de la reina era María Isabel Luisa. Pudiera ser que la elección de este día concreto respondiera a una asociación metafórica de la presentación de la Virgen en el Templo con la presentación de la reina al pueblo en este acto. Pero esta teoría se desmonta al quedar claramente constatada la inauguración el día 19 de noviembre día de Su Majestad, a través de una circular (11) que manda la Armada a los jefes de los diferentes departamentos, y por la referencia que en otros periódicos de la época, como *El Espectador* o *El Herald* (12), se hace de esta última fecha como propia de inauguración del mismo, lo cual sí justificaría la celebración del santo de la reina por ser dicho día el de Santa Isabel.

La inauguración tan precipitada pudo haber sido originalmente un acto para legitimar la valía de la reina pese a su juventud, la cual demostró un interés inmediato por el citado Museo, aunque todos los indicios apuntan a que no asistió a la misma. No hay la mínima alusión al evento en el Archivo del Palacio Real, ni la prensa la señala como asistente; es más, en el periódico *La Postdata*, que se define como «joco-serio», encontramos las siguientes palabras escritas para la ocasión, de lo más esclarecedoras: «Se ha establecido en Madrid un Museo Naval que contiene varias curiosidades pertinentes a la marina; pero hemos extrañado mucho no ver entre ellas la fragata *María Isabel* y el intrépido, el entendido, el experimentado marino Incapaz, último ministro de perdigón» (13).

Lo cierto es que este interés en que fuese en esas fechas, unido a las palabras del mismo Frías cuando se refiere al Museo como «una colección improvisada, lejos de corresponderle a su nombre, en un lugar provisional e impro-

(9) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Los ojos en el cielo: libro cuarto de las disquisiciones náuticas*. Imprenta, estereotipia y galvanoplastia de Aribau y C.^a, Madrid, 1879, p. 360.

(10) *Gaceta de Madrid*, núm. 3.342, p. 3, 11/11/1843.

(11) Archivo del Museo Naval AMN 842/6.

(12) *El Herald*, núm. 442, p. 1 del 23/11/1843; *El Espectador*, núm. 808, p. 3 del 25/11/1843.

(13) *La Postdata*, núm. 575, p. 4 del 24/11/1843.



Retrato de Isabel II pintado por Germán Hernández Amores. Museo Naval de Madrid.

pio de un establecimiento de dicha especie» (14), dan la imagen de que tuvo un proceso de ubicación de rápida organización forzado por el acontecimiento histórico, ya que se recurrió a una sala de la secretaría de la Dirección General de la Armada en la Casa de los Consejos, con modelos que salieron de los armarios del Ministerio de Marina (15) y lo más representativo es que en ningún momento se aludió en la *Gaceta de Madrid* en el artículo sobre su inauguración a la localización de dicho establecimiento, teniendo en cuenta el carácter informativo de la revista al público.

¿Museo o establecimiento?

El empleo reiterado en la prensa del término «establecimiento», así como en los documentos del Archivo del Museo e, incluso, en la propia definición del Museo que da el Estado General de la Armada de 1845 (16) al referirse al mismo, matizaba el carácter de este lugar. Y es que nuestro país tiene una tradición muy antigua por los establecimientos, espacios cuyo uso era el de conservar en ellos objetos científicos y militares; de hecho, el propio Valdés se planteó establecer uno en el departamento principal de Marina como

(14) *Gaceta de Madrid*, núm. 3.355, de 22/11/1843, p. 4.

(15) En el Archivo General de la Administración se ha encontrado un inventario, fechado el 13 de noviembre de 1843, con una *relación de los modelos que se sacan de la Secretaría del Despacho de Marina para depositar en el Gabinete del Museo situado en la Dirección General de la Armada* que constaba de 21 números referenciados a los que se añaden tres más contando con un total de 24 números inventariados para la inauguración. AGA, leg. 21/1 (17).

(16) El Estado General de la Armada de 1845 se refiere al Museo Naval de esta manera: «Museo Naval: establecimiento fundado en noviembre de 1843, con objeto de ofrecer al público modelos de buques, máquinas, armas y útiles que se emplean en la Marina, así como los objetos de arqueología naval y producciones raras importadas de Ultramar; se halla bajo la protección inmediata del Gobierno de S.M., el cual tiene dictadas sus disposiciones para enriquecerse sucesivamente con nuevos objetos».

En la página 4 del *Diario de Avisos de Madrid*, núm. 59, de 9 diciembre de 1843, se incluía el Museo Naval en la sección de *Agenda* dentro de los establecimientos piadosos, científicos y de recreo de tal manera: «Museo Naval, situado por ahora en el piso principal del Palacio de los Consejos, calle de la Almudena. No podemos hoy dar más noticias sobre este naciente establecimiento, pero pasados algunos días, explicaremos más caso de trasladarse a otro punto».

semilla del proyecto original, por lo que, pese al empleo de la palabra «museo», la institución encajaría mejor en el concepto de establecimiento. Las palabras expresadas posteriormente en 1847, cuando el ministro de Marina, Juan de Dios Sotelo, comunicó de real orden al director general de la Armada que se realice un reglamento para el mismo y «se siga un sistema que lo ponga al nivel de los demás establecimientos en su especie existentes en la corte», y las de 1856 (17) del ministro de Marina Pedro Bayarri, en la *Gaceta de Madrid*, refrendarían este argumento, al referirse al lamentar cómo «tan acertado plan el original del Museo quedó reducido por diferentes causas a reunir una colección de objetos útiles en sí con otros impropios del lugar que ocupan, y de aquí, como era de esperar, un conjunto desordenado e informe por la falta de analogía de las partes que lo componen».

Real decreto *versus* real orden

A la vista de la tortuosa trayectoria del Museo, no es de extrañar que probablemente no hubiese un real decreto de creación de este anterior a su inauguración en Madrid. Manifestaciones como «la creación del Museo Naval verificada en 1843 tuvo por objeto establecer en la capital de la Monarquía una exposición permanente» o, «su estado presente no responde al pensamiento de su creación, ni satisface las necesidades que debe llenar cumplidamente» (18) son realmente significativas por su carácter impersonalizado e inconcreto, dado que el documento en cuestión no sólo no ha aparecido sino que en ningún momento, en esta búsqueda se ha encontrado, la menor alusión al mismo.

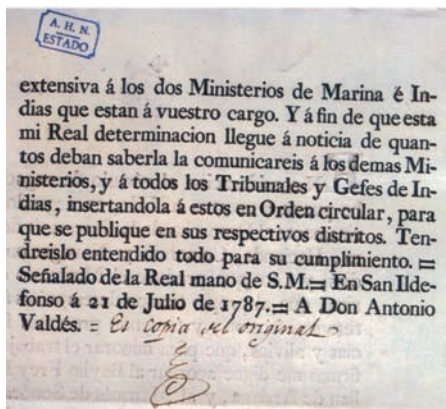
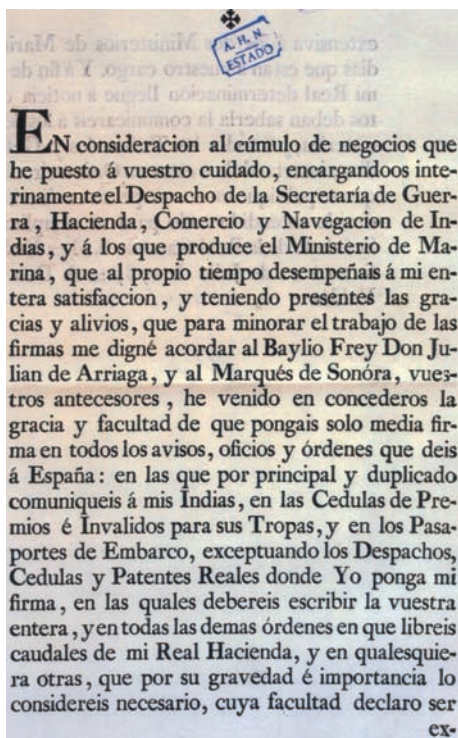
Pero, entonces, ¿qué ocurrió con el real decreto de creación? La clave del misterio se revela ante nuestros ojos con la aparición de un real decreto a Valdés en que el rey le concede la media firma (19). Señalada de la real mano en San Ildefonso a 21 de julio de 1787, esta concesión, teniendo en cuenta que su beneficiario se encargaba del Ministerio de Marina y del Despacho de la Secretaría de Guerra, Hacienda, Comercio y Navegación de las Indias, le permitía firmar todos los avisos, oficios y órdenes que diese a España, en nombre del monarca, con excepción de los despachos de cédulas y patentes reales, en que firmarían el rey y Valdés con su rúbrica entera. Además de este documento, hay un comunicado original hallado en el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (20), que él dirige a Antonio de Arce y que dice:

(17) *Gaceta de Madrid*, núm. 1.361, de 25/9/1843, p. 1.

(18) *Gaceta de Madrid*, núm. 1.361, de 25/9/1856, p. 1.

(19) Junto a la concesión real de la media firma, existe una carta en que Valdés le transmite dicha concesión por real decreto al Sr. Conde de Floridablanca. AHN, sec. Estado, leg. 4.835.

(20) Al margen de la copia al marqués de Casa Tilly, gracias a esta investigación se ha hallado la real orden original dada por el ministro Valdés sobre la creación del Museo Naval en San Carlos, pues la que se conserva en el Museo Naval es una reproducción.




Real decreto, dado por Carlos III el 21 julio de 1787, de concesión de la media firma a Valdés. Archivo Histórico Nacional.

«El Rey tiene resuelto establecer en la nueva población de San Carlos un Museo de Marina que, a más de la Biblioteca General reúna todas las Ciencias Naturales que son necesarias para la completa instrucción del Cuerpo de la Armada y consiguiente utilidad en ellas(...) y de orden de S. M. lo comunico a V.E. para su inteligencia y gobierno de esa Junta», lo que coincide con la copia del Museo Naval, citada anteriormente, al marqués de Casa Tilly.

Nota importante: Esta foto del documento del Archivo Histórico Nacional ha precisado un permiso especial del Ministerio de Cultura para esta publicación, por lo tanto únicamente se puede usar en este artículo exclusivamente.

La cuestión es cómo encajar las piezas del puzle. Pues bien, lo más probable, si reconstruimos los hechos, es que el propio Valdés pusiese en marcha el tan ansiado proyecto, dada la confianza que el rey Carlos III tenía en él, pues a los cargos expuestos añadió el de la Secretaría de Estado, que asumió por espacio de tres años a partir de 1787. Así, como punto de partida, enviaría a José de Mendoza y Ríos y a José de Lanz a Europa a recopilar material. Con el cambio de reinado,

El Rey tiene resuelto establecer en la Nueva Poblacion
 de S. Carlos un Museo de Marina que, á mas de la
 Biblioteca general, suma todas las ciencias naturales
 que son necesarias para la completa instruccion del
 Cuerpo de la Armada, y conigruente utilidad en ella.
 Para su execucion ha determinado S. M. que se
 deducan diez y siete mil reales en la Secretaría de Estado
 de la consignacion de cada Departamento, compren-
 diendolos en los presupuestos del año proximo; y que,
 sin perjuicio de ello, se pidan ademas otros tantos pa-
 ra el mismo; practicando lo propio en los sucesivos,
 y teniendo siempre con separacion este caudal para
 emplearlo unicamente en el expresado objeto: y de
 orden de S. M. lo comunico á V. E. para su inteligencia,
 y gobierno de esta Junta; en el concepto de que doy el
 correspondiente aviso á las de Cadix y Cartagena.
 Dios pñe á V. E. m. d. g. S. Lorenzo, 28 de Sept. de 1792.

Valdés


Don Antonio de Arce

La real orden de creación del Museo Naval firmada por Valdés el 28 de septiembre de 1792 se conserva en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (El Viso del Marqués, Ciudad Real).

Carlos IV no sólo lo conservó como ministro de Marina, sino que lo ascendió a teniente general y, en 1792, a capitán general de la Armada, y a ese año precisamente pertenece el comunicado del 28 de septiembre, de cuya lectura se extrae, por su estructura epistolar, su fuerza notificativa y carácter dispositivo, que se trata de una real orden, que se corresponde en tipología con las de la época borbónica, es decir, de una orden firmada por un ministro, en este caso Valdés, en nombre del rey sobre la creación del Museo, creación que los propios acontecimientos históricos impidieron. La franqueza y lealtad de Valdés ante la petición del rey de un informe para una mejor organización de la Armada, al manifestar las deficiencias de la misma en todos sus componentes, incluso a personal, hirió susceptibilidades que le llevaron a retirarse a Burgos. La invasión francesa se encargó del resto.

En cuanto al proyecto de Trujillo, se gestó y nació en una España dividida entre liberales progresistas y moderados, una España de levantamientos. Por primera vez gobierna un militar, el general Baldomero Espartero, que asume la regencia del país (1841-1843) durante la minoría de edad de Isabel II tras la abdicación de la reina María Cristina de Borbón. Su política liberal progresista, lejos de ser democrática, derivó en el autoritarismo. Esto, unido al bombardeo de Barcelona para terminar con las protestas de la ciudad contra su acuerdo librecambista con Inglaterra, acabó con su popularidad inicial y precipitó el fin de su gobierno al provocar una sublevación militar, organizada por los moderados y algunos progresistas, contra él. Exiliado Espartero, ante la vacante en la regencia, el Consejo de Ministros decidió adelantar la mayoría de edad de Isabel II. El Museo Naval se inauguró días después de que la reina jurase la Constitución para subir al trono.

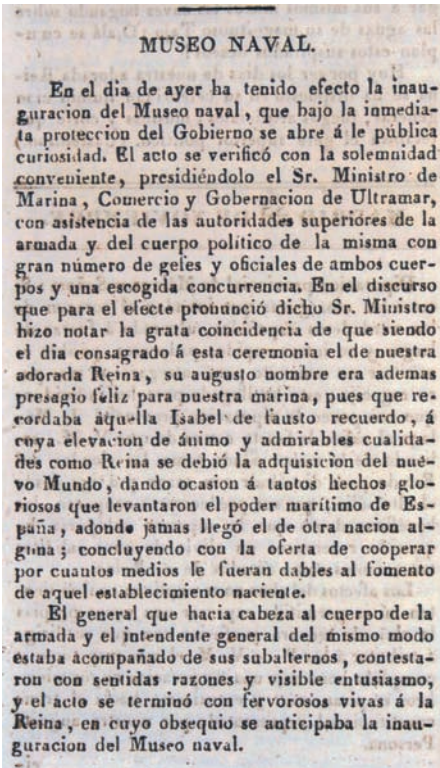
En este ambiente inestable, los acontecimientos hablan por sí solos. El subteniente Trujillo, que se hallaba en Madrid como oficial auxiliar de la Junta de Almirantazgo, presenta su proyecto el 7 de septiembre de 1842 en el Ministerio de Marina, cuyo ministro, Dionisio Capaz, lo debió de poner en conocimiento del regente Espartero (21), por orden del cual (22) fue evaluado por la Junta del Almirantazgo, que dio el visto bueno el 28 de septiembre en vista de la exposición favorable del director del Depósito Hidrográfico, Navarrete, lo cual debió de determinar la aceptación y puesta en marcha del proyecto por el propio Espartero. Sin embargo, no hay la mínima alusión al Museo Naval de Madrid en los diarios de sesiones de las Cortes de la época, y desgraciadamente la pérdida de las actas del Consejo de Ministros deja una amplia laguna en cuanto a su proceso de creación. Pese a ello, y gracias al Archivo del Museo Naval y al Archivo General de Marina, se han podido reconstruir los hechos.

El proceso de búsqueda de un local se paralizó una vez rechazada la ubicación del Museo, propuesta por Trujillo, en su proyecto en el Depósito Hidrográfico. Se consideró un posible espacio inicial, a juzgar por un presupuesto de obras de 3 de febrero de 1843 firmado por el mismo Trujillo (23), pero

(21) El general Espartero ha sido el único militar español con tratamiento de Alteza Real.

(22) AMN 842/1.

(23) AMN 842/3.



Extracto de la noticia, dada en el núm. 3.355 de la *Gaceta de Madrid*, de 22 de noviembre de 1843, sobre la inauguración del Museo Naval.



Retrato del ministro de Marina Joaquín de Frías (Museo Naval). Durante su ministerio se inauguró el Museo Naval de Madrid.

hasta octubre no se manifestó la necesidad de un local por parte del director general de la Armada, proponiendo las inmediaciones del Museo de Ingenieros, del de Artillería, Retiro o Casa de Buena Vista (24). Finalmente, él mismo pidió al ministro de Marina, con carácter urgente, que se ubicase allí accidentalmente el Museo, a la par que solicitaba 400 reales de vellón para hacer algunas separaciones de oficinas, presupuesto que fue concedido por orden del gobierno provisional el 4 de noviembre (25).

Con fecha de 19 de noviembre de 1843 se inauguró el Museo Naval en la Casa de los Consejos, bajo la inmediata protección del gobierno, presidiendo el acto el ministro de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar, Joaquín de Frías, con asistencia de las autoridades superiores de la Armada y del Cuerpo Político de la misma. El acto concluyó con fervorosos vivas a la reina, en cuyo

(24) AMN 842/9.

(25) AMN 842/4.

N.º 547 y 23

Encomienda de

MINISTERIO DE MARINA,
DE COMERCIO,
Y GOBERNACION DE ULTRAMAR.

Sección de Marina.

Madrid 9 de Diciembre
de 1843.

Pase al Sr. Intendente
Intendente gen. de marina
pa los efectos correspondientes.

C. Penabaz

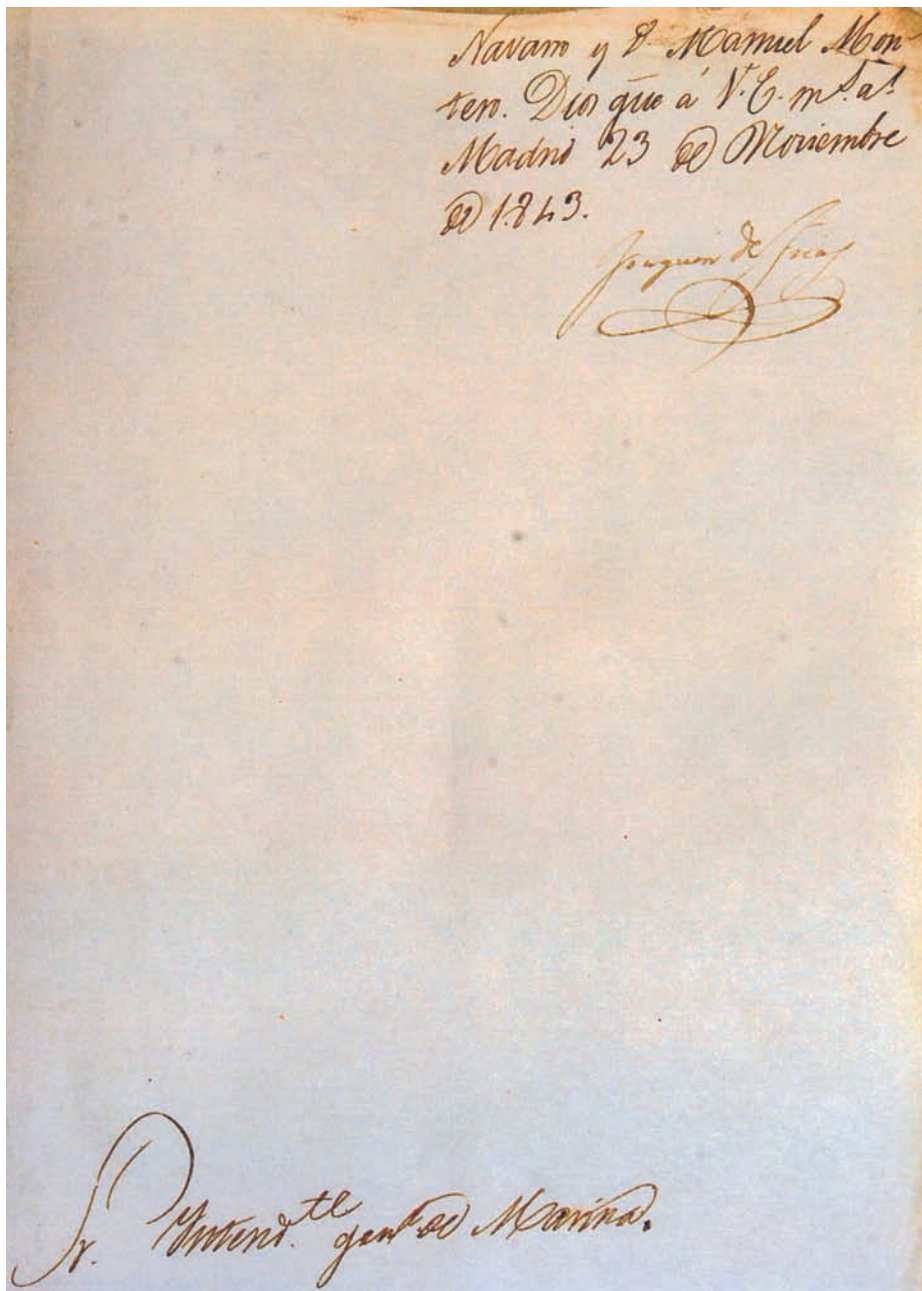
M. de Frías

Al Director general de la Armada digo hoy lo que sigue.
„Encomienda de La Reyna confirmándole con lo propuesto por V. E. en oficio de 25 del actual numero 422, ha tenido a bien nombrar en comisión Director del Museo Naval al Capitán de Navio y oficial cerante de la Secretaría de este Ministerio D. Manuel de Ponce, y segundo del mismo con igual carácter al Alferes de Navio y oficial de la Secretaría de esta Dirección D. Ramon Trujillo. Al mismo tiempo se ha dignado S. M. resolver que para hacer efectiva por los medios que sean viables la protección que desde luego se ha dignado dispensar al

Documento con la real orden del nombramiento del primer director del Museo Naval de Madrid, en que la reina asume la protección del Museo. La disposición va firmada por el ministro de Marina Joaquín de Frías y se halla en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (El Viso del Marqués, Ciudad Real).

mismo establecimiento, porga
 V.E. ayudo a su Director, el
 plan y los medios con que se
 puestas un local convenientemente, pu-
 da llevarse a cabo su fomento
 utilizando los recursos disponi-
 bles para constituir el Museo
 Naval en el grado de interés
 e importancia de que gozan
 los establecimientos de esta espe-
 cie en otras Naciones maritimas.
 De Real orden lo digo a V.E.
 para su conocimiento y efectos
 consiguientes."

Lo que de igual orden tras-
 lado a V.E. para su intelligen-
 cia, añadiendo que en quanto a
 Ponce deberá seguir lo que acerca
 de gober se dijo a V.E. de
 Real orden en 18 del corriente
 respecto de los oficiales enantes
 de este Ministerio D. Antonio



obsequio, coincidiendo con su santo, se había anticipado la fecha de apertura del Museo. Ese mismo día tuvo lugar un acontecimiento que repercutiría considerablemente en el futuro del Museo: el baillío y capitán de navío Rafael Caamaño hizo una importante donación de 6.000 reales anuales para contribuir al fomento de dicho Museo. Ante tal acto de generosidad, el director de la Armada notificó al ministro de Marina el hecho en sí, pidiéndole hiciese partícipe a la reina, lo cual conllevó el agradecimiento de la comisión del gobierno, que ofreció su auxilio y protección al Museo y, lo que es más importante, hizo que la Reina tomase conciencia de la existencia del establecimiento.

El 23 de noviembre de 1843 Frías comunicó al director general de la Armada de Real Orden el nombramiento por S.M. del capitán de navío Manuel Posse, como director del Museo Naval y, como segundo de este, al alférez de navío y oficial de la secretaría de esa dirección Ramón Trujillo, haciendo efectiva la protección de la Corona y pidió se propusiera un plan y un local conveniente, para llevar a cabo su fomento, en el grado de interés e importancia de que gozaban los establecimientos de dicha especie en otras naciones marítimas (26). Por tanto, no hubo un Real Decreto de Creación del Museo Naval pero, después de la aprobación de Espartero del proyecto de Trujillo, la Real Orden dada en este documento por Frías, que contaba con el reconocimiento de la media firma (27) por la Reina, como ocurriese en el caso de Valdés, tuvo un efecto similar, pues el reconocimiento y apoyo efectivo por parte de S.M. impulsó la evolución del Museo Naval considerablemente.

Ubicaciones

La búsqueda del nuevo local fue inmediata a través de la solicitud al ministro de la Guerra, pero los edificios de este ramo eran escasos para usos militares, de hecho muchos eran tomados en arrendamiento y, por ello, no constituyeron una solución al problema. Tampoco el palacio de Buena Vista, destinado al servicio de los Cuerpos de Ingenieros y Artillería, ni el del Retiro, perteneciente al Real Patrimonio destinado al traslado del Museo de Artillería para ahorrar alquileres.

Finalmente se encontró una posible opción en la Casa del Platero, propiedad del Estado. El ministro de Hacienda cursó la solicitud que hizo el de Marina, poniendo el piso principal de esta a su disposición, para establecer el Museo Naval, de Real Orden el 4 de enero de 1844 (28). El nuevo lugar, que requirió de obras (29), permitía una mayor capacidad lo cual resultó fundamental, ya que a las primeras peticiones de objetos, realizadas por el director

(26) AGMAB 6941.

(27) La concesión de la media firma al ministro de Marina Joaquín de Frías por Isabel II queda recogida en la *Gaceta de Madrid* núm. 3.141, de 14/5/1843.

(28) AMN 842/12 y AMN 842/36.

(29) El 18 febrero de 1844, por real orden de S.M., se conceden al contador del Museo 4.000 reales de vellón para las obras que se practican en el mismo. AMN 842/25.

REAL DECRETO.

Atendiendo á las razones que me ha expuesto el Ministro de Marina, vengo en decretar lo siguiente

Artículo 1.º El Museo naval constará de tres secciones: primera, biblioteca general; segunda, modelos: tercera, armas y útiles de guerra.

Art. 2.º Se reunirán en la biblioteca del Museo todos los libros, manuscritos, cartas y planos que existen en el Ministerio del ramo, en el Depósito hidrográfico, Observatorio astronómico de San Fernando y demas establecimientos marítimos, exceptuando los que sean necesarios para el uso y especial servicio de los mismos.

Art. 3.º Se formarán, en los tres departamentos pequeños Museos, con bibliotecas exclusivamente de Marina, semejantes al de la corte y dependientes de él.

Art. 4.º Queda vigente el actual reglamento de Museo naval, adicionado con el que se aprueba en esta fecha para el gobierno interior de la biblioteca.

Dado en Palacio á 24 de Setiembre de 1856.== Está rubricado de la Real mano.== El Ministro de Marina, Pedro Bayarri.

El primer Real Decreto del Museo Naval fue sobre su organización el 24 de septiembre de 1856. Publicado en el n.º 1361 de la *Gaceta de Madrid* un día después.

general de la Armada a los distintos arsenales y apostaderos de ultramar, vísperas de la inauguración, se sumaron las del ministro de Marina en nombre de la Reina, ya desde enero de dicho año, convirtiéndose la supervisión de esta en una constante que claramente reflejó su grado de compromiso con el museo (30).

El Museo continuó creciendo hasta el punto de que en un año pasó de cerca de un centenar de piezas a unas doscientas cuarenta y ocho en enero de 1845 (31), gracias a los donativos de los generales y jefes de la Armada. En 1851 el Ministerio de Hacienda requirió el lugar para otros menesteres y se trasladó a la Casa de los Ministerios. Una vez más el cambio vino acompañado de obras, por haber sufrido el edificio un incendio previamente. Pero, en esta ocasión, los resultados tuvieron una testigo de honor y así, el 27 de noviembre de 1853, el Museo se reinauguraba con la presencia

oficial de la Reina, a la que se agasajó con un bufé. S.M. mostró gran satisfacción ante el brillante estado del Museo, lo que se congratuló enviando al director general de la Armada una orden expresiva de ello (32).

Era evidente la necesidad de organizar el Museo, que pese al estructurado planteamiento original, expresado en su proyecto, se vio relegado a un conjunto desordenado de objetos. El 14 de marzo de 1855 (33) se estableció

(30) AMN 842/20.

(31) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*. T. IV. *Los ojos en el cielo*, p. 361.

(32) AMN 845/24.

(33) Según la *Compilación Legislativa de la Armada* de 1855, el 14 de marzo de ese año se aprueba el reglamento del Museo Naval, que si bien existe un escrito en el AGA, fechado el 5 de mayo de 1847 y dirigido al ministro de marina firmado por Ramón Romay habla de un reglamento por real orden aunque dicho reglamento no lo acompaña:

El capitán de fragata D. Juan Nepomuceno Martínez, director del Museo Naval en 12 del actual me dice lo siguiente:

Excelentísimo Señor: tengo el honor de pasar a las superiores manos de Vuestra Excelencia el adjunto reglamento por Real Orden que en 21 del próximo pasado que Vuestra Excelencia me ha transcrito; se mandó formar.

Y hallando conforme el citado reglamento en todas sus partes lo remito a V.E. para la resolución que sea del agrado de S.M. en obedeciendo la citada resolución. AGA, leg. 21/12 (4).

un reglamento. El 24 de septiembre de 1856 (34) Isabel II da el primer Real Decreto concerniente al Museo Naval, propuesto por el ministro Bayarri, sobre su organización, definiéndola en tres secciones: biblioteca general, modelos y armas y útiles de guerra. Posteriormente, el 9 de enero de 1929 llegaría el Real Decreto de Creación del Patronato para su gobierno y administración (35).

Pasado y presente

Así fue como el Museo Naval, emplazado desde 1932 en el Cuartel General de la Armada, comenzó sus andanzas sobre los cimientos de un contexto histórico inestable, que se prolongó en el tiempo y que indudablemente afectó tanto a su creación como a su evolución. Aun así, hace honor con su presencia a todos aquellos que contribuyeron a hacer realidad tan arduo proyecto, recordándonos el importante papel que desempeña en nuestro país la mar, de la mano de nuestra gloriosa Armada.

Abreviaturas

AMN: Archivo del Museo Naval de Madrid
AGA: Archivo General de la Administración
AGMAB: Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán
AHN: Archivo Histórico Nacional
AGP: Archivo General de Palacio
AGVM: Archivo General de la Villa de Madrid

Bibliografía

- *Actas del Consejo de Ministros: Isabel II (1843-1844 y 1854-1855). Primera República Española (1873 y 1874)*, tomo X. Ministerio de la Presidencia. Madrid, 1996.
 - *Colección Legislativa de la Armada. Año 1845*, t. XXII. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1896.
 - *Compilación Legislativa de la Armada*. Editorial Oficial Madrid Ministerio de Marina, 1906.
 - *Enciclopedia Universal Ilustrada Europea-Americana*, t. V, LXI, LXVI. Espasa Calpe, S.A. Madrid-Barcelona, 1928.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Los ojos en el cielo: libro cuarto de las disquisiciones náuticas*. Imprenta, estereotipia y galvanoplastia de Aribau y C.^a Impresores de Cámara de S.M., Madrid, 1879.
- Gacetas de Madrid, años 1842, 1843, 1852, 1856, 1877, 1878, 1881, 1882, 1883, 1885, 1887, 1929, 1930*. Biblioteca Central de Marina, Madrid, 1661-1936.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid*, vol. I. Ministerio de Defensa, Madrid, 2007.
- Legislación marítima de España. Manual de Reales órdenes de Generalidad para el Gobierno de la Armada. Año 1855*. Recopila y publica D. Juan Lasso de la Vega y Argüelles. Madrid, 1855.,

(34) AMN 848/026.

(35) *Gaceta de Madrid*, núm. 10, de 10/1/1929, pp. 294-295.

CARMEN DE PADILLA PORRAS

- MORENO GARBAYO, Natividad: *Colección de Reales Cédulas del Archivo Histórico Nacional. Años 1366-1801*, tomo I. Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1977.
- : *Colección de Reales Cédulas del Archivo Histórico Nacional. Años 1802-1871*, tomo XI. Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1977.
- PULIDO ORTEGA, Ildefonso: *El Museo Naval*, vol. I. Museo Naval, Madrid, 1992.
- RIESGO TERRERO, Ángel: *Introducción a la paleografía y la diplomática general*. Colección Ed. Síntesis (Letras Universitarias), Madrid, 1999.
- URQUIJO GOITIA, José Ramón: *Gobiernos y ministros españoles (1806-2000)*. Biblioteca de Historia, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2001.
- VV.AA.: *Ciencia, técnica y Estado en la España Ilustrada*. Ministerio de Educación y Ciencia, Zaragoza, 1990.
- VV.AA.: *Historia de España: La época de la Ilustración. El Estado y la cultura, 1759-1808*, tomo XXXI. Ramón Menéndez Pidal. Espasa Calpe. Madrid, 1982.
- VV.AA.: *Historia de España: La era isabelina y el sexenio democrático, 1834-1874*, tomo XXXIV. Ramón Menéndez Pidal. Espasa Calpe. Madrid, 1981.

Páginas web

www.bne.es

www.BOE.es

www.books.google.com DONINGO LÓPEZ, Fernando: *El indicador de Madrid para el año 1858*. Imprenta Nacional. Madrid, 1857

www.hemerotecadigital.bne.es

www.mcu.es/museos/docs/MC/MES/Rev02/Rev02_Marcelino_Gonzalez.pdf

www.pares.mcu.es

BENITO FRANCIA Y PONCE DE LEÓN, UN MÉDICO SINGULAR DE LA ARMADA

Manuel GRACIA RIVAS
Coronel Médico (R)

Entre los miembros del desaparecido Cuerpo de Sanidad de la Armada que, durante siglos, prestaron servicio a bordo de nuestros buques, hubo algunos personajes que compaginaron sus actividades sanitarias con otras de la más variada índole.

El elevado número de candidatos que concurrían a las oposiciones del Cuerpo, estimulados por el prestigio que entrañaba formar parte del mismo, y la cuidadosa selección de quienes llegaban a vestir su uniforme, hizo posible que muchos de sus miembros destacaran como catedráticos, científicos, artistas, escritores e, incluso, como políticos.

Entre todos ellos quiero dedicar un recuerdo a la figura de don Benito Francia y Ponce de León, con la que entré en contacto a través de Ángel Carrera Conde. Este había adquirido un magnífico álbum de fotografías sobre Japón, realizadas por Kusakabe Kimbei hacia 1880, en cuya cubierta, laqueada en negro y con incrustaciones de nácar y marfil, figura el nombre de «Benito Francia», al cual le fue regalado o, probablemente lo encargó, durante su estancia en Filipinas, debido a su interés por los temas orientales.

En colaboración con Marta Recalde, Ángel Carrera preparó una exposición en la que, bajo el lema «Shahin (copia de la verdad). Fotografía de Japón del siglo XIX. El álbum de Benito Francia», se mostró en diversos lugares esta excepcional colección fotográfica que también llegó a mostrarse en el Palacio de Sástago de Zaragoza, en 2004, de la que conservo el catálogo editado entonces (1), del que proceden las ilustraciones. Durante la preparación de la misma tuvimos ocasión de intercambiar información sobre el personaje, del que habían efectuado un minucioso seguimiento a través de diversos archivos nacionales. Con todo ello realicé paralelamente la reseña biográfica del ilustre médico de la Armada que ahora ve la luz.

Nacido en 1854 en la localidad riojana de Alberite, Benito Francia era hijo del médico de esa localidad, en cuya iglesia parroquial de San Martín fue bautizado el 14 de enero. Tras estudiar el bachillerato en Logroño, cursó con

(1) VV.AA.: *Shahin (copia de la verdad). Fotografía de Japón del siglo XIX. El álbum de Benito Francia. Catálogo de la Exposición celebrada en el Palacio de Sástago del 27 de febrero al 12 de abril de 2004*. Excma. Diputación Provincial de Zaragoza. Zaragoza, 2004.

aprovechamiento la carrera de Medicina en la Universidad Central, donde se licenció cuando acababa de cumplir los veinte años.



Nada más terminar sus estudios, presentó los documentos para concurrir a las oposiciones de ingreso al Cuerpo de Militar de Sanidad y al de Sanidad de la Armada. Las pruebas se celebraron de forma casi simultánea, por lo que decidió concentrarse en las segundas, que superó con la calificación de «sobresaliente», siendo nombrado segundo médico supernumerario de la Armada, con fecha de 6 de junio de 1874.

La corporación en la que acababa de ingresar Benito Francia era la heredera de aquel prestigioso Cuerpo de Cirujanos de la Real Armada, creado a comienzos del siglo XVIII en torno al Real Colegio de Cirugía de Cádiz, del que salieron una pléyade de profesionales que, en algunos casos, completaron su formación en las mejores universidades europeas de la época antes de prestar servicio a bordo de aquellas excelentes unidades botadas en los arsenales que el impulso ilustrado hizo surgir en los nuevos departamentos marítimos.

Las repercusiones que los combates de San Vicente y Trafalgar tuvieron en la Armada, junto con las consecuencias de aquellos años de abandono

impuestos por los trágicos acontecimientos que se vivieron durante la Guerra de la Independencia, sumieron al Real Colegio y al Cuerpo de Cirujanos en un proceso de degradación que alcanzó su máxima expresión cuando, por una real orden de 31 de octubre de 1831, se dispuso la completa separación y la total independencia entre el Colegio y el Cuerpo, despojando así a este de un centro indispensable para la formación de los hombres encargados del mantenimiento de la salud de las dotaciones de los buques. A partir de ese momento, las dificultades fueron enormes para lograr médicos que quisieran embarcar, a pesar de que se ensayaron distintas fórmulas con que dar respuesta a las necesidades de una Armada que comenzaba el camino de su recuperación.

La situación mejoró notablemente tras la reforma a la que fue sometido el cuerpo, al que se le dio el nombre de «Cuerpo de Sanidad de la Armada», y de una manera especial tras las medidas adoptadas en 1869 por el general Serrano, que le dotó de un reglamento orgánico y de una plantilla que fijaba en 159 el número de médicos que lo componían.

Volvió a resurgir la ilusión, el número de aspirantes creció sensiblemente, se crearon nuevas especialidades y se logró transmitir a los nuevos oficiales la necesidad de complementar sus labores asistenciales con una inquietud científica encaminada a la permanente actualización de sus conocimientos y a la incorporación de las más modernas tecnologías.

Se dotó a los hospitales navales de «bibliotecas especiales de consulta»; se creó el *Boletín de Sanidad Naval*, que fue el cauce de expresión de este movimiento de renovación del Cuerpo, y se estimuló la celebración de sesiones científicas en todos los hospitales, en las que eran presentadas las Memorias que, con carácter obligatorio y sobre los más diversos aspectos sanitarios, debían elaborar todos los miembros del Cuerpo. Estos trabajos que se conservan en el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán de El Viso del Marqués, constituyen un excelente testimonio de la labor realizada por aquellos médicos navales que integraban la corporación a la que acababa de incorporarse Benito Francia y Ponce de León.

Sus primeros destinos

Tras superar el período de formación, fue promovido al empleo de segundo médico, con fecha de 31 de marzo de 1875, y destinado al hospital de Ferrol, donde desempeñó diversas funciones hasta que, el 29 de agosto de ese mismo año, embarcó por vez primera. Lo hizo en la goleta *Buenaventura*, perteneciente a la Escuadrilla de Operaciones del Cantábrico.

Ante el recrudecimiento de la guerra carlista a comienzos de 1873, se había constituido esta agrupación naval al mando de don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, que encontró gloriosa muerte frente a Motrico en mayo de 1875, poco antes de la llegada de Benito Francia.

Su embarque se produjo, por tanto, en un momento especialmente delicado, ya que la acción de Motrico no sólo había ocasionado la muerte del jefe de

escuadrilla, sino que había puesto en peligro a otras unidades; como el vapor *Ferrolano*, en el que iba embarcado el segundo médico don Enrique Cardona, quien se distinguió de manera especial en aquella jornada y que, en 1887, murió en combate en la lejana isla de Ponapé, en el archipiélago de las Carolinas.

De la *Buenaventura*, Benito Francia fue transbordado el 20 de noviembre de 1875, a la corbeta *África*, una unidad que en el combate de Guetaria sufrió daños importantes, entre ellos los ocasionados por un proyectil en el camarote del médico. En ella permaneció hasta el 11 de octubre de 1876, fecha que fue destinado al apostadero de Filipinas, siendo recompensado con la Cruz al Mérito Naval con distintivo blanco en atención «a los servicios prestados en las fuerzas navales del Norte», más tarde, a la terminación de la guerra, con la Medalla de Alfonso XII.

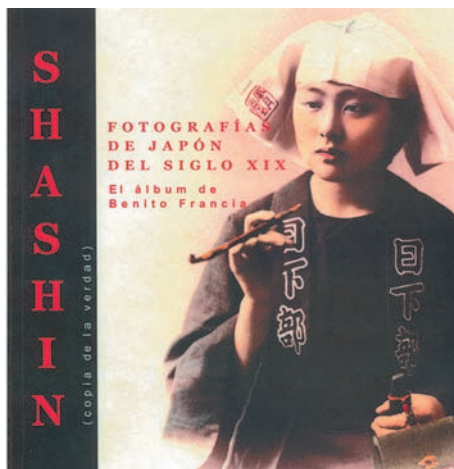
El encuentro con las Filipinas

Cuando el joven Benito Francia fue enviado al apostadero naval de las Filipinas, el número de médicos de la Armada que ocupaban destino en aquel archipiélago alcanzaba la cifra de treinta, lo que representaba un porcentaje en torno al 20 por 100 del total de miembros del Cuerpo.

En su mayoría eran jóvenes oficiales que habían elegido voluntariamente esos destinos no exentos de riesgos, el más común de los cuales era contraer una enfermedad que, en aquella época, solía dejar graves secuelas, cuando no ocasiona la muerte. Pero, además, los enfrentamientos provocados durante el proceso de ocupación de las islas y algunos levantamientos insurreccionales habían convertido a las Filipinas en el escenario en el que se habían producido el mayor número de bajas dentro del Cuerpo de Sanidad de la Armada.

El segundo médico don José Madrid murió a bordo de una falúa hospital durante las operaciones de ocupación de la isla de la Paragua, en 1851; el médico mayor don Rómulo Valdivieso fue asesinado en la noche del 20 de enero de 1872, en el arsenal de Cavite, por las fuerzas de Infantería de Marina sublevadas, y poco antes de la llegada de Francia, el segundo médico don Estanislao García Loranca había caído víctima de una emboscada que le tendieron en la isla de Patean el 5 de abril de 1874.

Por tanto, el ejercicio profesional en las Filipinas entrañaba algún peligro y requería cierto deseo de aventura, la



cual comenzaba cuando se recibía la orden de partida, ya que el viaje hasta las lejanas islas ni era empresa fácil ni estaba exento de riesgos.

Para Benito Francia todo resultó mucho más cómodo de lo esperado, ya que, después de embarcar en Barcelona el 3 de diciembre de 1876, en el vapor mercante *León*, llegó a Manila el 9 de enero de 1877, tras una navegación de treinta y seis días, cuando estaba a punto de cumplir veintitrés años. Allí permaneció tres años formando parte de las dotaciones del vapor *Patiño* y de las goletas *Sirena* y *Valiente*, aunque el destino de mayor duración fue el desempeñado en Davao, sin lugar a dudas el que dejó una huella más profunda en su ánimo.

Davao, al sur de la isla de Mindanao, disponía de una pequeña estación naval, creada por real orden de 1 de marzo de 1866, con algunas falúas de vela y una compañía disciplinaria. A este lugar fue destinado en diciembre de 1877, permaneciendo al frente de su enfermería durante todo el año siguiente. «Escondida en un prolongado seno del Pacífico, está construida sobre un extenso manglar, rodeado de espesísima vegetación y recorrida por ríos accesibles, en altas mareas, a las aguas del mar que inundan terrenos bajos y dejan al retirarse lechos infectos». Así describía a la estación el propio Francia que, frente a quienes consideraban el lugar como muy sano, señalaba que, durante su estancia, por «efecto de las abundantes lluvias, medio pueblo se convirtió en pantano y el paludismo surgió en considerables proporciones» (2).

La compañía disciplinaria, compuesta por unos 118 hombres, tuvo que dedicarse a roturar terrenos en penosas condiciones, sufriendo las consecuencias de la enfermedad, que contrajeron 73 hombres de los que fallecieron ocho. «Me acordaré siempre de aquella época —afirmaba Francia—, tres meses sin sulfato de quinina más que para las grandes solemnidades, es decir, cuando peligraba la vida de algún enfermo (...) Agregad a esto mala alimentación, mal servicio sanitario y malas condiciones higiénicas y podréis apreciar la situación del médico y de los penados». Afortunadamente, en la enfermería naval no falleció nadie, gracias en buena medida a que sus indicaciones «eran inmediatamente satisfechas por el comandante, en beneficio de los enfermos».

Con la experiencia de aquellos meses, redactó cuidadosamente una memoria: «Del paludismo. Estudio clínico sobre algunas fiebres palúdicas», que fue presentada en la sesión celebrada en el hospital de Cañacao el 20 de febrero de 1879. En sus 56 folios, de limpia caligrafía y excelente estilo, se describía el cuadro clínico de la enfermedad en sus diferentes manifestaciones, con observaciones personales del autor, una revisión sobre las teorías que, en aquellos momentos, se sustentaban acerca de su etiología, y un análisis de los posibles tratamientos, en el que desechaba diferentes remedios para insistir en la conveniencia de utilizar la quina, de la que afirmaba que «cura el paludismo

(2) FRANCIA, Benito: *Introducción a su memoria «sobre el paludismo»*. Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, Sección Sanidad/Memorias, leg. 2900/8.

por acción específica, aunque no sea el específico del estado palúdico». Lógicamente, no acertaba a comprender el mecanismo de la enfermedad, ya que todavía se conocía su etiopatogenia, aunque la relacionaba claramente con los terrenos pantanosos, hasta el punto de afirmar que «el paludismo es una de aquellas enfermedades que está llamada, no a desaparecer completamente, pero sí a disminuir en gran proporción, por el alejamiento de la causalidad sobre la que brota».

El trabajo de Francia llamó la atención de sus superiores, y el subinspector de la Sanidad del apostadero lo elevó al jefe superior del Cuerpo de Sanidad de la Armada, quien, como era preceptivo, lo sometió a la consideración de la Junta Superior Facultativa y Económica del Cuerpo. El informe emitido fue muy curioso, pues señalaba que era «un trabajo todo lo completo y perfecto posible, dadas las condiciones del autor», aunque matizando en relación con el mismo que, «por más que sea un aprovechado e inteligente oficial, carece todavía de los sólidos fundamentos de la práctica y experiencia para tratar cuestiones tan importantes y difíciles», a pesar de lo cual consideraban que se había hecho acreedor «a una recompensa por su aplicación, laboriosidad y conocimientos demostradas, anteriormente, en trabajos análogos» (3).

Da la impresión de que sus acertadas opiniones sobre el paludismo no eran compartidas plenamente por los miembros de la Junta, a pesar de lo cual el 18 de junio de 1879 fue recompensado con la Cruz del Mérito Naval, la segunda que recibía en sus cuatro años de permanencia en la Armada.

El 31 de enero de 1880 fue pasaportado a la Península, donde, tras disfrutar de unos meses de licencia por enfermedad, fue destinado a la fragata *Villa de Bilbao*, que tenía su base en Cádiz, a la que se incorporó el 15 de enero de 1881. Pero su estancia en esa ciudad fue muy corta, ya que, acuciado por la nostalgia de las experiencias vividas en ultramar, logró ser nuevamente destinado a las Filipinas dos meses después.

De aquella fugaz estancia en Cádiz nos ha quedado la reseña de su intervención en la sesión académica celebrada en el hospital de San Carlos el 21 de marzo de 1881, en la que presentó la memoria titulada «Unas palabras sobre el paludismo». Es evidente que sus conocimientos en torno a esta enfermedad habían tenido cierta resonancia entre sus compañeros, por lo que fue requerido para que los expusiera en una de las sesiones que se celebraban cada mes, de acuerdo con lo preceptuado. El trabajo difiere del que leyó en Cañacao e introduce novedades de gran interés sobre la composición de la sangre y el desarrollo de la enfermedad, a pesar de lo cual da la impresión de estar elaborado de forma un tanto precipitada, para atender el requerimiento que le había sido formulado en unos momentos en los que se disponía a retornar a las Filipinas.

(3) La aplicación y laboriosidad del autor eran evidentes, como demuestra el hecho de que, durante su estancia en las islas, presentó también un trabajo sobre «La úlcera atónica» y otro sobre «Ligadura de la arteria radial» en sesiones celebradas en el transcurso del año 1877.

Una nueva estancia en las islas

El regreso al archipiélago filipino fue mucho más complicado en esta ocasión, pues aunque fue destinado por una real orden de 17 de marzo de 1881, no pudo embarcar hasta el 1 de septiembre. Logró hacerlo a bordo del vapor *Barcelona*, que partió de la Ciudad Condal y llegó a Manila el 8 de octubre, tras cumplir un período de cuarentena obligatoria por haber hecho su aparición el cólera.

Tras su llegada fue destinado a la corbeta *Vencedora*, en la que embarcó el 16 de noviembre de 1881, permaneciendo en ella hasta el 4 de octubre de 1883. Durante esta etapa le llegó el ascenso a primer médico de la Armada y tuvo la oportunidad de recibir su bautismo de fuego a bordo de la *Vencedora* con motivo de las operaciones desarrolladas contra los piratas «moros», en el transcurso de la que fue conocida como «tercera expedición a Joló».

En ella participó una fuerza de 800 hombres al mando del brigadier del Ejército don Antonio Paulín, que embarcó en el crucero *Gravina*, buque insignia de la Escuadra de Operaciones, mandada por el capitán de navío don Rafael Aragón, que con el



Gravina estaba integrada, además, por los cruceros *Velasco* y *Aragón*, la corbeta *Vencedora*, la goleta *Sirena* y los cañoneros *Arayat* y *Paragua*.

Reunidos todos los buques en la rada de Joló, el 27 de octubre de 1882 se dirigieron hacia el seno de Tu-Tu, donde desembarcaron al amanecer del día 29, estableciéndose en la playa un hospital de sangre que fue encomendado a Francia. Ese mismo día se dirigieron a Pampdampangang; allí fueron incendiados varios pueblos, acción en la que participó nuestro protagonista prestando asistencia sanitaria a la fuerza de desembarco. El día 31 la escuadra salió para Boal, que también fue incendiado y donde se hizo necesario establecer un hospital de sangre que Francia atendió hasta el 3 de noviembre. Cuatro días después, todos los buques volvieron a abrir fuego contra Boal y las columnas de desembarco se vieron envueltas en intensos combates, con algunas bajas. De nuevo Benito Francia tuvo que prestar servicio tanto en la playa como en los bosques próximos (4).

(4) FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Los apostaderos y estaciones navales españolas en ultramar*. E.N. Bazán, Madrid, 1998, p. 127.

Las operaciones continuaron, hasta enero de 1883, en el archipiélago de Tawi-Tai, procediéndose a la ocupación de Tataán, siéndole encomendada a Francia la asistencia facultativa a las fuerzas del Ejército y a la compañía disciplinaria que les acompañaba. Aún volvió a entrar en combate el 11 de julio, en la isla de Joló, a bordo de la *Vencedora*, mereciendo ser «recomendado por sus servicios».

Que su participación en la campaña había sido brillante lo demuestra el hecho de que fuera repetidamente condecorado. Así, por real orden de 7 de marzo de 1883 le fue concedida la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, por su actuación en las operaciones desarrolladas en la isla de Joló, y el capitán general del archipiélago se sirvió «darle las gracias, manifestándole su complacencia por los extraordinarios servicios prestados en Joló y rancherías próximas». Por otra parte, tras su regreso a la Península, a propuesta del ministro de Marina le fue concedido por el de la Guerra el empleo de médico mayor del Ejército «como recompensa a los méritos contraídos en Filipinas», con antigüedad de 10 de septiembre de 1886.

Al margen de los hechos de armas que dieron lugar a estos reconocimientos, Benito Francia tuvo que enfrentarse a bordo de la *Vencedora* a la epidemia cólera que azotó las Filipinas, logrando que no hubiera ningún caso entre la dotación, a pesar de «haber desempeñado delicadas comisiones en focos infestados», lo que dio lugar a que, por real orden de 3 de febrero de 1883, «le fueran dadas las gracias por su comportamiento durante el cólera en el archipiélago».

Por otra parte, sus observaciones reunidas a bordo de la *Vencedora* le sirvieron para presentar al Congreso Internacional de Higiene, celebrado en La Haya en 1884, una comunicación en la que se manifestaba a favor de «una infección independiente, telúrica o atmosférica, que da una aptitud particular a recibir el germen contagioso». Esta teoría, que por entonces ya estaba completamente superada, chocaba frontalmente con la correcta opinión de quienes defendían el carácter exclusivamente infeccioso de la epidemia, por lo que Francia señalaba: «No niego, no puedo negar el contagio, pero el contagio no es todo», insistiendo en las llamadas «causas coadyudantes» (5).

En octubre de 1883, tras desembarcar de la *Vencedora*, pasó destinado a la estación naval de la Isabela, en la isla de Basilán, donde permaneció hasta febrero de 1885. Allí, junto a sus actividades militares, se dedicó a atender a cuantas personas, indígenas o españolas, reclamaron sus servicios, sin aceptar nunca ninguna retribución, lo que le granjeó enormes simpatías entre la población, hasta el punto de que, poco después de su cese, el gobernador de la isla, al tener conocimiento de los hechos, decidió abrir información «sobre la conducta del médico de la Armada D. Benito Francia y Ponce de León, por si se hacía acreedor a alguna gracia o recompensa».

(5) Benito Francia no llegó a acudir al citado congreso, pero su comunicación apareció publicada en *Cinquième Congrès International d'Hygiene et de Demographie à La Haya. Comptes rendus*, tomo I, p. 291.

El expediente instruido por el secretario del gobierno reunió los testimonios de 32 personas, las cuales hicieron constar su gratitud por el comportamiento de este oficial quien les había atendido siempre que fue requerido y les había facilitado medicamentos. Lo llamativo, a juicio del misionero del pueblo, era que la generosa actuación del médico se había dejado sentir entre todos los enfermos, pero de manera especial entre las familias más pobres y necesitadas. No es de extrañar, por lo tanto, que de resultas del expediente le fuera otorgada la encomienda de número de la Orden de Isabel la Católica, con fecha de 8 de octubre de 1886.

A pesar de la intensa actividad asistencial desarrollada durante esos años, no descuidó la presentación de las memorias reglamentarias; y así, en 1882 expuso en el hospital de Cavite su «Proyecto de un sanatorium militar», en el que abogaba por la creación en Filipinas de un establecimiento destinado a la recuperación de aquellos enfermos que, hasta ese momento, debían ser evacuados a la Península. El tema interesó y fue publicado en la *Revista General de Marina* (6). Pero mucha mayor repercusión tuvo la memoria que presentó en 1885 con el título de «Estudios sobre el cosmopolitismo humano», la cual, tras el preceptivo informe, mereció una asignación de 2.000 pesetas para que pudiera ser editada.



El hecho de que estos y otros trabajos fueran elaborados durante su permanencia en destinos incómodos viene a demostrar su capacidad de concentración y el interés demostrado hacia su profesión.

Un giro radical en su carrera

El 1 de junio de 1885, Francia dio por finalizada su segunda estancia en las Filipinas embarcando en el vapor correo *Isla de Luzón*, a bordo del cual llegó a Barcelona el 9 de julio. Allí quedó destinado «a las órdenes del señor ministro», una situación llamativa para un oficial de treinta y un años, en la que permaneció durante casi dos años.

No cabe duda de que Benito Francia era un hombre de brillante trayectoria que, al mismo tiempo, estaba dotado de una extraordinaria habilidad para moverse en el intrincado mundo de los despachos ministeriales. Aquellos meses en Madrid fueron decisivos para su futuro. Por un lado se dedicó a preparar la edición de su obra sobre el cosmopolitismo humano que, final-

(6) FRANCIA y PONCE DE LEÓN, Benito: «Proyecto de un sanatorium militar en Filipinas». *Revista General de Marina*, 1883/07 (13), pp. 13-21.

mente, apareció a mediados de 1886 (7), dedicada a los diputados en Cortes don Miguel Villanueva Gómez y don Tirso Rodríguez Sagasta, compañeros suyos de la infancia.

La obra, en la que defendía la necesidad del mestizaje para impulsar la civilización, ante la dificultad que la raza blanca había demostrado para adaptarse a ciertos climas extremos, tuvo cierto eco. Pero, ante todo, contribuyó a acrecentar el prestigio del autor que, durante su estancia en Madrid, recibió la encomienda de la Orden de Isabel la Católica y el ascenso a médico mayor del Ejército, distinciones a las que antes he hecho referencia, y fue nombrado comisario regio en la exposición que sobre las Filipinas se celebró en Madrid en 1887, una gran muestra al estilo de otras exposiciones celebradas en Europa, en las que se exhibían exóticos productos llegados desde las remotas colonias.

Por otra parte, el 24 de enero de 1887 contrajo matrimonio en la villa de Peralta (Navarra) con Genoveva Rodríguez de Arellano y Ponce de León, prima hermana suya, a la que debió de cautivar con los relatos de sus experiencias en aquel archipiélago, que se había convertido en el eje de su propia existencia. De otra forma no puede entenderse que, poco después, el joven matrimonio partiera hacia Manila para incorporarse, en teoría, a su nuevo destino en la División del Sur de las islas.

En realidad, este destino como médico de la Armada no era sino una coartada para otros de mayor importancia que le habían sido prometidos, antes de la salida de España, por sus amigos del Partido Liberal, con los que había logrado establecer unos lazos muy estrechos que iban a condicionar toda su carrera posterior.

No eran menores sus amistades en las Filipinas y, por ello, se plantea la duda acerca de las personas que, en definitiva, le impulsaron a dar ese paso decisivo desde el Cuerpo de Sanidad de la Armada hacia la política y la Administración Civil del Estado. Porque fue el gobernador general quien, el 1 de octubre de 1887, elevó al ministro de Ultramar la propuesta de su nombramiento como «gobernador civil de Mindanao», aunque el nombramiento que le fue conferido el 21 de ese mismo mes fue el de «médico inspector de Sanidad» en la Secretaría del Gobierno General, una plaza expresamente creada para él, con la categoría de jefe de administración de segunda clase.

Que los cometidos no eran exclusivamente sanitarios lo demuestra el que, poco después, fuera designado «segundo jefe de la Secretaría del Gobierno» y que la desempeñara con carácter interino durante varios meses.

Cuando el general Weyler asumió el mando, a comienzos de junio de 1888, se encontró con que su antecesor, un día antes de cesar, había destinado a Benito Francia a la Dirección General de la Administración Civil. Weyler dejó en suspenso la resolución por entender que, desde esa Dirección General, no

(7) FRANCIA Y PONCE DE LEÓN, Benito: *Apuntes para un libro. Estudios sobre el cosmopolitismo humano*. Imp. de Celestino Apaolaza, Madrid, 1886.

le iba a ser posible atender «a los deberes de 2.º jefe de la Secretaría», que era el lugar donde quería que continuara nuestro protagonista.

Pero el enérgico militar no contaba con las influencias de Francia, y no mucho tiempo después, el 29 de septiembre, llegó desde Madrid un real decreto por el que se le nombraba «inspector general de Beneficencia y Sanidad», precisamente en la Dirección General de la Administración Civil de las islas. Desde ese importante puesto tuvo que hacer frente a la epidemia de cólera que sufrió el archipiélago, en agosto de 1888, desarrollando una gran actividad que le llevó a visitar las zonas afectadas y a investigar todos los aspectos sanitarios relacionados con ella.

Es curioso comprobar cómo, a pesar de que durante aquellos meses el bacteriólogo Anacleto del Rosario llegó a aislar, en su laboratorio, el germen causal de la enfermedad, Francia seguía defendiendo la influencia que, en su propagación, tenía lo que él llamaba «la constitución médica», aunque se percatase de que «la afirmación que antecede es un atrevimiento dadas las corrientes bacteriológicas que imperan y rechazan esta aparición espontánea».

Estas observaciones aparecieron en la memoria que publicó en 1889 (8), que no fue la única escrita sobre epidemias, pues en su expediente personal se conserva otra sobre la peste bubónica (9). Ese mismo año apareció la obra *China en Filipinas*, en la que colaboró junto con Federico Urdax AVECILLA y Pablo Feced, entre otros autores, y de la que, por el momento, no he localizado ningún ejemplar (10).

Al margen de sus opiniones, más o menos acertadas, el trabajo desarrollado fue muy importante y le valió la felicitación de la reina regente y del ministro de Marina, a pesar de que, en esos momentos, dependía del de Ultramar.

En julio de 1890, Cánovas del Castillo se hizo cargo de la presidencia del Consejo de Ministros y, lógicamente, el peso político de Benito Francia comenzó a declinar, debido a su vinculación política con los liberales de Sagasta. Decidió por ello regresar a Madrid durante unos meses, para restablecerse de unos supuestos achaques hepáticos (11), pero al volver a las Filipinas logró el ascenso a jefe superior de la Administración Civil, a finales de 1893, y a médico mayor de la Armada el 3 de abril de 1895. Pero su situación había cambiado, por lo que tomó la decisión de abandonar definitivamente unas islas a las que había estado vinculado durante veinte años, a través de su actividad como médico de la Armada y como inspector

(8) FRANCIA Y PONCE DE LEÓN, Benito: *Unas palabras sobre el cólera en Filipinas. Epidemia de 1888-1889. Memoria publicada por el inspector general de Beneficencia y Sanidad...* Tipo-Litografías de Chofré y Comp.^a, Manila, 1889.

(9) *Memoria sobre la peste bubónica que ha reinado en los puertos del mar de China.* Archivo General de la Administración del Estado, sección de Ultramar, leg. 5327, n.º 16.

(10) VV.AA.: *China en Filipinas.* Manila, 1889.

(11) El 1 de abril de 1890 embarcó en el vapor-correo *San Ignacio de Loyola* con destino a Barcelona, adonde llegó el 3 de mayo. Regresó a bordo del vapor *Santo Domingo*, que zarpó de Barcelona el 19 de septiembre de 1890 y llegó a Manila el 22 de octubre.

de Sanidad al servicio de la Administración Civil, aunque su presencia se hizo sentir en otros muchos ámbitos. Eran frecuentes sus colaboraciones en *El Diario de Manila*, bajo el seudónimo de «¿Tácito?», en el que sostuvo una encendida polémica sobre los problemas que planteaban los inmigrantes asiáticos. Muchos de estos artículos aparecieron reunidos en su obra *De caña y nipa*, publicada en 1893 (12). Con el general don Julián González Parrado editó una importante obra sobre la isla de Mindanao (13) y también publicó otra de divulgación sanitaria de la que se hicieron varias ediciones (14). Por cierto que esta última obra fue objeto de una refutación aparecida en 1895 (15) que en la ficha correspondiente de la Biblioteca Nacional de Madrid es atribuida al médico homeópata don Pedro Robledo, «que vio con muy malos ojos la protección dispensada por el gobierno a la Cartilla de Benito Francia». Este se defendió de las críticas vertidas a través de un folleto publicado al año siguiente en Madrid (16).

El 26 de febrero de 1896 abandonó definitivamente Manila para disfrutar de una nueva licencia por enfermedad y restablecerse de esas molestias hepáticas que afirmaba padecer. En abril de ese mismo año regresó al servicio activo en la Armada, situación en la que continuaba en octubre de 1897, cuando se produjo el acceso de Sagasta a la Presidencia del Consejo de Ministros, lo cual tuvo una repercusión inmediata en su carrera ya que, tras ser nombrado jefe superior de la Administración Civil con carácter definitivo, le fue encomendada la Secretaría General del Gobierno de Puerto Rico, uno de los cargos más importantes de la Administración ultramarina, pasando a la situación de supernumerario en la Armada. Que aceptara ese puesto demuestra que sus problemas de salud, o no eran muy importantes o que su recuperación había sido total. Lo cierto es que el 12 de enero de 1898 pudo tomar posesión del cargo en San Juan, adonde se trasladaron, poco después, su mujer y su hijo Benito. Allí les sorprendió la guerra con Estados Unidos, en el transcurso de la cual prestó servicios extraordinarios, contribuyendo a formar, en los primeros días del conflicto, el Batallón de Tiradores de Puerto Rico, en el que se alistó como «soldado voluntario».

(12) FRANCIA, Benito: *De caña y nipa (materiales ligeros)*, por ¿Tácito? Ramírez y Comp.^a editores, Manila, 1893.

(13) FRANCIA Y PONCE DE LEÓN, Benito y GONZÁLEZ PARRADO, Julián: *Las islas Filipinas. Mindanao. Con varios documentos inéditos y un mapa*, 2 t. Imp. de la Subinspección de Infantería, La Habana, 1898.

(14) FRANCIA, Benito: *Cartilla higiénica, acompañada del conocimiento de las medicinas caseras que se usan en Filipinas*. Establecimiento Tipo-litográfico de Ramírez y Comp.^a. Manila, 1893. Fue reeditada en 1894 por Tipo-Litografía de Chofre y Cía. Con el título de *Cartilla higiénica y prontuario de algunas medicinas de uso común en Filipinas*. Se hizo otra edición en 1895.

(15) *Una cartilla higiénica del Ilmo. Sr. D. Benito Francia y Ponce de León, Inspector Gral. de Beneficencia y Sanidad de Filipinas y su refutación por un médico filipino*. Imp. de París-Manila. Pandacan, 1895. Al parecer, el pie de imprenta era simulado y fue editada realmente en Barcelona.

(16) FRANCIA Y PONCE DE LEÓN, Benito: *Vindicaciones*. Imp. de Celestino Apaolaza, Madrid, 1896.

Al término de las hostilidades fue evacuado a la Península, formando parte de aquella pléyade de funcionarios al servicio de la Administración ultramarina cuya carrera quedó definitivamente truncada. Tenía cuarenta y cuatro años y, de nuevo, la Armada fue la tabla de salvación a la que recurrió en ese momento de abatimiento.

Ascendido a subinspector de segunda clase (teniente coronel) tan solo a efectos económicos, se estableció en Peralta, aunque no olvidaba su tierra, de donde le requirieron en 1900 a fin de que escribiera un prólogo para la crónica que se iba a editar relatando el homenaje tributado en Alberite al «preclaro e ilustre riojano Excelentísimo Señor Don Práxedes Mateo Sagasta» por la Junta Directiva de la Sociedad del Fomento de la Instrucción Popular de la villa (17). Se trata de un texto muy breve en el que señalaba que el camino de la cultura conduce a la verdadera regeneración, y hacía votos para que el ejemplo de Alberite fuera seguido por otras localidades. Terminaba afirmando que entonces, con la mirada puesta en el pasado y el pensamiento en el porvenir, descansarían nuestros hijos de la fatigosa jornada y podrán exclamar: la Patria no ha muerto. ¡Bendita sea la Patria!

Poco después, el 10 de marzo de 1901, y una vez más de la mano de Sagasta, retornaba a la política como gobernador civil de Lugo, cargo que desempeñó durante doce días, siendo trasladado al gobierno civil de Orense, al frente del cual permaneció hasta el 8 de diciembre de 1902. Allí recibió una distinción inesperada la Gran Cruz del Mérito Militar, poco antes de cesar como consecuencia de la llegada al poder de los conservadores, porque aquella alternancia política del sistema imperante durante la Restauración traía consigo estas cesantías en las que todos los que habían desempeñado alguna tarea en la Administración anterior quedaban postergados a la espera de un nuevo cambio.

El matrimonio retornó a Peralta, viviendo de nuevo con su paga de la Armada. Mientras, se iban sucediendo los gobiernos conservadores hasta que, en abril de 1905, perdida toda esperanza de lograr un nuevo cargo político, aceptó el nombramiento de jefe de clínica del Hospital de Marina de Cartagena, al que se incorporó el 1 de mayo de ese año.

Poco después, de forma inesperada, llegaron al poder los liberales y, tras la toma de posesión del gabinete Montero-Ríos, el 23 de junio era nombrado gobernador civil de Tarragona. Al año siguiente, se hizo cargo del gobierno civil de Vizcaya, hasta quedar cesante en enero de 1907.

La situación se repite. Regresa a la Armada con el sueldo reducido, como correspondía a la situación de excedencia, a la espera de una nueva oportunidad, que le llega al acceder a la presidencia Segismundo Moret. El 3 de noviembre de 1909 era nombrado gobernador civil de Palencia. Sería su últi-

(17) Crónica del Certamen celebrado en Alberite (Logroño) el 10 de septiembre de 1900, dedicado al preclaro e ilustre riojano Excelentísimo Señor Don Práxedes Mateo Sagasta, con una carta-prólogo del Ilmo. Sr. D. Benito Francia y Ponce de León, por la Junta Directiva de la Sociedad del Fomento de la Instrucción Popular establecida en esta villa. Imprenta de J. Ortoneda, Logroño, 1900.

mo destino pues, a comienzos de 1910, falleció en Peralta a la temprana edad de cincuenta y seis años.

Desaparecía así un personaje destacado que fue, ante todo, un médico de la Armada, ya que, aunque una parte importante de su actividad profesional se desarrolló en el ámbito de la Administración Civil, nunca perdió su vinculación con el cuerpo en el que había ingresado muy joven y en el que forjó su carácter.

Partícipe de las inquietudes de los médicos navales de la segunda mitad del siglo XIX, su actividad intelectual se vio impulsada por la obligatoriedad de presentar anualmente aquellas Memorias en las que los miembros de la corporación exponían el estado sanitario de los hombres a su cargo y se interesaban por todos los avances experimentados por la medicina e, incluso, por las condiciones de los lejanos territorios en los que se desarrollaba su trabajo.

Benito Francia fue uno de los oficiales del Cuerpo de Sanidad de la Armada que quedaron cautivados por aquella España de ultramar a la que consagró buena parte de su vida. No fue el único, ya que entre los médicos navales de su generación fueron frecuentes los casos de quienes, movidos por su inquietud intelectual, dedicaron sus horas libres a elaborar diccionarios con las palabras utilizadas por los indígenas, reunir prontuarios con los remedios vegetales que usaban o copiar los tatuajes ceremoniales que exhibían sus enfermos en las lejanas islas de las posesiones españolas en el Pacífico, como el médico segundo D. Jesús Suevos que, además, durante su estancia en la Estación Naval de Ponapé (islas Carolinas), en 1896, pudo impresionar un importante conjunto de placas fotográficas en las que reflejó los paisajes de aquellas islas y las imágenes de sus habitantes.

No es posible eludir tampoco otra faceta de la personalidad de Benito Francia: su militancia en el Partido Liberal, que condicionó su trayectoria y orientó su carrera hacia otros derroteros en los que supo brillar a gran altura, sin olvidar nunca el cuerpo de procedencia, como les ha sucedido a todos los que tuvieron la fortuna de formar parte del mismo en algún momento de sus vidas.

EL NAUFRAGIO DEL NAVÍO *SAN ISIDORO*

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador Naval

En muchas ocasiones, más de las que uno desearía, sucede que, cuando acudimos a investigar al Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán con el objeto de localizar ese legajo que necesitamos para completar un trabajo, no lo encontramos, hallando otro que nos descubre hechos pretéritos inéditos de gran interés que nuestro sentido de la responsabilidad hace que no podamos dejar caer en el olvido.

Es lo que pasó con el documento que ha motivado este artículo, que en vez de encontrarse en el epígrafe Causas apareció en el de Buzos.

El navío *San Isidoro*

Este navío, de 68 cañones de porte, que originalmente llevó el nombre de *San José*, fue intercambiado en 1776 con el Reino de Nápoles por la fragata *Santa Teresa* (1). Construido en Castellamare un año antes de su incorporación a la Armada española, tenía 50,71 metros de eslora, 14,01 de manga, 6,96 de puntal (2) y 6,80 de calado máximo. Arqueaba 1.814 toneladas y su dotación estaba compuesta por 9 oficiales de guerra, 8 mayores, 19 oficiales de mar, 12 artilleros de preferencia, 66 artilleros, 72 marineros, 105 grumetes, 18 pajes, 91 hombres de tropa de infantería y 29 de tropa de artillería, que sumaban un total de 429 hombres (3). Su poder ofensivo descansaba en 26 cañones de a 24 libras, 28 de a doce, 14 de a ocho y cuatro «pedreros» de a tres.

Uno de sus primeros comandantes fue Felipe González Ahedo, que tomó el mando del navío el 8 de junio de 1778. Años después, y basado en Algeciras, se integró en las fuerzas navales combinadas en el gran sitio de Gibraltar de 1782 y en el combate de cabo Espartel.

(1) En el mismo acuerdo, la Armada entregaría la fragata *Santa Clara* por el navío *San Leandro*.

(2) Se supone que esta estadística, o es errónea, o está tomada desde la línea de flotación.

(3) Datos extraídos de su Estado de Fuerza y Vida, de 26 de mayo 1794.



Socorro a Gibraltar por la escuadra del almirante Howe el 11 de octubre de 1782.
Óleo de Richard Paton.

El 17 de septiembre de 1789 pasaría a limpiar sus fondos en uno de los diques de La Carraca. Más tarde lo encontramos transportando caudales desde Acapulco y Veracruz hasta La Habana, para regresar en 1792 a la Península y rendir viaje en Cádiz. Al año siguiente pondría rumbo a Cartagena (4), y ya en 1794 se dirigió a Canarias. Como si el destino le avisara de la que iba a ser la causa de su pronta pérdida, a su regreso a la Península, el día 26 de mayo, varó en el bajo de La Galera (Cádiz), si bien pudo zafarse de su trampa tras la pleamar sin mayores consecuencias.

Su comandante, Manuel María de Atienza

Es común el error de citar como comandante del navío el día de su pérdida a José de la Valeta y Borrás (5). Esto es debido a que Cesáreo Fernández Duro, en su monumental *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (t. VIII, p. 467), le señala a él en este destino erróneamente.

-
- (4) Encontrándose el buque en aquel arsenal, moriría el oficial de mar buzo.
(5) Pontevedrés de nacimiento, tenía cincuenta y un años.

Quiero dejar claro al lector que, tras consultar la documentación primaria con la que hemos trabajado, no hay lugar a la duda de que Manuel María de Atienza era el comandante al mando del *San Isidoro* el día de su pérdida.

Atienza había nacido en Ronda en 1751, ingresando en la Armada en junio de 1769. Se le nombró alférez de fragata en 1773, alférez de navío en 1776, teniente de fragata al año siguiente, capitán de fragata en 1782, y capitán de navío en 1792. En marzo de 1780 fue nombrado comandante de la fragata *Esmeralda*, que armada de brulote debía quemar al navío inglés *Panther*, surto en Gibraltar. En mayo de 1787 pasó a mandar la de igual clase *Santa Paula*, y en 1790, la también fragata *Astrea*. Tomaría el mando del navío *San Isidoro* en enero de 1794.

Tras quedar, como veremos, absuelto de todo cargo, y como destino digno de destacar, es de señalar que a partir de 1800 fue nombrado comandante militar de la provincia y partido de Sanlúcar. Falleció en Ronda el 17 de abril de 1806 a los cincuenta y cinco años de edad.

La pérdida

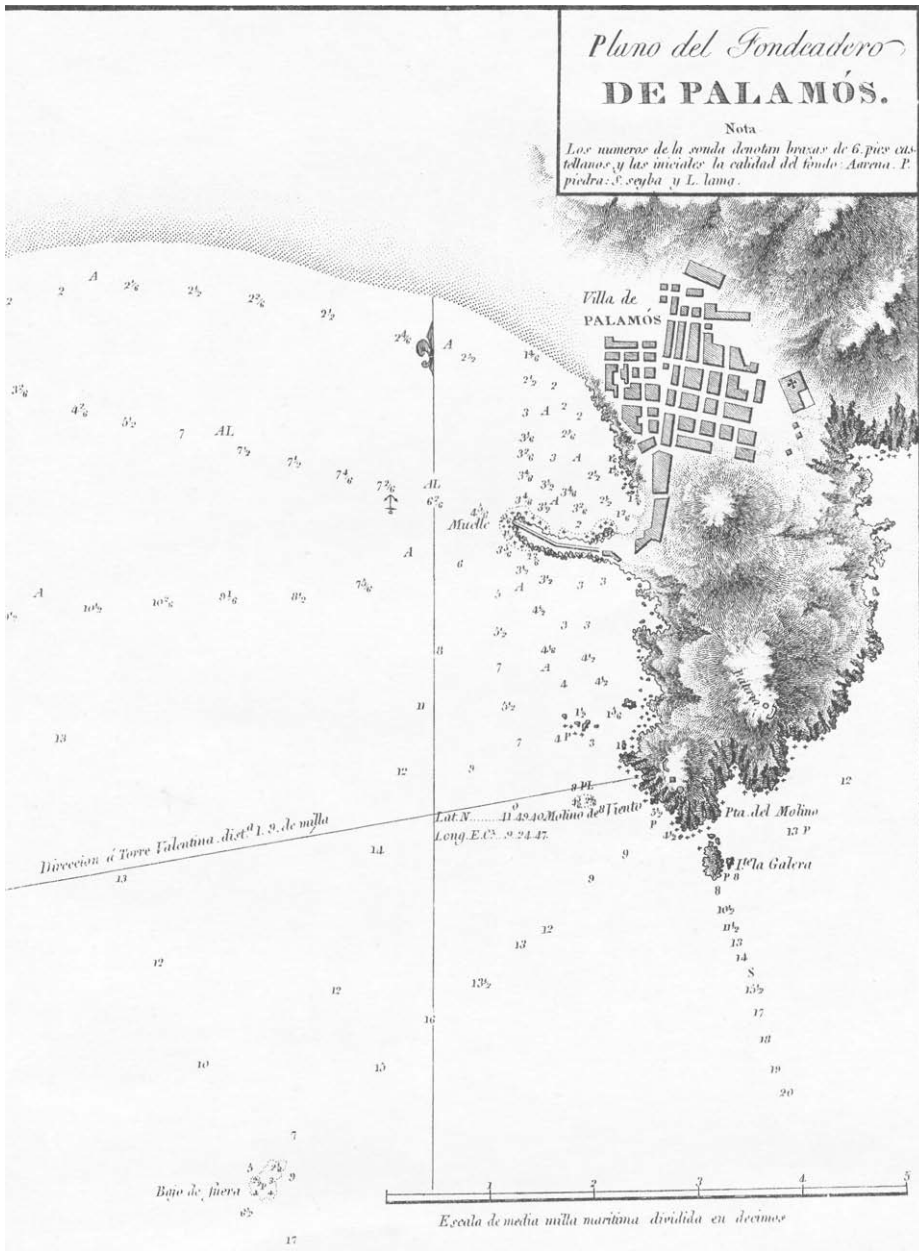
Tras verificar el *San Isidoro*, a mediados del mes de octubre de 1794, la comisión de escoltar a cuatro transportes y de conducir a Barcelona caudales y tropas, Atienza recibiría en aquel puerto la orden de dirigirse al de Rosas, con objeto de hacer llegar vestuarios y refuerzos a este punto. En la noche del día 23 llegaría a su destino, pero el fuerte viento reinante impedía que el navío pudiera tomar el puerto. Atienza, entonces, decidió fondear y solicitar al comandante general de las Fuerzas Navales de aquel apostadero, Federico Gravina, el auxilio de un práctico.

A la mañana siguiente se presentaría a bordo del navío dicho práctico, Juan García; pero el viento, lejos de amainar, soplaba del noroeste aún con más fuerza. Así las cosas, Atienza, de acuerdo con el señor García y sus oficiales (6), decidió levar anclas y dirigirse al abrigo del cabo de San Sebastián, a la espera de que las condiciones meteorológicas cambiaran y permitieran tomar el puerto. Pasaron algunas horas, y como la situación no mejoraba, el brigadier Luis de Ariza, comandante de las tropas embarcadas, hizo saber a Atienza la necesidad urgente de desembarcar su fuerza, sugiriendo que, si en Rosas aquello era imposible, se dirigiera a Palamós, lugar que estimaba incluso más ventajoso para su despliegue que el primero. Accediendo a la petición, se dirigió a Palamós, en cuya rada fondeó aquella misma tarde, para a continuación enviar un oficial a tierra a fin de coordinar con las autoridades de la plaza el desembarco de la tropa.

A primera hora de la mañana del día 25, con el concurso de varias embarcaciones mercantes surtas en aquel puerto y las menores del navío, se verificó

(6) Alféreces de fragata Tomás Briones, José Basurto y Lorenzo Ortiz Canela; alférez de navío Diego Arteaga; tenientes de fragata Francisco Javier Gamboa y Carlos Selleri; teniente de navío Luis Monteaux, y capitán de fragata Andrés Perler.

EL NAUFRAGIO DEL NAVÍO SAN ISIDORO



Plano del fondeadero de Palamós. Véase el fatídico bajo en el ángulo inferior izquierdo de la imagen. (Grabado de la colección del autor.)

el desembarco. Atienza quedó entonces a la expectativa de poner proa a Rosas en cuanto el tiempo lo permitiese; pero, llegada la noche, el viento arreció de manera tan extraordinaria que hizo imposible mantener el navío en su fondeadero. También existía el peligro de que el buque no pudiera gobernarse y se acercara demasiado a la costa, dominada por los galos, y a la vez pudiera encontrarse con una escuadrilla enemiga que, compuesta por un navío, una fragata y un bergantín, vigilaba aquellas aguas (7). Recordemos que España se encontraba inmersa en la denominada Guerra de la Convención contra Francia, y que tras las victorias de Tec, Albere (28 y 30 de abril) y Bolou (1 de mayo), los franceses penetrarían no sólo en Cataluña, sino también en las Vascongadas y Navarra, hasta llegar a Miranda de Ebro (8).

Por todo ello, y de nuevo con la aquiescencia del práctico y sus oficiales, Atienza ordenó dirigirse a la playa de Aro, fondeadero que se había mostrado seguro por haberlo utilizado con anterioridad varios buques de la Armada (varias fragatas y el navío *Vencedor*), por lo que el *Isidoro* se hizo a la vela el día 26, haciendo las marcaciones pertinentes en la carta con el fin de sortear el bajo de la Llosa de Palamós (9).

Según el *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y su correspondiente de África*, elaborado por Vicente Tofiño de San Miguel en los años de 1783 y 1784, para evitarlo había que

«... viniendo de la parte de O. habiendo montado la punta de San Feliu y cala de San Pol, se dará vista a unas casas que hay en la playa del N. que es el lugar de San Antonio, a quien se ha de poner la proa, guardándose de no gobernar al N. para el E., y se observará que al E. de la punta del Molino hay otra a distancia algo más de cinco cuartos de milla que es montuosa, llamada punta Grosa, la cual enfilada con el propio Molino es la dirección en la que está el bajo con que gobernando como se ha dicho derecho al lugar de San Antonio, pasando de la dicha enfilación, se habrá de meter para el E., que entonces demorará el Molino al E una cuarta N.E. o al E. y se habrá pasado al O. del bajo, y se buscará el fondeadero que convenga: demora este bajo con lo

(7) Atienza conocía la existencia en aquella costa de estos buques gracias a que en Barcelona fue informado de ello por el comandante de la corbeta *Elena*, que estuvo a punto de ser apresada por ellos.

(8) España y otras potencias europeas (Austria, Prusia, Reino de Nápoles, Reino de Cerdeña, Inglaterra y los Países Bajos), se unirían en la alianza denominada «Primera Coalición» en enero de 1793, tras conocer que la Asamblea Nacional francesa había dispuesto el guillotinado de Luis XVI de Francia. El objetivo principal era que no se propagase la revolución (nuevas ideologías que amenazaban las bases del Antiguo Régimen), y para ello dichas naciones invadieron suelo francés desde distintos flancos. Como es conocido, y tras unos primeros reveses, el ejército francés, no sólo conseguiría rechazar a los invasores, sino que contraatacó con gran éxito. Debido a la desfavorable evolución del conflicto, España tuvo que firmar la paz en 1795.

(9) También conocido como «bajo Pereira» o «bajo de Palamós», latitud, 41° 50' 10" N.; longitud, 3° 07' 20" E. El bajo está situado en la actualidad a 610 metros del muelle de abrigo del puerto de Palamós y a media milla del faro del Molino.

más oriental del lugar de San Antonio al S.E. una cuarta S. También este bajo está sujeto a las enfilaciones siguientes. La casa de enmedio, de las cinco que hay en la playa de San Antonio, por un *torreón negro* que está más al N. y el molino por el ángulo del N. del baluarte que está sobre la punta de Palamós...»

A pesar de que Atienza maniobró con precaución y ordenaba sondear con frecuencia, el práctico le llevó directo al obstáculo, al confundir el torreón de enfilación, que como hemos visto era de color negro según el derrotero, pero que en realidad se presentaba blanco al cambiársele el color y aquel ignorarlo, por lo que el navío acabó chocando con él quedando encallado. Pese a las maniobras de su comandante por liberarlo, y tras asumir lo inútil de aquellos esfuerzos, mandó tender los consiguientes espías y cabos para pedir auxilio a tierra, y disparar al tiempo algunos cañonazos a fin de alertar sobre su delicada situación.

A causa del impacto, llegada la noche el agua alcanzó las 41 pulgadas de altura. Al día siguiente, tras recibir alguna ayuda desde tierra, y frustrada finalmente la última intentona por liberar el navío, Atienza recibiría al práctico mayor de la Escuadra de Rosas, José de Flores, quien le manifestó la imposibilidad de salvar el buque y lo arriesgado de permanecer en él, por lo que no le quedó más remedio que ordenar su abandono. Los últimos en desalojarlo fueron los integrantes de su plana mayor, siendo Atienza el último en desembarcar a las siete de la tarde del día 27. Durante los días siguientes se salvó del navío todo lo que fue posible (10).

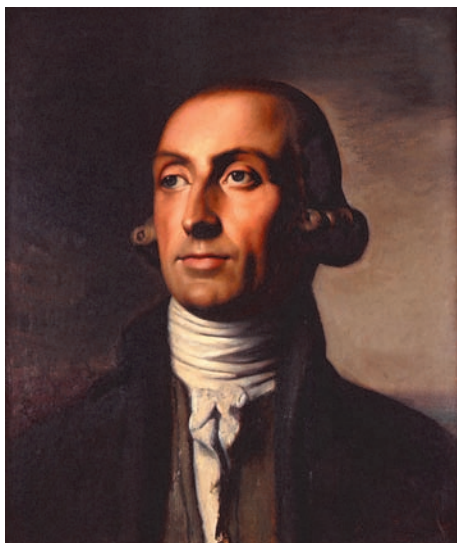
El Consejo de Guerra

En virtud de real orden de 20 de noviembre se ordenó la instrucción de un Consejo de Guerra en Cartagena para juzgar a Atienza. No obstante, antes de ser procesado, primero se le ordenaría pasar a Rosas, plaza a la que fue transportado por la corbeta *Colón*, para el 5 de diciembre pasar al navío *San Hermenegildo* y ser finalmente transportado a la ciudad departamental, a bordo del *San Antonio*, el 12 de enero.

La causa sería presidida, tal y como indicaban las Ordenanzas, por el capitán general del Departamento, quien dos meses antes de celebrarse el juicio recibiría la siguiente real orden:

«El comandante general de Marina de Rosas, D. Federico Gravina en carta de 9 del corriente dice que el capitán de navío D. Manuel de Atienza comandante que fue del San Isidoro, por cuya pérdida de ser ahí juzgado en Consejo

(10) Documento, con la relación completa de efectos rescatados, firmado por Federico Gravina, en AGMAB Buzos, leg. 1.140. Entre lo más importante y curioso podemos destacar tres agujas de bitácora, un misal, un crucifijo de bronce, 136 espadas, 135 pistolas, seis esmeriles, dos cañones de a 12 libras, ocho de a ocho y 140 barriles de pólvora.



Federico Carlos Gravina y Nápoli.
Museo Naval, Madrid.

de Guerra, ha servido en la Plaza de Rosas con la mayor bizarría en las ocasiones de mayor fuego y riesgo, habiendo recibido una contusión en una pierna, sin embargo de la cual no quiso retirarse, y S.M. enterado del acreditado valor de este oficial manda que se tenga presente este servicio distinguido en la causa previniéndolo de Real Orden a V.E. para su cumplimiento».

Esta disposición sería agregada al dossier relativo al proceso, que se instruyó entre los días 10 y 18 de marzo y comenzó con la toma de declaraciones tanto a los acusados como a los testigos miembros de la dotación.

El tribunal, presidido por el capitán general del Departamento,

estaba integrado por los brigadieres José Bonanza, Juan Smith, Joaquín de Zayas, Francisco Ordóñez, el jefe de Escuadra Domingo de Nava y el teniente general Francisco de Borja. Defendía al acusado el teniente de navío Pedro Verdugo y actuaba como fiscal el capitán de fragata Joaquín Vial, quien pidió desde el primer momento que el acusado quedara libre de todo cargo y fuera puesto de manera inmediata en libertad.

A favor de esta resolución, y declarando como único culpable al práctico (el citado Juan García), se posicionaron los señores Bonanza, Borja y Ordóñez. Mientras, tanto el Presidente del Tribunal como el Sr. Zayas eran de la opinión de que uno y otro debían ser absueltos. Los más críticos fueron los señores Smith y Navas. El primero decía en su voto particular

«... que solo resulta al comandante el leve cargo de no haber balizado el bajo con sus embarcaciones menores, el cual comprende debe quedar absuelto por el mérito que contrajo en la Plaza de Rosas y se recomienda por Real Orden. Halla al práctico, Juan García culpado en no haber reconocido con anticipación las marcas para notar las variaciones que hubiese habido en ellas».

Navas, por su parte, dejó constancia de lo siguiente:

«... encuentra culpado al comandante en la deliberación de mudar de fondeadero en la ensenada de Palamós, pues en la primera situación se hallaba más franqueado para cumplir el objeto de su comisión que era la de trans-

ferirse a Rosas con toda brevedad. Que también fue descuido esencial el de no balizar los bajos ya que carecía de conocimientos prácticos del paraje; y que por otra parte el recelo que manifiesta de encuentro con fuerzas superiores enemigas, en caso que los vientos lo arrojasen del primer fondeadero, lo halla infundado, como también el temor de sotaventarse de las Islas Baleares, pues en caso de no poderse mantener sobre la costa de España, le quedaba el recurso del puerto de Mallorca, que podría tomar con facilidad. Por todo lo cual juzga a ese oficial merecedor de dos años de suspensión de empleo, a menos que le indemnice la consideración de sus servicios en Rosas, los cuales no puede graduar. Que en cuanto al práctico, mediante a su responsabilidad y obligación de conocer bien los bajos del puerto y de registrar las marcas con la proporción que para ello tuvo el día anterior, juzga debe sufrir cuatro años de prisión en los de África».

Finalmente, una real orden de 31 de marzo declaró absuelto de todo cargo a Atienza:

«... previniendo que no le sirva de perjuicio aquel incidente, y sea atendido, como están mandando en el caso y lugar que le corresponda, por su desempeño durante el tiempo que estuvo destinado en la Plaza de Rosas...».

El *Isidoro* no sería el último buque víctima del bajo, pues varios barcos con el pasar de los años encontraron el infortunio en aquel punto: como el buque francés *Augusto*, de 108 toneladas, en 1854; el bergantín de la misma nacionalidad *Heureuse Esperance*, en 1858; el vapor también galo *Cheliff*, en 1876 (11); la goleta *Joven Temerario*, en 1896; el pailebote *Josefa Formosa* (12) y el vapor *Lea*, en 1910; y el *Alciona*, en 1928.

Intentando evitar más catástrofes, tenemos constancia de que el 16 de julio de 1906 la Dirección de Hidrografía fondeó una boya de campana pintada con los colores blanco y rojo, que sería sustituida por otra en 1925. Desde 1978 existe una baliza fija luminosa (13).

Fuentes documentales

Archivos

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán:
— Buzos, leg. 11140.

(11) La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos señala que fueron veintisiete las personas que sobrevivieron al naufragio.

(12) El *Josefa Formosa* iba cargado con 200 toneladas de carbón.

(13) La baliza es una columna de color rojo con bandas negras de 10 metros de altura. Como marca de tope tiene dos esferas negras. También está dotada de una linterna con luz blanca de cinco millas de alcance.

ALEJANDRO ANCA ALAMILLO

- Estados de Fuerza y Vida.
- Expedientes personales. Cuerpo General: 620/90.

Libros

FUENTE, Pablo de la: *El Triunfante: tecnología y ciencia en la España de la Ilustración*. Museu Marítim de Barcelona, Barcelona, 2008.

TOFIÑO SAN MIGUEL, Vicente: *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo y su correspondiente de África*. Imprenta Real Madrid, 1832 (2.^a ed.).

VV.AA: *Faros de la costa*. Puerto de Barcelona.

LA HISTORIA VIVIDA

José Antonio OCAMPO

La botadura del acorazado *Alfonso XIII*

«A las diez de la mañana entra la infanta Isabel en los talleres de la Sociedad Española de Construcciones Navales (SECN), acompañada de las autoridades. Recorre las salas correspondientes a modelos, turbinas, tonelaje, etcétera, asesorada por *mister* Spiers. La infanta les pregunta a varios obreros acerca de su trabajo, y éstos le responden entusiasmados por la cordialidad de su alteza». Así comienza la crónica de Juan Gómez en la revista *Nuevo Mundo* del jueves 22 de mayo de 1913.

Y continúa:

«Después de la visita antedicha, pasan los invitados a una tribuna preparada al efecto, para ver el funcionamiento de una turbina, y la infanta, por su propia mano, da vueltas a la rueda que hace mover el aparato; su funcionamiento es perfecto, y la multitud se hace lenguas de la esbeltez de la maquinaria. Llega el señor obispo y se pone en marcha de nuevo la turbina.

»Pasan todos al taller eléctrico, y su alteza pregunta a un obrero si cree que Ferrol adquirió importancia con la creación de la Constructora. El obrero, que tiene su pan en ella, exclama, lleno de entusiasmo: “Señora, sí; sin esto no habría Ferrol”».

La comitiva se dirigió al *España*, y al llegar al barco, el comandante del buque, el ilustre marino don Juan Carranza, acompañó la visita, haciendo funcionar la torre central, donde había instalados dos cañones de 3,5 cm y de 65 toneladas; el funcionamiento lo encontraron sencillísimo. Los fotógrafos solicitan hacer una fotografía de la infanta entre los cañones y esta accede, rogando al señor obispo que la acompañe en la *pose*, y el venerable se coloca junto a Su Alteza.

Bajó luego la infanta a los camarotes de la oficialidad acompañada de determinadas personas, y allí pudo observar la discreción y finura con que habían sido construidos.

Como curiosidad mencionaremos un cartelón de aviso que había en el portalón del buque, que decía «El operario que use este buque como retrete, será despedido».

A continuación pasaron los asistentes a la tribuna del dique Victoria Eugenia y el jefe técnico de este leyó un discurso en inglés en el que hacía gala de sus profundos conocimientos, y la infanta le contestó con unas breves palabras de admiración. Le enseñó aquél un pequeño dibujo del dique y a las once y

cinco, previa la señal convenida, se dio suelta al agua por las bocas de los costados, precipitándose esta en el interior del dique en forma desbordante. Fue un bello espectáculo que sólo se puede ver de cuando en cuando: la música acompañó la caída del agua con un ardiente pasodoble. Pasados unos minutos, la infanta y el representante de la casa constructora, Mr. Jackson, firman en el alcázar, convenientemente acondicionado, los documentos de rigor y pasan luego a la tribuna, donde está dispuesto el aperitivo. Se dan vivas a España, a Ferrol, al rey y a la infanta, vítores que son contestados por el público con gran entusiasmo.

La botadura del acorazado *Alfonso XIII* estaba prevista para la una y media. Ese día apareció el cielo encapotado, nada raro en Ferrol; a pesar de ello, las tribunas estaban repletas de gente. El altar, en el centro, pegado al buque, y de su casco pendía una botella de cava (*champagne*, entonces) atada con una cinta con los colores nacionales. El buque estaba apoyado en una cama de vigas de madera, sujeto con varias cuñas que lo tienen aprisionado, inmóvil. Además, descansa en la sobrequilla, de la que parten dos fuertes cables.

Se celebró previamente el ceremonial religioso, oficiando el obispo, y una vez terminado este acto hubo que esperar a que llegase la pleamar. Entretanto se pudieron contemplar las tribunas y ver en ellas a toda la aristocracia gallega, representaciones del Congreso y del Senado, al gobernador de La Coruña, al alcalde de Ferrol, a numerosos periodistas de Madrid y de Galicia, a fotógrafos de todos los periódicos y a tomadores de películas. Todos atentos y trabajando hasta que sonó la hora solemne. Se dio la señal y caen al suelo los puntales. Con una bella hacha de plata con forma de estatuilla, cincelada por Benlliure, corta la infanta las amarras y el buque se desliza blandamente en busca de la mar. El espectáculo fue soberbio, imponente; terror y alegría a un tiempo, y el casco del *Alfonso XIII* quedó flotando en el agua de la ría. Atruenan entonces los aplausos, las aclamaciones, el júbilo general; las sirenas de los buques lanzan a los vientos su estridente sonido; los pañuelos se agitan en el aire y se oyen vivas al Rey, a España, a la infanta y al pueblo ferrolano. Se recibe un telegrama del rey dando cuenta de su llegada a París sin novedad y preguntando por el lanzamiento. Al saber el público la noticia, prorrumpen en nuevos aplausos. Se pasa a tomar una copa de vino mientras el buque, ya en el agua, se dirige, doblando el muelle, a ocupar su puesto de buque de guerra.

Durante la ceremonia, el aviador Poumet cruzó el espacio dos veces haciendo gala de su pericia, con el aplauso de los espectadores.

Decía el autor en su crónica: «El éxito de la Constructora Naval Española fue completo, los dos acorazados que se han lanzado ya a la mar durante su contrato han sido dos aciertos indiscutibles. Nosotros sabemos que en estos barcos la Constructora no ha tenido en cuenta el lucro, porque la causa española es la suya y sacrifica sus intereses por el bien de la patria. El ejemplo por parte de esta sociedad creemos que debe repercutir en nuestro Gobierno y que sabrá apreciarlo en lo que vale. Muy pronto estará listo para ser lanzado al agua el *Jaime I*, el tercero de la serie, y seguramente dejará tan satisfechos a los técnicos como los han dejado sus dos hermanos el *España* y el *Alfonso XIII*».

Digamos ahora como recordatorio que el cronista habla del llamado Plan Naval del almirante Ferrándiz, de 1907, llevado a las Cortes por Antonio Maura, presidente de un gobierno conservador, en 1908. En este plan se incluyeron, entre otros tipos de buques, tres acorazados —16.450 toneladas de desplazamiento—, los más pequeños de los llamados «Dreadnought», con fuerte oposición de un sector de la Marina imbuido de las ideas de la *Jeune École* del almirante francés Jacinthe Aubé, quien apostaba por los buques pequeños, y que tan mal resultado habían dado cuando el noventa y ocho en Cuba. Como queda dicho más arriba, los acorazados se construyeron en Ferrol por la Constructora Naval Española constituida, con la Vickers inglesa como núcleo, para hacerse cargo de este Plan, dando vida a una población especializada cuyo nivel de capacitación raya hoy a la altura de las mejores del mundo. Los tres acorazados fueron bautizados con los nombres de *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*. El *Alfonso XIII*, del que tratamos, fue entregado a la Marina en 1915. La II República le cambió el nombre por el de *España* —el cabeza de serie, primer *España*, había encallado en cabo Tres Forcas en agosto de 1923 durante la campaña de África—. Este segundo *España* permanecía inactivo en el arsenal de Ferrol al iniciarse la Guerra Civil de 1936-1939. Recuperado por los nacionales, el que era llamado popularmente *el Abuelo*, acabó su vida hundiéndose frente a Galizano, en Santander, el 30 de abril de 1937, al chocar con una mina cuando intentaba ayudar al *Velasco* a cazar a un mercante que intentaba burlar el bloqueo; aunque circula todavía por ahí la creencia de que su hundimiento se debió a un bombardeo aéreo de aviones franceses Gourdou-Leseurre pilotados por españoles y, aun, por torpedos lanzados por un submarino inglés; (Hidalgo de Cisneros; Peláez). Nada serio.

Se hablaba por entonces de una segunda escuadra para completar dignamente la Marina de Guerra española —probablemente la que se llamaría Ley Miranda de 1915— y nadie dudaba ni por un momento de que sería otorgado el contrato de su construcción a la Sociedad Española de Construcción Naval, pues «esta empresa ya tenemos la seguridad de que cumple. Hemos visto su conducta en esta primera escuadra; es una sociedad seria, fuerte y que construye con materiales del país. ¿Qué más se puede pedir a una entidad trabajadora?

«La elección, pues, no es dudosa; hay un refrán castellano que dice: “Más vale malo conocido que bueno por conocer”. Aquí sabemos que lo conocido es insuperable, que nadie podrá hacer más que lo hecho por esta Sociedad. Así pues no es difícil asegurar que la segunda escuadra será construida por ella, demostrando de este modo nuestra gratitud para quien con nosotros tan patrióticamente se porta».

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

DOCUMENTO

Capellanes de la Armada en tiempos de Carlos II

Se trata de una orden de Carlos II a Pedro Corbet, almirante general de la Escuadra del Mar Océano, para que busque sacerdotes idóneos que quieran servir de capellanes en la Armada, ya que considera importante el mantenimiento del «ejercicio espiritual».

Archivo del Museo Naval de la Armada, Madrid. Colección de Documentos de Sanz de Barutell, Ms. 382, artículo 3.º, núm. 1.326, f. 11r.

DOCUMENTO

Copia.

A.3° N.º 1326.

Acuerdo del Consejo de 1 de enero de 1677.

19 de febrero de 1677.

EL REY.

D. Pedro Corbet almirante general de mi Armada del Mar Océano en ínterin con preminencias de propietario. Habiendo yo resuelto se ponga particular cuidado en buscar clérigos seculares de buenas costumbres para que se apliquen a ser capellanes en esa Armada y a la enseñanza y plática de la doctrina cristiana que no se usa en ella por la ignorancia de los que han servido en este ministerio con la buena forma y aplicación que es tan necesario faltando por esta razón a la vara fundamental para el logro de los buenos sucesos. He tenido por bien encargarnos como lo hago solicitéis haya sacerdotes idóneos y de buenas costumbres que se inclinen a servir en este ejercicio en esta Armada que he mandado a la Cámara de Castilla los tengan presentes para proponérmelos en algunas prebendas proporcionadas a sus letras servicios y ejemplo para que con este premio se inclinen a servir en ese ejercicio espiritual y de tanta importancia los sujetos que conviene emplear en él. De Buen Retiro a 19 de febrero de 1677. Firmado de Su Majestad. Refrendado de Don Gabriel Bernardo de Quirós: Señalada del marqués de Villafiel.

Archivo Real y General de Simancas: Secretaría de Guerra de Mar. Negociado del Consejo. Minutas de Despachos de oficio y parte: legajo 11, 9 de noviembre de 1806.

Firmado: Juan Sanz de Barutell.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

Jornadas de homenaje a don Blas de Lezo. Cartagena (Colombia)

Dentro de los actos organizados con motivo del bicentenario de la independencia de Colombia, la Academia de la Historia de Cartagena (Colombia) y la Real Academia Matritense de Genealogía y Heráldica, con el patrocinio de la Consejería Cultural de la Embajada de España en Bogotá, han organizado del 7 al 9 de septiembre de 2011 unas jornadas de homenaje a don Blas de Lezo y Olavarrieta, teniente general de la Armada española y defensor de Cartagena de Indias hace ahora 270 años.

Como saben nuestros lectores, la vida de Blas de Lezo, nacido vasco en la antigua Oyarzo, al pie del monte Ulía, se desarrolló en los últimos años de la casa de Austria y en los primeros de Felipe V, rey de la familia borbónica de Francia. Almirante manco, cojo y tuerto, su vida es una concatenación de hazañas y aventuras donde rugen las tempestades, los asaltos, los bloqueos, los incendios, los retos y los combates, mientras bullen ingleses, bánavos, moros, turcos y piratas, pero donde jamás aparecen derrotas ni naufragios. Era conocido por su intrepidez y constante heroicidad en los combates de mar y tierra. Su vida es leyenda y asombro su persona. Fue herido numerosas veces ya desde guadiamarina. Educado en París, embarcó a los quince años en la escuadra francesa del conde de Tolosa, bastardo del Rey Sol, la que, saliendo de Tolón, se unió a la genovesa y a la española para expulsar a los ingleses del estrecho de Gibraltar. En el combate de Vélez-Málaga, en 1704, contra fuerzas combinadas de Inglaterra y Holanda pierde la pierna izquierda, arrancada por una bala de cañón. De teniente de navío, en el sitio de Tolón, mandando un destacamento en la defensa del castillo de Santa Catalina (1707), pierde el ojo izquierdo. Tenía entonces dieciocho años. Se queda sin el brazo derecho siendo capitán de navío, con veinticinco años, ya incorporado a la Armada española, y en uno de los encuentros con el enemigo en el segundo sitio de Barcelona (1712), aquella Barcelona adicta al que fue para ella Carlos III. De todos los mutilados famosos que podríamos citar de la historia (mancos, tuertos, cojos...), ninguno quedó tan cercenado como Lezo, quien, a pesar de ello, siguió en servicio activo hasta la muerte. De ahí que fuese llamado por sus paisanos *Anka-Motz* (Medio Hombre).

Pero la hazaña más sobresaliente de este singular personaje, comandante naval y del apostadero, sobre el que había recaído la gobernación de la plaza,

es el haber rechazado el ataque que el almirante inglés Vernon intentó contra Cartagena de Indias en 1741, después de que los ingleses atacasen La Habana y La Guaira, y el mismo Vernon, con seis navíos, a Portobelo. Vernon había reunido en Jamaica «la escuadra más numerosa y más fuerte que vieron jamás aquellos mares», decía el virrey Sebastián Eslava. Se pudo contemplar el imponente aspecto de una armada que, ocupando dos leguas de mar, según se dijo en la época, parecía «una maravillosa selva flotante de buques árboles, entenas y jarcias que llamaba con la vista a la admiración y amenazaba con terror y espanto». Traía más de 140 naves; de ellas, 36 navíos, y las demás fragatas, transportes, brulotes y bombardas, con 9.000 hombres de desembarco y 2.000 negros de machete. Vernon daba por hecho que el enemigo caería a la primera embestida. A Lezo, con seis navíos de línea, siete galeones de comercio y algunas embarcaciones menores, 1.100 soldados de tropa, 300 milicianos, dos compañías de negros y 600 indios flecheros, en total unos 2.000 combatientes, en un primer momento le pareció que resistir sería una locura, dada la enorme diferencia de fuerzas. Con el ocaso del día 20 sonó el primer cañonazo y comenzó la refriega. Los detalles están en los libros. El día 20 de mayo, después de parlamentar, recoger a los heridos y canjear los prisioneros, se retiró la orgullosa escuadra y desapareció tras el horizonte. Hemos de reconocer que fue este uno de los acontecimientos más heroicos de la historia militar y naval de España, por más que su difusión no sea proporcional a su relevancia.

Con el primer empuje se dieron por perdidas las baterías de Manzanillo y Fuerte Grande, con gran regocijo de los ingleses, quienes se apresuraron a comunicarlo enviando un aviso a Londres. Era el tiempo de las medallas conmemorativas; golpearon los troqueles y salieron los discos relucientes conmemorando la toma de Portobelo, de Chagres... y de Cartagena, en la que se puede ver a don Blas, rodilla en tierra, rindiendo humildemente su espada, y el moto *El orgullo español humillado por el almirante Vernon*. ¡Vaya chasco! Recogemos en nuestra revista con gran satisfacción estas jornadas de homenaje al teniente general de la Armada española Blas de Lezo Olavarrieta, figura señera que destaca con perfil acusado en la historia naval española del siglo XVIII.

Las sesiones se desarrollaron en las fechas y lugares que se detallan a continuación.

Miércoles 7 de septiembre de 2011

Después de oír misa en la catedral de Cartagena, oficiada por el arzobispo, monseñor Jorge Enrique Jiménez Carvajal, interviene en la apertura de las jornadas el presidente honorario de la Academia de Historia de Cartagena, Arturo Matson Figueroa.

Jueves 8 de septiembre de 2011

En el Museo Naval del Caribe.

Conferencia inaugural: «Antecedentes históricos de la defensa de Cartagena de Indias de 1741», por León Trujillo Vélez, ing. MsCE, presidente de la Academia de la Historia de Cartagena.

«Análisis militar de la defensa de Cartagena de 1741 y derrota de Vernon», por Guillermo Uribe Peláez, exvicealmirante, miembro de la Academia de la Historia de Cartagena.

En el claustro de Santo Domingo.

«La Campaña de Cartagena», por Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada española.

«Cómo era Cartagena en el momento del ataque inglés, de acuerdo con la descripción de Jorge Juan y Antonio de Ulloa hecha seis años antes, en 1735», por Ricardo Zabaleta Puello, arquitecto, miembro de la Academia de la Historia de Cartagena.

«El lago de piedra. La geopolítica de las fortalezas españolas del Caribe», por el doctor Rodolfo Segovia Salas, historiador.

En el Museo Naval del Caribe se hace la entrega y revelación del retrato del teniente general de la Armada española don Blas de Lezo y Olavarrieta por varios de sus descendientes.

Después de la intervención del director del Museo, contralmirante Pablo Emilio Romero Rojas, se obsequia a los asistentes con una copa de vino.

Viernes 9 de septiembre de 2011

En el claustro de Santo Domingo.

«La conjura de la mentira», por Ramiro Rivas Narváez, escritor y descendiente de Blas de Lezo y autor de una obra sobre el almirante.

«Don Blas de Lezo en la defensa de Cartagena de Indias en 1741», por el doctor José Manuel Restrepo, director del Archivo Restrepo de Bogotá.

«Medallas, mapas y grabados: la iconografía de la defensa de Cartagena», por Timote de Saint-Albin, anticuario y autor de una publicación sobre el tema.

«La vida de don Blas de Lezo. El personaje y sus desventuras», por Pablo Victoria Wilches, historiador y exsenador de Colombia.

«La familia, el linaje y la descendencia de don Blas de Lezo», por Javier Gómez de Olea y Bustinza, miembro correspondiente de la Academia de la Historia de España y de número de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía.

«Qué supuso la derrota inglesa de 1741 en la evolución de la historia de las potencias occidentales», por León Trujillo Vélez, ing. MsCE, presidente de la Academia de la Historia de Cartagena.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

En la plaza de los Coches; contraescarpa Puerta del Reloj, se colocó una placa conmemorativa en las murallas de Cartagena.

En el monumento a don Blas de Lezo, que se erige en el castillo de San Felipe de Barajas, se depositó una ofrenda floral, ceremonia a la que asistieron el canciller de la Embajada de España y las autoridades navales colombianas, con la presencia de una compañía de honores. Como representante de la Armada española estuvo presente en los actos el coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón Fontenla.

NOTICIAS GENERALES

Semana Naval de la Armada en Madrid, España

Durante los días del 26 de septiembre al 2 de octubre de 2011, la Armada española ha celebrado una Semana Naval en Madrid en la que se ha desarrollado el programa que resumimos a continuación:

Lunes 26 de septiembre

Se inauguró la semana con los siguientes actos:

— Inauguración de una exposición itinerante sobre retornos industriales con el título *La Armada, una inversión segura*.

— Inauguración de la exposición «Historia de la navegación». (Ambas en el Museo Naval de Madrid.)

— En sesiones de tarde, en el Instituto de Historia y Cultura Naval se desarrollaron las siguientes conferencias bajo el título general *La construcción naval en España. Creación de arsenales y programas navales. Antecedentes históricos*:

«Arsenales: polos de desarrollo económico e industrial», por el capitán de navío (R) José María Blanco Núñez.

«Retornos industriales de las inversiones de los planes de escuadra», por el ingeniero industrial Francisco Javier Álvarez Laita.

— Al propio tiempo, en horario de tarde, dio comienzo, en la Escuela de Guerra Naval, un «Seminario de navegación astronómica» que duró del día 26 al día 29 de septiembre, y cuyo programa damos en noticia aparte.

Martes 27 de septiembre

— Se celebró la jornada «X Aniversario del Centro de Pensamiento aula magna de la Escuela de Guerra Naval, en horario de mañana, con las ponencias siguientes:

«Dimensión marítima de España y Europa», por Arturo González Romero, director general de la Fundación INNOVAMAR.

«Importancia estratégica del Sector Marítimo español, componente importante de los intereses marítimos españoles», por Federico Esteve Jaquotot, presidente del Cluster Marítimo Español.

«La Armada en la protección y defensa de los intereses marítimos españoles», por Marcelino González, capitán de navío (R).

NOTICIAS GENERALES

— Se estableció, asimismo, un «Foro de estrategia y política industrial» (conferencias y paneles), en horario de tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada coordinado por el Estado Mayor de la Armada, dedicado este día al ámbito europeo.

— En horario de mañana, coordinada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, tuvo lugar en el Museo Naval la presentación del libro de Geoffrey Parker y C. Martin, en rueda de prensa y abierta al público, *La Gran Armada. La mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*. La presentación al público corrió a cargo del contralmirante José I. González-Aller Hierro, «su buen amigo y ejemplo desde hace muchos años», quién, entre otras cosas nos dice que Geoffrey Parker «de la escuela de sir John Elliot, es, sin duda, uno de los más destacados historiadores de su generación, y quizá uno de los mayores conocedores de la España de los siglos XVI y XVII, como lo demuestra la concesión de las Grandes Cruces de las órdenes de Isabel la Católica y de Alfonso X el Sabio».

Miércoles 28 de septiembre

Continuaron los trabajos del foro, esta vez dedicados al ámbito del resto del mundo.

Jueves 29 de septiembre

— Por la mañana, el contralmirante jefe del Órgano de Historia y Cultura Naval de la Armada Gonzalo Rodríguez González-Aller desarrolló el tema de la historia de la construcción naval en la inauguración Master Internacional de la Universidad Politécnica de Madrid.

— El Instituto de Historia y Cultura Naval, en horario de tarde, ofreció una sesión de cine forum en el salón de actos del Cuartel General de la Armada sobre la película de tema naval *Hundid el Bismark*, película de 1960 dirigida por Lewis Gilbert. Hizo la presentación Jorge Baeza Fernández de Rota, crítico de cine, y el comentario histórico y naval, obligado en estas tardes de cine del Instituto, corrió a cargo de Ramón Peral Lezón, capitán de navío subdirector del IHCN.

Sábado 1 de octubre

— Organizada por la Liga Naval Española, se celebró la Convención de Modelistas Navales en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, acto coordinado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, en sesión de mañana y tarde. Se expusieron los modelos en dos sesiones estableciéndose turnos de presentación y exposición de los trabajos de cada uno de los modelistas participantes. Al final, se llevó a cabo la votación y el escrutinio, declarándose el modelo del año.

Sábado 1 y domingo 2 de octubre

- Se organizaron talleres infantiles y otras actividades en el Museo Naval.
- Organizada por el Estado Mayor de la Armada, continúa la exposición fotográfica en la calle Montalbán, abierta durante toda la semana.

Asimismo, durante toda la semana se llevó a cabo el acto de arriado de bandera en la calle Montalbán.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1.- 28014 Madrid.
Telf.: 91 3795050. Fax: 91 3795945
C/e: ihcn@fn.mde.es

Seminario de Navegación Astronómica. Madrid (España)

Durante los días 26, 27, 28 y 29 de octubre de 2011, y dentro de la Semana Naval de la Armada en Madrid, tuvo lugar en la Escuela de Guerra Naval, en Madrid, un seminario de Navegación Astronómica impartido por el Real Observatorio de la Armada, pensado para unos cincuenta alumnos, mediante la correspondiente inscripción en la página web de la Armada y con carácter gratuito.

El programa se desarrolló como se muestra a continuación:

Lunes 26 de octubre

— Inauguración y presentación del Seminario.

«¿Para qué sirve la navegación astronómica si tenemos GPS?», por Teodoro López Moratalla, capitán de navío y doctor en Ciencias. Jefe de la Sección de Efemérides del Real Instituto y Observatorio de la Armada.

«La navegación astronómica a través de la historia. El problema de la longitud», por Francisco José González González, doctor en Filosofía y Letras, director técnico de la Biblioteca y Archivo del Real Instituto y Observatorio de la Armada.

«Instrumentos náuticos: evolución histórica», por María del Carmen López Calderón, licenciada en Geografía e Historia, conservadora del Museo Naval de la Armada en Madrid, y Francisco José González González.

Habrà una exposición de los fondos del Museo Naval.

También tendrá lugar un coloquio.

Martes 27 de octubre

NOTICIAS GENERALES

«La esfera celeste», por Luis Mederos Martín, doctor en Ciencias, investigador del Consejo Superior de investigaciones Científicas (CSIC).

«Coordenadas celestes», por Luis Mederos Martín.

«Medida del tiempo», por Teodoro López Moratalla.

Tiempo para un coloquio.

Miércoles 28 de octubre

«El Almanaque Náutico. Cálculos y aplicaciones», por Teodoro López Moratalla.

«El triángulo de posición», por Luis Mederos Martín.

«El sextante: funcionamiento y ajustes. Prácticas», por Luis Mederos Martín y Teodoro López Moratalla.

Jueves 29 de octubre

«Navegación astronómica; fundamentos y casos particulares», por Teodoro López Moratalla.

«Caso práctico: cálculo de una recta de altura», por Teodoro López Moratalla y Luis Mederos Martín.

Tiempo para un coloquio.

Clausura.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena, 1.- 28014 Madrid

Tel.: 91 3795050. Fax: 91 3795945

C/e: ihcn@fn.mde.es

Escuela de Guerra Naval

Avda. de Burgos, 6. – 28071 Madrid.

Tlfno.: 91 3795500

Seminario Complutense de Historia Militar. Madrid (España)

Durante los días 22, 23, 24, 29 y 30 del mes de noviembre y del 1 de diciembre de 2011, tuvieron lugar en Madrid unas jornadas de Historia Naval bajo el tema central «Mares y armadas en la Historia», organizadas por el Seminario de Historia Militar de la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y por el Instituto de Historia y Cultura Naval. El objetivo que perseguía este seminario era ofrecer al gran público un abanico de posibilidades para el conocimiento de la Historia Naval que sirviera de estímulo tanto para los estudiosos como para los profanos interesados por esta materia.

Las sesiones tuvieron lugar en la Facultad de Geografía e Historia de la UCM y en el salón de actos del Cuartel General de la Armada según el programa que se recoge a continuación:

22 de noviembre de 2011

Una vez recogido el material correspondiente y hecha la inauguración de las jornadas, se pasó a exponer las siguientes ponencias:

«La mar: factores diferenciales y condicionantes», por el contralmirante Ángel Sande Cortizo.

«El despertar de las armadas peninsulares», por el prof. Doctor Pablo Martín Prieto, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

23 de noviembre de 2011

«La evolución del buque», por el capitán de navío (R), Marcelino González Fernández

«La expansión naval castellana y la esfericidad del mundo», por el prof. doctor Jaime González (UCM).

24 de noviembre de 2011

«Piratería y corso», por José Cepeda Gómez (UCM).

«La navegación: de arte a técnica», por el capitán de navío ® Ramón Márquez Montero.

29 de noviembre de 2011

«Guerra y revolución: la rivalidad terrestre y marítima (1779-1820)», por Maía Dolores Herrero Fernández de Quesada (UCM).

«La lucha por la hegemonía naval», por el capitán de navío ® José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán.

30 de noviembre de 2011

«Segunda revolución industrial y rearme (1870-1914)», por la prof. doctora Rosario de la Torre del Río (UCM).

«El vapor, el submarino y el avión: la revolución en la guerra naval», por el capitán de navío (R) Mariano de Juan y Ferragut.

1 de diciembre de 2011

«Conflictos significativos del siglo XX», por el prof. Juan Carlos Pereira Castañares (UCM).

«La evolución de la batalla naval: Jutlandia, Midway, Malvinas», por el almirante José María Treviño Ruiz,

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1.- 28014 MADRID
Telf.: 91 3795050. Fax: 91 3795945
C/e: ihcn@fn.mde.es

XXIX Semana de Estudios del Mar. Málaga (España)

Durante los días 27, 28 y 29 de septiembre de 2011, la Fundación ASES-MAR, de estudios del mar, organizó en Málaga, un ciclo de conferencias correspondiente a la XXIX Semana de Estudios del Mar, que periódicamente lleva a cabo esta fundación.

Siguiendo nuestra costumbre de destacar principalmente las ponencias y sus ponentes, recogemos a continuación el programa establecido para desarrollar en estos tres días.

«De los carpinteros de rivera a los sistemistas: un apunte sobre la evolución del buque de guerra», por José Manuel Sanjurjo Jul, vicealmirante (R), académico de la Real Academia de Ingeniería.

«El cuerpo de Infantería de Marina: cinco siglos de sobresaliente servicio a España», por Juan García Lizana, General de división (R) de Infantería de Marina.

«El brigadier Joaquín María Pery y la construcción del puerto de Málaga», por el general José Cervera Pery, general auditor del Cuerpo Jurídico de la Defensa.

«Gestión integrada de las zonas litorales y los puertos deportivos en Costa del Sol. Infraestructuras de ocio litoral», por José Luís Almazán Gárate, doctor ingeniero CCP y María del Carmen Palomino, ingeniero CCP.

«Perspectivas del seguro marítimo español», por Luís de la Maza, copresidente de CAJAMAR.

«Pasado, presente y futuro del puerto de Málaga», por Enrique Linde Cirujano, presidente de la Autoridad Portuaria de Málaga.

«Las aguas territoriales de Canarias», por José Manuel Lacleta Muñoz, embajador de España.

«El golfo de Guinea en su entorno geoestratégico», por Ricardo Álvarez Maldonado, almirante (R).

«La “Costa del Sol” en la encrucijada geoevolutiva forzada por el cambio climático», por Víctor Díaz del Río Español, doctor en Ciencias Geológicas, investigador científico del IEO.

«Infraestructuras militares del siglo XVIII en el puerto de Málaga», por Francisco Cabrera Pablos, secretario RABA, San Telmo.

«Diseño del Museo Marítimo en Málaga», por Javier Noriega Hernández, especialista en Arqueología Subacuática.

«Historia del Consulado del Mar». Se desconoce el ponente en el momento de redactar la noticia.

«Cien años de Historia del Instituto Hidrográfico de Málaga», por Jorge Baro Domínguez, director del IEO de Málaga.

Para más información dirigirse a

Fundación ASES MAR de estudios del mar,
c/ General Oraá, 26, 5.^a planta.
28006 Madrid (España)

Homenaje al marqués de la Ensenada. Puerto de Santa María, Cádiz (España)

Durante los meses de julio y agosto de 2011, tuvo lugar un ciclo de conferencias en el Puerto de Santa María (Cádiz) con el título general *En recuerdo del marqués de la Ensenada: El Puerto de Santa María, la bahía de Cádiz y la América española*. Este ciclo se organizó para hacer un homenaje al marqués con motivo de su estancia en esta ciudad gaditana cuando fue desterrado de la Corte. Las sesiones fueron desarrolladas en la Academia de Bellas Artes de Santa Cecilia en horario de tarde. Recogemos en esta sección de Noticias Generales aquellas que se refieren especialmente a temas navales, según el programa que exponemos a continuación:

Martes 12 de julio

«El Puerto de Santa María en la época del marqués de la Ensenada», por Juan José Iglesias Rodríguez, académico de Santa Cecilia.

«Los gitanos del El Puerto de Santa María y la “gran redada” de 1749», por Luis Suárez Ávila, académico de Santa Cecilia.

«La renovación de la Armada española en tiempos de Ensenada», por Enrique Tapias Herrero, capitán de navío, licenciado en Historia.

«Jorge Juan en la bahía de Cádiz», por Fernando Belizón Rodríguez, capitán de navío.

«Antonio de Ulloa: ciencia y técnica en y desde la América española», por José Joaquín Solís Muñoz-Seca, académico de Santa Cecilia.

«Luis Godín: académico de ciencias francés, en Cádiz y en El Puerto con Ensenada», por Francisco González de Posada, académico de Santa Cecilia.

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 ihcn@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

- Evítese 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

MAESTRO, Manuel: *Atlas Cronológico de la Historia y Cultura Marina*. ISBN 84-614-9683-9, Edición Letras del Mar, Madrid, 2011, 714 páginas.

El Atlas Cronológico de la Historia y Cultura Marítima significa ante todo la culminación de un esfuerzo admirable. Su autor y recopilador, Manuel Maestro, investigador de probada solvencia, presidente de la prestigiosa Fundación Letras del Mar y autor de otras obras de notoria relevancia, aborda esta gran empresa cuyos pilares básicos se asientan en la riqueza terminológica de su investigación, el memorial vivo de unas efemérides localizadas y sintetizadas de una manera clara y concisa.

La obra consta de dos partes perfectamente diferenciadas. En la primera, se contempla en el marco de la cronología, la historia y cultura marítima a través de los tiempos, (Antigüedad, Edad Media, Edad Moderna y Edad Contemporánea) y en la segunda abre paso al multidisciplinario panel de las efemérides, con el seguimiento «día a día» de la historia y cultura marítima parcelada en los doce meses del calendario. Una amplia bibliografía y fuentes de consulta cierran el libro, abierto por otra parte con brillante prólogo del académico de la Historia Hugo O'Donnell; y una introducción del propio autor; en la que a grandes rasgos explica los objetivos de la obra y los problemas surgidos en su realización.

Aunque en estos tiempos en que las redes sociales con sus buscadores nos ofrecen rápida respuesta a cualquier interrogante, el firmante de la recensión le otorga mucho más valor al texto escrito, en el que afloran ideas e imaginación, que ha surgido desde los cauces de la electrónica. De aquí que no sea poco el mérito de imponerse a las nuevas reglas y proporcionar un soplo de aire fresco al rigor de la consulta.

El *Atlas* de Manuel Maestro es por tanto un libro fruto de una preparación concienzuda y de una singular penetración personal en los ámbitos de la historia universal, española, marítima y científica. Una aportación inestimable por tanto, que combina fechas, datos, semblanzas o actitudes, como rasgos visibles de una profundización en la conciencia histórica, como excelente objeto de reflexión.

Libro denso, metódico, obediente a una regla establecida en que la concreción expositiva le otorga las altas cotas de su valor. Obra en suma de gran utilidad para quienes quieran saber más y mejor el acontecer del mundo.

ESPINOSA DE LA GARZA, Manuel: *Toda una vida en la Armada*. Editorial Bubok Publishing, 492 pp., ilustraciones.

Con el título de *Toda una vida en la Armada*, el vicealmirante Manuel Espinosa de la Garza (Manolo para los amigos) publica las impresiones

RECENSIONES

personales de una larga y brillante trayectoria naval impregnada de una serie de anécdotas vivenciales que hacen factible y agradable la intercomunicación autor-lector.

Espinosa de la Garza tuvo, para mí, una infancia privilegiada, por cuanto, por los importantes destinos de su padre, capitán de navío, agregado naval en Berlín y Roma en tiempos muy difíciles, y un auténtico sabio de la electrónica, pudo recorrer apasionantes escenarios, aprender diferentes idiomas y vivir la intensidad de unos años bien aprovechados. De todo ello da referencia en los primeros capítulos de sus entretenidas, divertidas y bien estructuradas memorias. Pero el referente vital de su comportamiento humano está en su total integración en la Armada desde aspirante de primero a vicealmirante en segunda reserva, y así nos presenta con una prosa fluida, sin atosigamiento de fechas o disposiciones ministeriales, el perfil de un oficial de Marina surgido de la generación de la posguerra, sin triunfalismos innecesarios, pero también sin prematuras abdicaciones. Una vida integrada en una vocación a la que sirve y confiesa con orgullo de estirpe.

No son una novedad ciertamente, los rasgos biográficos de miembros de la Armada que por circunstancias históricas tuvieron algo que decir, (las propias memorias de su padre son interesantísimas), pero bien es verdad que no pocos de ellos, se escudan más o menos en el seguimiento de una hoja de servicios. Pero esta aportación del vicealmirante Espinosa rompe los esquemas y pone el listón más alto. Son unas memorias dinámicas, expresivas, esclarecedoras de hechos y situaciones y sobre todo nacidas de la sinceridad y maduras en buen humor, y que transmiten al lector un mensaje de cordialidad y compostura.

Buen libro para la evocación y el recuerdo, (sobre todo para los que pertenecemos a su misma generación). Excelente panel para contrastar situaciones y vivencias. Y testimonio sobre todo de un amor confeso y apasionado por la Armada, que como bien expresa, en tantos años marcó el rumbo de su vida.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El navío Alejandro I*. Editorial Noray, Barcelona, 2011, 434 páginas.

Los buques de Luis Delgado siguen navegando. Da igual que sean navíos, fragatas, faluchos, bergantines o cañoneras. Siguen un rumbo histórico preestablecido, respetuoso con el rigor de los hechos y dinámico y sugerente con la ficción; constantes mediáticas del autor, cada vez más firme y consolidado en el oficio de las letras.

El navío *Alejandro I* se incorpora a esta variopinta nómina a flote. Es un barco de los comprados a los rusos, dentro del mayor fraude urdido por Fernando VII y su camarilla y que costó a la Marina la exoneración de ilustres jefes y almirantes de la Armada, opuestos a la corruptela. Pero mal que bien, el buque se incorpora a la exigua flota española comprometidas en la defensa de las costas de sus territorios ultramarinos, ya en pleno proceso de rebeldía.

En el relato —hábilmente patroneado por el experto piloto que es su autor— tenemos a Santiago de Leñanza comisionado por Vázquez de Figueroa —uno de los agraviados por la felonía fernandina— para la compra de barcos, esta vez dentro de las reglas de la ortodoxia, pero nos encontramos con un nuevo personaje, el guardiamarina Francisco de Leñanza —«otro «Pecas» de la cuarta generación—, embarcado en el Alejandro I, y es un nuevo protagonista en el uso de la palabra y fiel a la tradición de sus no escurrirá el bulto y sufrirá las duras condiciones de la vida a bordo en tan deficiente navío.

Muchos años lleva Luis Delgado de laboriosa, paciente —y fructífera— investigación para dotar a sus libros del necesario soporte de autenticidad, pero también el paso del tiempo le ha otorgado la audacia indispensable para este menester. De aquí que saque el mayor partido a sus personajes en cualquier coyuntura histórica. Serán por tanto nuevos testimonios los que el autor, con su acostumbrada solvencia y amenidad, habrá de ofrecernos en sus próximas entregas.

En cada libro, Luis Delgado enriquece su dimensión crítica y la exposición medida de unos hechos que sonrojaron a los más ilustres marinos de la época. Su estrategia se plantea con valentía y sin que le duelan prendas. Libro audaz y sincero, complementado con la cuidadosa edición de su «armador», la Editorial Noray, que ha entendido perfectamente el rumbo a seguir.

LUCENA GIRALDO, Manuel: *Naciones de rebeldes. Las revoluciones de independencia americana*. Taurus Historia, Madrid, 2010, 250 páginas.

El proceso emancipador de Hispanoamérica fue largo, costoso y complicado. A los iniciales fervores innovadores y revolucionarios, se le suman otros objetivos de más dudoso contenido. Manuel Lucena Giraldo, que ha dado muestras de su indiscutible autoridad en estos temas en este libro, *Naciones de rebeldes*, traza un bosquejo de los «porqués», los «cómos» y los «cuándo» de aquella guerra revolucionaria, civil en muchos aspectos, ideológica y despiadada, precursora de un proceso de desintegración, que lo significará pocos años más tarde.

Dividido en cuatro grandes partes —de sugestivos encuadres—, el relato transcurre por cauces de sencilla claridad, lo que no le sustrae de otros valores como el contenido de la investigación y la exposición de hechos o interpretación de ideas sin retoques o mistificaciones.

A lo largo de todo el capitulado hay cuestiones tan novedosas como interesantes, como la organización de las juntas autonomistas, la aparición de los profesionales revolucionarios, el uso del terror o los límites del poder y de la democracia.

En cuanto a los motivos reivindicativos, unos responden a causas económicas y plantean o persiguen reivindicaciones sociales, pero está fuera de toda duda que el proceso emancipador fue un acontecimiento político cuyo aspecto

RECENSIONES

militar, muchas veces sobrevalorado, fue menos importante de lo que se ha venido considerando. Los ejércitos combatientes, reducidos y no bien equipados, operan en escenarios geográficos inmensos; pelean con valor y determinación, pero las batallas supuestamente decisivas, resultarían ser mucho más la consecuencia de situaciones políticas que la causa de éstas. Y los nombres de los libertadores —Bolívar, San Martín, O'Higgins, Sucre— se imponen generalmente sobre los hechos que les dieron gloria.

Bien definido, estructurado y resuelto, dentro de una definida claridad, *Naciones de rebeldes* es un libro cuya lectura merece la pena.

J. C. P.

CUESTA DOMINGO, Mariano y SURROCA CARRASCOSA, Alfredo (dir.): *Cartografía Hispánica. Imagen de un mundo en crecimiento, 1803-1810*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2010, 587 pp., numerosas ilustraciones.

El libro que motiva esta reseña se presenta como el colofón del seminario internacional «Cartografía hispánica. Imagen de un mundo en crecimiento, 1503-1810», celebrado en marzo de 2010, merced a la colaboración del Grupo de Investigación Complutense «Expansión europea. Exploraciones, colonizaciones y descolonizaciones» con la Real Sociedad Geográfica y la Real Liga Naval Española.

El objetivo de los organizadores del seminario, reflejado perfectamente en esta publicación, era el de ofrecer un amplio y actualizado panorama acerca de la significación del mundo hispánico, no sólo peninsular, en el proceso de evolución de la ciencia cartográfica y su reflejo en la construcción de la imagen de un mundo nuevo en continuo crecimiento durante el período que se extendería desde la creación de la Casa de Contratación, en 1503 —como respuesta a las necesidades derivadas del descubrimiento del Nuevo Mundo—, hasta la primera década del siglo XIX, en que la América hispana iniciaba el proceso que llevaría a su emancipación.

En cuanto a sus aspectos formales, la obra se organiza en 19 capítulos, a los que acompañan igual número de breves monografías que, generalmente mediante el análisis de una pieza cartográfica, completan los contenidos de cada uno de ellos. El libro incluye además la preceptiva presentación —escrita por Juan Velarde Fuertes— y una bibliografía general idónea para todo aquel que desee profundizar con más detalle en cada uno de los temas abordados.

Atendiendo a sus contenidos, la importancia de España en la cartografía de los descubrimientos es examinada en distintos trabajos por Mariano Cuesta Domingo y José Cruz Almeida. Uno refiere el papel que desde su creación, en 1503, hasta su traslado, en 1717, jugó la Casa de Contratación como centro de producción cartográfica de primer orden a escala mundial, y el otro, la relevancia capital que las navegaciones españolas tuvieron en la conformación de una nueva *imago mundi* a lo largo de toda la Edad Moderna.

Los intentos de construcción de un mapa nacional, son abordados por Joaquín Bosque Maurel y Antonio Crespo Sanz a través de la divergencia entre los éxitos de la cartografía ultramarina y los fracasos de la cartografía de España, prestando especial atención a las causas que condicionaron dicha discordancia. El primero lo hace desde una perspectiva general, mientras que el segundo lo hace centrándose en el análisis de los principales hitos cartográficos que marcan la labor de estos años. En una misma línea de análisis de la cartografía de la metrópoli al margen de sus posesiones ultramarinas, Manuela Mendonça, detalla las características de la cartografía de Portugal.

Cartografías específicas son también abordadas a lo largo de la obra. Por ejemplo, la expansión de la producción globular en la Europa de los siglos XVI al XVIII y sus implicaciones en el seno de la sociedad, son estudiadas por Mario Ruiz Morales. Felipe Hernando Sanz presenta un detallado estudio acerca de una de las obras capitales de la cartografía europea de estos siglos como son las *Civitates Orbis Terrarum*, de Georg Braun y Franz Hogenberg. La singular producción cartográfica de los eclesiásticos de América es analizada por Mariano Cuesta Domingo; la cartografía del Brasil de los siglos XVI al XVIII es extensamente tratada por Carmen Martínez Martín; la formación y perfeccionamiento de la imagen del Oriente —el Índico portugués y el Pacífico español— es abordada en sendos trabajos por Francisco Contente Domingues y Miguel Luque Talaván; los mapas llevados a cabo por pintores indígenas, conservados del cuestionario de Juan López de Velasco (1577), son estudiados por José Luis de Rojas.

Luisa Martín-Merás Verdejo, Francisco J. Pérez Carrillo de Albornoz y Francisco José González González estudian, en distintos capítulos, la línea ascendente de la cartografía española en el siglo XVIII y la singularidad de la importancia que en este proceso jugó la Marina española. Así, se tratan, tanto las grandes expediciones hidrográficas desarrolladas en los espacios americanos en las últimas décadas del siglo XVIII y su influencia en la elaboración de un nuevo y más completo conocimiento de éstos, como todos aquellos proyectos, instituciones científicas y personajes —con especial atención a la figura de Vicente Tofiño— que favorecieron la introducción en España de una cartografía científica y que, en definitiva, pusieron fin a la lucha entre tradición y progreso que había caracterizado la producción cartográfica española en siglos anteriores.

Para terminar debemos referir también a una serie de trabajos que abordan otros temas relacionados con la cartografía. Alfredo Surroca Carrascosa, resume los progresos de la ciencia y la técnica y su estrecha relación con la construcción de mapas y planos cada vez más precisos y cercanos a la realidad que representan; Antonio Crespo Sanz, observa el impacto de la imprenta y de las técnicas del grabado en la producción cartográfica y su difusión en la Europa de los siglos XVII al XVIII. Sobre el significado y uso de la cartografía a lo largo de la historia como herramienta política, reflexiona José Antonio Fernández Palacios. A la cartografía como lenguaje franco universal y a los problemas que ello genera dedica su trabajo Jon Juaristi.

RECENSIONES

Nos encontramos pues, ante una obra de investigación cuidada y completa, en la que el interés por ofrecer una divulgación histórica de calidad -como demuestra la participación de expertos investigadores- se erige en premisa fundamental, sin que ello esté reñido con un lenguaje ameno y asequible, que permita tanto la formación como la captación del interés de jóvenes investigadores y estudiantes de licenciatura en un tema tan apasionante como el de la geografía y la cartografía históricas.

R.M.S.