

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVIII

2020

Núm. 150

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVIII

2020

Núm. 150

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Presidente: D. Juan Rodríguez Garat, almirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: D. José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director del Departamento de Estudios e Investigación.

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist.^a
D. Carlos Martínez Shaw, UNED
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia
D. David García Hernán, U. Carlos III
D. Enrique Martínez Ruiz, U. Complutense
D. José M.^a Blanco Núñez, cap. de navío
D.^a Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense
D.^a Marta García Garralón, UNED

D. Juan Escrigas Rodríguez, cap. de navío
D.^a M.^a Carmen Terés Navarro, Archivos Navales
D.^a M.^a Carmen López Calderón, Museo Naval
D. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel
D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. Adolfo Morales Trueba, tte. coronel

Secretario de Redacción: D. Ignacio María Pita da Veiga Sanz, teniente coronel.

Redacción, Difusión y

Distribución: D.^a Ana Berenguer Berenguer.

Administración: D.^a Rocío Sánchez de Neyra Espuch; D. Manuel Ángel Gómez Méndez

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2020.

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 (edición en papel).
ISSN: 2530-0873 (edición en línea).
NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).
NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Dirección postal, t/fno. y cle:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena 1, 1.^a planta.
28014 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27.
c/e: RHN@mde.es

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

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

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



CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES
OFICIALES

<https://cpage.mpr.gob.es/>



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

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

SUMARIO RHN 150

	Págs.
NOTA EDITORIAL	7
<i>Galeras del Rey Católico contra navíos corsarios de alto bordo: una lucha desigual en el Mediterráneo del siglo XVII</i> , por Francisco Velasco Hernández	9
<i>El grave accidente del crucero Infanta Isabel ocurrido el día 3 de agosto de 1900, en La Concha de San Sebastián</i> , por Alejandro Anca Alamillo	33
<i>El departamento marítimo de Cartagena de Levante. Un problema latente: la desecación del Almarjal</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	49
<i>La repatriación a España de buques destinados en Cuba tras la guerra del 98</i> , por Francisco Javier Álvarez Laita	69
<i>Don Gabriel Císcar y Císcar: biografía institucional de un marino ilustrado</i> , por Carlos Pérez Fernández	91
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	117
La historia vivida: <i>La fragata correo San Juan Bautista: sospechas y naufragio durante la Guerra de Sucesión</i> , por Yago Abilleira Crespo	
Noticias generales.	
Documento: <i>Carta del presidente y oidores de la isla Española de abril de 1543 al Rey, sobre incidencias con los corsarios franceses</i>	129
Recensiones:	133

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Francisco Velasco Hernández es catedrático de Historia, doctor en Historia Moderna por la Universidad de Murcia y profesor de la UNED. Ha publicado varios libros de historia: *Comercio y actividad portuaria en Cartagena (1570-1620)*, *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia: Cartagena, 1540-1676* (2001), *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental* (2005) y *La Palma, cinco siglos de historia* (2011). También ha colaborado, con unos cincuenta artículos, en diferentes revistas científicas y universitarias, y ha participado asimismo en unos quince congresos nacionales e internacionales. Recientemente ha visto la luz su último libro, titulado *Corsarismo, piratería y guerra costera en el sureste español. El acoso turco berberisco a las costas de Alicante, Murcia y Almería en los siglos XVI y XVII*.

Francisco Javier Álvarez Laita es ingeniero industrial por la escuela superior del ramo de la Universidad Politécnica de Madrid. Ha centrado su labor profesional en empresas de consultoría, sector en el que acumula más de veinte años de experiencia, trabajando especialmente con la Administración Pública. También ha realizado y gestionado proyectos en Argentina, Perú y Marruecos. Colaborador habitual de *Infodefensa*, *Revista Española de Defensa* y *Marina Civil* y de numerosas revistas centradas en esta temática, como la *Revista General de Marina*, *Fuerza Naval*, *Tecnología Military* otras, es director del Archivo MdR Almirante de Castilla. De su autoría son los libros *Buques internados en España en las dos guerras mundiales* e *Historias de la Armada en Filipinas*, así como los informes «Necesidades de control del espacio marítimo español. Hacia un servicio de guardacostas» y «Producción en España de buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla», al igual que monográficos sobre buques no militares al servicio del Estado y sobre la historia de la artillería de costa en España. Álvarez Laita también ha publicado más de dos centenares de artículos sobre temas navales y de artillería de costa, tanto históricos como de actualidad.

Alejandro Anca Alamillo (Madrid, 17 de febrero de 1968) es «Marinero Reservista Honorífico de la Armada» y «Consejero-Colaborador» (también con carácter honorífico) del Instituto de Historia y Cultura Naval. Vocal de la Asociación de Veteranos de la Armada, es doctor *honoris causa* por la Academia Internacional de Historia Natural de Rusia, numerario de la Academia de Ciencias Naturales Rusa y autor de una cuarentena de libros y de más de un centenar de artículos en diversas revistas especializadas. En la actualidad publica bisemanalmente una columna de opinión en el *Diario de Ferrol*.

Ha sido galardonado con el premio de investigación del Museu Marítim de Barcelona en el año 2002, y en dos ocasiones sucesivas, en diferentes modalidades, (2014 y 2015) con el Virgen del Carmen de la Armada. Desde el año 2008 está en posesión de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. Ha actuado de director-comisario en las exposiciones siguientes: «Cartagena plaza fuerte: urbanismo y fortificación», «La Guerra de la Independencia: personajes, hechos e instituciones» y «50 años de vida militar en la guarnición de Cartagena, 1876-1925». Ha publicado artículos en revistas como *Armas*, *Ejército*, *Revista de Historia Militar*, *Memorial de Artillería*, *Revista de Historia Naval*, *Cartagena Histórica* y *Cuadernos del Estero*, y es autor, entre otras, de la siguientes obras: *Ignacio López Pinto (1792-1850)*, *Panorámica del Artillería en Cartagena*, *Comandante Francisco Villamartín (1833-1872)*, *Aproximación a la Historia Militar de Cartagena (1700-1996)*, *Hombres, hechos y armas*, *Antonio de Escaño (1752-1814)*, *Antonio Barceló y Pont de la Terra* y *La Guerra de la Independencia en Cartagena (1808-1814)*. Ha superado, en la Universidad Politécnica de Cartagena, los periodos de docencia e investigación del 3.º ciclo en el programa de doctorado Logística y Tecnologías para los Sistemas de Defensa, reconociéndosele la Suficiencia Investigadora, y ha desarrollado actividades relacionadas con la cultura de defensa y el patrimonio histórico-artístico militar como secretario

general de la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar de Cartagena y en el Aula Comandante Villamartín, de la que fue director hasta 2015. En el capítulo de las distinciones, es de reseñar que Gómez Vizcaino es ciudadano honorario de las ciudades de Segovia (España) y El Paso (Texas, EE.UU.).

Carlos Pérez Fernández-Turégano es doctor en Derecho por la Universidad San Pablo CEU, en cuya Facultad de Derecho es actualmente profesor titular acreditado de Historia del Derecho Español. Académico correspondiente de Jurisprudencia y Legislación, sus dos principales líneas de investigación son la Administración de la España Moderna, especialmente la de su marina militar, y el gobierno, estructuras y legislación de la Inquisición española. Entre otras de sus publicaciones, se pueden citar las siguientes monografías: *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V* (Ministerio de Defensa, 2006), *José María Otero Navascués. Ciencia y Armada en la España del siglo xx* (CSIC, 2012) y *El Real Cuerpo de Artillería de Marina en el siglo XVIII (1717-1800)* (Dykinson, 2018), así como varias decenas de artículos y capítulos de libros. Ha impartido cursos de doctorado y conferencias en universidades de varios continentes: Mesina (Italia), UNAM (México) y Provincial de Aichi (Japón). De esta última ha sido recientemente nombrado Co-Investigador Invitado. Está en posesión de varios premios y condecoraciones, como el premio a la mejor labor docente de la Facultad de Derecho de la USP-CEU, recibido en dos ocasiones (2008 y 2014), o la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco (2005).

Yago Abilleira Crespo (Pontevedra, 1982) es licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Vigo. Gran apasionado de la historia naval y, especialmente, de los naufragios, ha publicado *Los galeones de Vigo* (2005), así como numerosos artículos sobre diversos barcos hundidos y su buceo. También ha colaborado en dos libros: *Los tesoros de Rande* (2014) y *Naufragios en las costas gallegas* (2015). Miembro de la Real Liga Naval Española, ha recibido de dicha institución la Medalla al Mérito Cultural por su labor en la difusión del Patrimonio Sumergido. También ha participado en varias campañas de arqueología submarina realizadas en Galicia, como las de Cíes, Cangas del Morrazo, Finisterre y Costa de Lugo.

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.

NOTA EDITORIAL

Vamos con el alma en un puño camino del fin del año «de la pandemia», pero mantenemos el tipo todo lo que podemos, esperanzados de que el año próximo sea el de otra cosa, a ser posible menos traumática. Aunque hemos tenido que publicar un número menos de lo acostumbrado, cerramos el curso con uno nuevo cargado, como siempre, de historia naval. El panorama de investigación y divulgación de la materia sigue en España en gran parte dominado por la reescritura de la gesta de Magallanes y Elcano, lo que se mantendrá el próximo año, en el que, además, veremos con seguridad obras que, al cumplirse el 450.º aniversario, nos traerán de nuevo a colación «la más alta ocasión que vieron los siglos». Animamos a quienes lean estas letras a que se sumen al esfuerzo escribiendo sobre ambas temáticas. No obstante nosotros seguimos fieles a nuestro estilo de mantener la publicación discretamente al margen de conmemoraciones concretas, y seguimos publicando nuestros números, compuestos de artículos variados. Así son los que componen el que tiene en sus manos el amable lector, de los que destacamos el primero, que trata de un aspecto de la guerra naval antigua bien conocido, pero frecuentemente orillado, como es el de la larga transición de las marinas de guerra basadas en el remo hasta las que impulsan sus navíos casi exclusivamente con el viento.

Por otro lado, las cosas de palacio van despacio, y así transcurre nuestro esfuerzo por elevar la categoría científica de nuestra REVISTA. El proceso de indexación sigue su curso, paso a paso, y esperamos en un futuro no lejano esté culminado a través de una renovación significativa de la forma en que se publica en el hoy ya dominante espacio cibernético.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28014 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 4 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de Mena 1, 1.^a Planta
28014 MADRID (ESPAÑA)
TELÉFONO: 913 12 44 27
C/E: RHN@mde.es

GALERAS DEL REY CATÓLICO CONTRA NAVÍOS CORSARIOS DE ALTO BORDO: UNA LUCHA DESIGUAL EN EL MEDITERRÁNEO DEL SIGLO XVII

Francisco VELASCO HERNÁNDEZ
UNED, Centro Asociado de Cartagena
Recibido 24/09/2020 Aceptado: 11/11/2020

Resumen

La introducción de navíos de alto bordo en las armadas corsarias a comienzos del siglo XVII creó un nuevo enemigo para las galeras mediterráneas cristianas. Mientras que los corsarios berberiscos supieron reconvertir sus escuadras de remo en poderosos navíos artillados, España y sus aliados italianos mantuvieron los viejos escuadrones de galeras, cada vez más reducidos en número y mal pertrechados, lo que se tradujo en un desequilibrio estratégico que favorecía a los norteafricanos. En el presente artículo planteamos una comparativa entre la irrupción con gran éxito del navío atlántico adaptado por los corsarios al Mediterráneo y la supervivencia en condiciones muy desfavorables de las galeras del rey católico, la desigualdad entre ambos en el combate y algunos encuentros puntuales entre galeras y navíos, con resultados dispares.

Palabras clave: galeras cristianas, navíos corsarios de alto bordo, combates navales, Mediterráneo español. NAVÍOS CORSARIOS DE ALTO BORDO, COMBATES NAVALES, MEDITERRÁNEO ESPAÑOL.

Abstract

The introduction of high-level ships into the privateer navies at the beginning of the 17th century created a new enemy for the Christian Mediterranean galleys. While the Berber privateers knew how to convert their rowing squadrons into powerful gunships, Spain and its Italian allies kept the old squadrons of galleys, increasingly reduced in number and poorly equipped, which resulted in a strategic imbalance favouring North Africans. In the present article we propose a comparison between the irruption with great success of the Atlantic ship adapted by the privateers to the Mediterranean and the survival in very unfavorable conditions of the galleys of the Catholic king, the inequality between the two in combat and some occasional encounters between galleys and ships, with mixed results.

Key words Christian galleys, high board privaterres, naval combat, Spanish Mediterranean, HIGH-BOARD PRIVATEERS, NAVAL COMBAT, SPANISH MEDITERRANEAN

Introducción

LA galera fue reina y señora de los mares mediterráneos durante siglos, incluso alcanzó un nuevo periodo de esplendor en el siglo XVI con la expansión del imperio turco y los progresos navales de sus aliados berberiscos. Los monarcas españoles, sobre todo Felipe II, se vieron forzados a potenciar sus escuadras de remo, tanto italianas como españolas, invirtiendo enormes sumas de dinero para contrarrestar el avance otomano. Pero, tras Lepanto y las paces que le siguieron, las grandes batallas de galeras entre cristianos y musulmanes prácticamente desaparecieron. Además, la apertura de nuevos frentes en el Atlántico norte para España y en Persia para la Sublime Puerta acabaron por absorber todos los recursos disponibles.

Aunque las galeras sobrevivieron, mal que bien, a la drástica reducción de su número y dotaciones, la aparición de un nuevo enemigo en el Mediterráneo, el navío de alto bordo corsario, con una potencia artillera considerable, las fue desplazando a un papel secundario y auxiliar de las grandes armadas de navíos. El traslado al «mar interior» de las escuadras españolas y francesas del Atlántico, en su particular guerra por el control del frente catalán, demostró que las armadas de galeras habían dejado de tener la importancia estratégica que antaño tuvieron, lo cual no fue óbice para que en puntuales combates demostraran su valor y sagacidad, sobre todo con algunos navíos corsarios berberiscos, con resultados agridulces. Todo ello fue confirmando un hecho ya conocido: la superioridad del navío de alto bordo muy artillado sobre las naves de remo clásicas.

La pervivencia de las galeras en el Mediterráneo del siglo XVII

La concentración puntual de cerca de 500 galeras, galeazas y galeotas en la batalla de Lepanto supuso el cenit de este tipo de embarcación mediterránea. Nunca más surcarían sus mares tal cantidad de naves de remo. Desde entonces asistirán a un lento declive que se prolonga a lo largo del siglo XVII, al tiempo que irán dando paso a nuevos tipos de barcos de guerra, muchos de ellos venidos del Atlántico.

Es verdad que los problemas surgidos a Felipe II en el Mar del Norte, con el inicio de las guerras con Inglaterra y Holanda, y la apertura del viejo frente persa en el caso de los otomanos, condujeron a la paz entre los dos grandes imperios mediterráneos, las conocidas como «treguas hispano-turcas» de 1577, 1581 y 1584¹, pero también es cierto que la situación financiera de ambos Estados era ruinoso. Estaba claro que España no podía mantener dos frentes abiertos: el Mediterráneo y los Países Bajos, cuya sincronía había supuesto en el quinquenio de 1571-1576 un gasto superior al 200 por 100 respecto a los ingresos, lo que se tradujo en la consiguiente bancarrota de 1575² (, 94). Como señala I.A.A. Thompson, «hacia 1574, tres cuartas partes de los 420.000 ducados que componían el subsidio otorgado por el Papa en 1560 para mantener sesenta de las cien galeras a que Felipe II se había obligado, se habían canalizado hacia los Países Bajos»³.

Como consecuencia de ello, el número de galeras al servicio del rey de España (en el que se incluían las de Nápoles, Sicilia, Génova y España) disminuyó drásticamente, pasando de 146 a 105. Y en los años siguientes se produjo una mayor recesión, hasta el punto de que hacia 1598 solo disponía de 73 galeras, de las cuales no más de veinte componían el escuadrón español, que era el que realmente debía patrullar las costas del Mediterráneo ibérico.

Es cierto que la galera se encontraba en franca decadencia a comienzos del siglo XVI, pero volvió a cobrar importancia gracias a la amenaza turca y al auge del corso berberisco. Esto les hizo llegar a su máximo esplendor. Pero, a medida que el peligro turco fue remitiendo hasta desaparecer, y que los corsarios norteafricanos reconvirtieron sus galeotas en navíos de alto bordo a la usanza atlántica, los planes de renovación de las escuadras de galeras se desarrollaron siempre a la baja y el número de unidades en servicio aminoró de forma considerable. El escuadrón español, por ejemplo, que llegó a contar con 46 galeras hacia 1574, disminuyó a unas quince unidades al final del reinado de Felipe III (1620). Incluso en la década de 1640, en plena guerra con Francia –que también disponía de una potente escuadra de remo–, el número de

(1) BRAUDEL, F.: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, t. I, pp. 658-716.

(2) GARCÍA ARENAL, M., y BUNES IBARRA, M.Á. de: *Los españoles y el norte de África. Siglos XV-XVIII*, p. 94.

(3) THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI», *Manuscripts*, núm. 24, 2006, p. 107.

estas embarcaciones totalmente operativas se mantenía en una cifra similar. En el primer sitio de Tarragona (1641), por ejemplo, participaron 15 galeras españolas, además de las siete genovesas, catorce napolitanas y seis sicilianas.

Una vez finalizada la guerra con Francia, la necesidad de mantener operativo un escuadrón con más de una decena de galeras resultó inviable y demasiado caro, de ahí que poco a poco se fuera reduciendo en número. Cuando su base fue trasladada desde El Puerto de Santa María a Cartagena, en el año 1668, fueron ocho las galeras transferidas a la ciudad levantina⁴. Esta cifra se mantuvo más o menos estable hasta finales de esa centuria, de tal suerte que, al comienzo de la Guerra de Sucesión, el número de galeras operativas era de seis⁵.

Su papel en los combates navales había ido perdiendo relevancia poco a poco, hasta el punto de convertirse en unidades auxiliares y secundarias⁶. Se utilizaban para remolcar los pesados galeones durante la batalla, alejar los brulotes o navíos de fuego, llevar provisiones y vituallas a los combatientes u obstaculizar la movilidad de las embarcaciones enemigas. Eran más eficientes, en cambio, en la lucha contra otras embarcaciones de remo – sobre todo en su labor de guardacostas –, el traslado de tropas, el socorro de las plazas y presidios o el abastecimiento del frente (de armas, cañones, provisiones de boca, etc.) Un cometido que nada tenía que ver con la función para la que fueron creadas fue el del traslado de personajes de la Corte, diplomáticos, gobernadores, notables del reino y otros, del que se abusó con bastante frecuencia, a pesar del enorme dispendio que suponía para las arcas del Estado. Por citar algunos ejemplos, son conocidos los viajes desde o hacia Italia de la princesa Mariana de Austria para contraer nupcias con su tío Felipe IV de España (1649); de María Ana de Austria, hija de Felipe III y futura reina de Hungría (1631), o del cadáver del príncipe Filiberto de Saboya (1624).

De todo ello podemos inferir que, a pesar de que las galeras fueron perdiendo relevancia en la estrategia naval del Mediterráneo, y de que su número fue reducido drásticamente a lo largo del siglo XVII, su vida se prolongó más allá de esta centuria, tanto en España, como en Francia, las repúblicas italianas o el imperio turco, pero el auge del navío de línea en el siglo de la Ilustración las condenó a una muerte lenta e inevitable⁷.

(4) MONTOJO MONTOJO, V. y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «Las galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 139, 2017, p.78.

(5) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VI, p. 15.

(6) IBARRA, M.Á. de: «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, núm. 5, 2006, p. 98.

(7) Las galeras españolas tuvieron una breve resurrección en el reinado de Carlos III, en 1784, con el fin de contrarrestar la nueva pujanza del corso berberisco. Se construyeron dos en el puerto de Mahón: la *San Antonio* y la *Santa Bárbara*. Fueron finalmente desarmadas en el año 1800 en Cartagena.

1. Un nuevo enemigo en los mares mediterráneos: los navíos redondos corsarios

La llegada de los corsarios ingleses y holandeses al Mediterráneo occidental hunde sus raíces en las últimas décadas del siglo XVII y está relacionada directamente con la guerra que enfrentaba a estos dos países protestantes con el rey Felipe II. Tanto el estatúder Guillermo de Nassau como la reina Isabel I concedieron patentes de corso a todos aquellos marinos de fortuna dispuestos a combatir contra los intereses españoles, tanto en el Mar del Norte como en las costas portuguesas y del golfo de Cádiz. La posibilidad de capturar algún galeón de la flota de Indias, como ya había hecho Francis Drake, era una opción demasiado atractiva para muchos de estos nuevos corsarios, que no dudaron en acercarse a los mares próximos a la península ibérica.

Tanto los ingleses como los holandeses tenían intereses económicos en el Mediterráneo. Eran conocidas sus relaciones mercantiles con las repúblicas italianas desde finales de la Edad Media, pero a lo largo del siglo XVI estrecharon contactos con la Sublime Puerta y consiguieron del sultán tratados comerciales ventajosos, de los que se favorecieron sus grandes compañías, como la Levant Company inglesa. Estas compañías organizaban fuertes convoyes de hasta treinta o cuarenta navíos de alto bordo, bien artillados, que atravesaban el estrecho de Gibraltar y navegaban por el Mediterráneo hasta los puertos orientales del imperio turco. Cuando estalló la guerra con España, los consejeros de Felipe II dieron instrucciones para bloquear el paso del Estrecho con la escuadra de galeras, conscientes de que de esa forma se impediría la relación con los turcos. Pero los capitanes de los barcos ingleses y holandeses burlaban el bloqueo atravesando el Estrecho durante el otoño-invierno, justo cuando las galeras no podían salir de puerto. De esta forma tan sencilla los navíos de alto bordo se fueron adentrando en el viejo Mare Nostrum, conocieron los vientos y las principales rutas de navegación, y sirvieron de escuela para muchos marinos, algunos de los cuales se reconvirtieron posteriormente en piratas.

Como decíamos, los corsarios protestantes, apoyados por sus Estados, no tardaron en merodear las aguas del estrecho de Gibraltar y en establecer contacto con los puertos berberiscos, cuyos gobernantes mantenían un largo enfrentamiento con la Monarquía Hispánica desde los Reyes Católicos. Las alianzas entre unos y otros se fueron tejiendo poco a poco. De este modo, el corso inglés no tardó en atravesar el Estrecho y trasladarse al Mediterráneo ibérico, pues a comienzos de la década de 1590 sus marinos ya eran divisados en algunos puertos del levante peninsular. Beatriz Alonso señala que en 1593 ya existía una estrecha colaboración entre los navegantes ingleses con patente y la regencia de Argel, ciudad en la que se refugiaban y adonde llevaban las presas aprehendidas en las costas de Alicante. Incluso tenían hecho un concierto con el bajá para venderle por 35 ducados cada uno de los cristianos

que capturaban⁸ (ALONSO ACERO, 173). Esta actividad corsaria ganó en intensidad en los últimos años de esa década. El 21 de mayo de 1598, por ejemplo, el galeón *Ragnina* fue atrapado por ocho navíos ingleses cuando navegaba hacia Cádiz con 9.187 fanegas de trigo y 12.000 de cebada que había cargado en Orán. Fue abordado cerca de Almería y llevado a Inglaterra con el capitán y algunos marineros, dejando al resto de la tripulación en el cabo de San Vicente⁹.

Muchos de estos veteranos corsarios quedaron sin oficio cuando el nuevo rey español, Felipe III, firmó la paz con Inglaterra y Holanda. Entre los acuerdos firmados estaba la retirada de las patentes de corso a los marinos de una y otra nación, pero no todos lo aceptaron y muchos de ellos decidieron seguir con su viejo oficio, aun a riesgo de ser considerados piratas. Los casos más conocidos y paradigmáticos son los del holandés Simón Danzer y el del inglés John Ward¹⁰.

Con todo, no parece que la llegada de estos al principal puerto corsario de Berbería fuera muy prometedora. En Argel existía desde los tiempos de Barbarroja una corporación de capitanes de navíos muy poderosa, la conocida como Taifat al-Raïs o taifa de arráeces, con una reglamentación muy sólida, una jerarquía rígida y unos usos forjados por el tiempo que daban excelentes frutos con la actividad depredadora de sus temidas galeotas, dueñas y señoras de la navegación en el Mediterráneo occidental. A nadie se le pasaba por la cabeza usar otro tipo de embarcación que no fuese la galera o la galeota, que incluso se había adentrado con éxito en el Atlántico y había atacado las islas Canarias en 1586, obteniendo un fabuloso botín¹¹. Al frente de esa expedición se encontraba Morat Raïs (Morato Arráez), el almirante argelino más famoso de su época.

Precisamente Morato Arráez había tenido un fuerte contratiempo luchando contra un navío de alto bordo en 1598, por lo que conocía bien las posibilidades de los barcos redondos o gruesos. Se trataba de una nao genovesa artillada con la que se había enfrentado en un duro combate en Guardamar (Alicante) y de la que recibió importantes daños a pesar de haberla rendido. La virulencia de la refriega la demostró la cantidad de turcos muertos, remos quebrados y trozos de popa de galera que aparecieron cerca de la playa¹². Pero Morato se mantuvo fiel al viejo estilo de combatir, y las clásicas galeotas siguieron siendo la principal armada berberisca.

La muerte de este en 1606 y la llegada a la vez de Simón Danzer a Argel van a marcar un antes y un después en la actividad naval de esa regencia. El

(8) ALONSO ACERO, B.: «Entre el Mediterráneo y el Atlántico: corso europeo y corso turco-berberisco en el siglo de los Felipes», *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Las Palmas, 1999, p. 173.

(9) Archivo General de Simancas (AGS), G.yM, leg. 516, n.º 82.

(10) BAK, Greg: *Barbary Pirate: The Life and Crimes of John Ward, the Most Infamous Privateer of His Times*, Stroud, 2006.

(11) ANAYA HERNÁNDEZ, L.A.: *Moros en la costa. Dos siglos de corsarismo berberisco en las Islas Canarias (1569-1749)*, Las Palmas, 2006, pp. 143-145.

(12) AGS, G.yM., leg. 517, n.º 46.

cambio fue tan profundo que algunos historiadores la han catalogado incluso de revolución. El renegado flamenco no solo les enseñó el arte de gobernar los potentes navíos atlánticos, sino también la forma de construirlos o repararlos. Con él se asentaron en Argel una buena legión de carpinteros de ribera procedentes de Holanda e Inglaterra, así como un nutrido grupo de capitanes y pilotos dispuestos a conducir los nuevos bajeles por el Mediterráneo occidental y el Atlántico. Pero, no solo eso: también les mostró con hechos las posibilidades ilimitadas de los nuevos navíos en la mar; y así, en solo dos años consiguió capturar con sus bajeles de alto bordo más de cuarenta embarcaciones, hundiendo otras tantas¹³. Los argelinos quedaron tan entusiasmados con sus hazañas que no tardaron en ponerle al frente de su armada. El precio que le tocó pagar por esa nueva alianza fue renegar de su religión y adoptar un nuevo nombre: Deli Rais (Capitán Diablo).

Les explicó también muchas otras ventajas de los nuevos navíos: necesitaban una dotación bastante menor, podía eliminarse la chusma de remeros, tan costosa y peligrosa, adentrarse sin problemas en el Atlántico y, sobre todo, navegar durante todo el año y en condiciones meteorológicas muy adversas (invierno). En pocos años, las tradicionales galeras y galeotas fueron sustituidas por los portentosos navíos redondos fuertemente artillados. Un informe del duque de Osuna confirmaba en 1618 este hecho: «... visto cuán poco ha que conocían [los corsarios] bajeles redondos y hoy desarman galeras para armarlos»¹⁴.

El éxito de los navíos corsarios de tipo atlántico fue, por tanto, rotundo. El historiador argelino Moulay Belhamissi, apoyándose en informes oficiales, aporta en este sentido unas cifras que resultan escalofriantes: más de 800 embarcaciones apresadas entre 1613 y 1621 por los argelinos y sus aliados ingleses y holandeses (447 holandesas, 193 francesas, 120 españolas, 60 inglesas y 56 alemanas) en las costas del Mediterráneo occidental y el Atlántico más próximo¹⁵. Estas cifras tan elevadas justifican claramente el ascenso fulgurante de estos antiguos piratas protestantes, que se encumbraron rápidamente en la cúspide de la sociedad argelina y de otras ciudades norteafricanas.

Desde entonces, la armada de navíos de alto bordo berberisca no dejó de crecer, hasta el punto de que hacia 1640 la escuadra de Argel contaba con unos 70 bajeles, mientras que Túnez armaba unas 14 polacras. Todos eran navíos de alto bordo muy bien artillados y aparejados¹⁶. Muchas de estas

(13) BARKER, A: *True and certaine report of the beginning, proceedings, ouerthrowes, and now present estate of captaine Ward and Danseker, the two late famous pirates: from their first setting foorth to this present time...*, Londres, 1609.

(14) BARKER, Andrew: *True and certaine report of the beginning, proceedings, ouerthrowes, and now present estate of captaine Ward and Danseker, the two late famous pirates: from their first setting foorth to this present time...*, London, 1609.

THOMPSON, art. cit., p. 114.

(15) BELHAMISSI, M.: *Marine et marins d'Alger (1518-1830)*, Argel, 1996, t. II, p. 81.

(16) SEBAG, P.: *Tunis au XVII^e siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, París, 1989, p. 96.

escuadrillas desfilaron por las costas del sureste español, siendo divisadas desde los promontorios cercanos a Cartagena y de las cuales damos una muestra en el siguiente cuadro:

<i>Fecha</i>	<i>Lugar/es</i>	<i>Escuadras</i>
20/03/1626	Estancia de Moscas	13 navíos redondos
10/1626	Cabo Tiñoso y Portús	12 navíos redondos en dos escuadras
05/04/1627	Cabo de Palos	12 navíos redondos tras dos navíos franceses
08/08/1627	2 leguas puerto Cartagena	26 navíos redondos
19/08/1627	Mazarrón	20 navíos de alto bordo
02/02/1628	Estancia de Moscas	15 navíos de alto bordo, 9 en Escombreras
17/01/1629	Estancias Juncos y Moscas	18 navíos de alto bordo
05/02/1629	Costa de Cartagena	16 ó 18 navíos de alto bordo
03/12/1629	Estancia de Moscas	7 navíos redondos
18/08/1630	Cabo de Palos	20 navíos redondos
30/08/1632	Estancias Juncos y Moscas	34 navíos redondos
02/04/1633	El Gorguel	17 navíos redondos
19/06/1633	Cerca del puerto de Cartagena	Más de 24 navíos de alto bordo
17/01/1634	Estancia de Juncos	11 navíos redondos
11/02/1634	Cerca del puerto de Cartagena	20 navíos redondos
13/02/1634	Escombreras	18 navíos redondos
01/11/1635	Cabo Tiñoso	15 navíos de alto bordo
19/11/1635	Estancias Juncos y Moscas	28 navíos de alto bordo en dos escuadras
22/06/1636	Mazarrón	12 navíos gruesos
16/06/1638	Escombreras, Moscas y Juncos	26 navíos gruesos
13/02/1640	Cabo Tiñoso y Escombreras	24 navíos gruesos
15/07/1640	Cabo de Palos	40 navíos gruesos corsarios y franceses
20/01/1641	Cerca del puerto de Cartagena	30 navíos de alto bordo

Como vemos, no solamente gozaban de una superioridad material y táctica en su navegación mediterránea, sino que además se mostraban agrupados en escuadras de más de una docena de unidades, con lo que cualquier intento de abordarlos por parte de un escuadrón de galeras, incluso superior en número, era prácticamente imposible. La oportunidad para las naves de remo solo surgía cuando alguno de estos navíos se quedaba rezagado, sufría alguna avería o desperfecto importante o quedaba paralizado en el mar por una calma prolongada.

2. Luchar a la manera atlántica en el Mediterráneo: estrategias diferentes y combates desiguales

En el Atlántico resultaba muy extraño y casi imposible combatir al abordaje. Estaba claro que la acción de los vientos, el fuerte oleaje, las mareas o las tempestades, muy habituales en el océano, desaconsejaban cualquier operación de este tipo. Es cierto que en algunos casos excepcionales las galeras intervinieron en campañas al otro lado del estrecho de Gibraltar (islas Terceiras, Armada Invencible), incluso socorrieron en más de una ocasión a las plazas españolas de la costa marroquí (La Mámora?, Larache), pero no era su espacio natural y en más de una ocasión lo pagaron con naufragios.

Por el contrario, los navíos de alto bordo se adaptaron muy bien a la navegación en el Mediterráneo. Fueron precedidos por los grandes cargueros procedentes del Mar de Norte, que transportaban hacia Italia, Francia o la costa española trigo, bacalao, lienzos, lana o alumbre. Eran barcos de tres palos, velamen cuadrado, bordas salientes y grandes cubiertas. La documentación de la época les llama «navíos redondos», «gruesos» o «panzudos». Los modelos más al uso eran las naos, las polacras, los filibotes y los galeones. Algunos llevaban una o dos piezas de artillería para defenderse (cañones de hierro o bronce y pedreros), pero cuando se recrudezca el conflicto con las regencias berberiscas y sus escuadras sean cada vez más poderosas, se verán forzados a incrementar el número de cañones a bordo, de tal forma que no resultaba raro ver en los puertos de Alicante o Cartagena navíos mercantes de varios cañones contratando fletes. En 1653, por ejemplo, llegó a la ensenada cartagenera el navío holandés *La Casa de Jeneb*, de 300 toneladas, con 16 piezas de artillería y 24 marineros, y se fue cargado de lana y barrilla para Génova¹⁷. Muchas de estas embarcaciones de transporte, después de ser capturadas por los corsarios, eran reconvertidas en naves de guerra, aumentándoles incluso su artillería.

Tampoco tardaron en adentrarse en el Mediterráneo las escuadras de galeones y otros barcos de guerra menores, como las urcas, los pataches, las carabelas y las fragatas. Hay un precedente importante con la incursión del almirante Luis Fajardo contra Berbería al frente de la Armada del Mar Océano en julio de 1609. Partió de Cartagena con siete galeones, tres pataches y tres carabelas, y puso rumbo a Mazalquivir y, de aquí, a Argel. No se pudo adentrar en su rada por la oposición de los cañones que la defendían y por el viento poco favorable. Pero pudo llegar a Túnez, donde con gran pericia pudo introducir varias embarcaciones pequeñas y chalupas en el antepuerto de La Goleta, las cuales consiguieron incendiar la mayor parte de los 22 navíos que se encontraban fondeados allí.

La experiencia del almirante Fajardo creó escuela y desde entonces ya no fue extraño ver navíos de guerra de alto bordo surcando el Mediterráneo. Es más, cuando se inicie el enfrentamiento entre España y Francia a partir de

(17) Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), prot. 5431, f. 30r.

1635 y se abra un nuevo frente en Cataluña, las escuadras españolas del Atlántico o aliadas (las fragatas de Dunkerque) serán trasvasadas al antiguo Mare Nostrum y combatirán sin descanso con la armada francesa de poniente¹⁸. Llegó a crearse incluso una escuadra de galeones de Nápoles.

Sin embargo, lo que aquí nos interesa es dejar constancia de cómo se producían los enfrentamientos entre las galeras al servicio del rey español y los navíos de alto bordo corsarios. Existían dos elementos fundamentales que marcaban la estrategia a seguir: el viento y la artillería. Sobre las condiciones ambientales y meteorológicas del Mediterráneo no nos vamos a detener, puesto que hay un buen número obras de consulta a las cuales se puede acudir para profundizar más en el tema. Pero es evidente que el empuje del viento era vital para los navíos de alto bordo, con sus enormes velas cuadras, mientras que para las galeras era solo un elemento auxiliar que se usaba para dar descanso a la chusma, lo cual no quiere decir que no se sirvieran de sus dos velas latinas en muchos otros momentos. El problema no era cuando soplabla el viento, sino cuando dejaba de soplar. En ese momento, las fuerzas se equiparaban y entonces las galeras tenían muchas más opciones, sobre todo si sobrevenía una calma y los navíos quedaban inmóviles en medio del mar.

La artillería era otro elemento decisivo. Su incorporación a las embarcaciones se fue produciendo a lo largo del siglo XVI, y al final del mismo era ya uno de sus componentes habituales. Los tipos principales de armas artilleras que solían montar los navíos de alto bordo eran lombardas, falconetes, ribadoquines y pedreros. Recibían a su vez diferentes denominaciones: serpentines, culebrinas, medias culebrinas, sacres, versos y mosquetones. En general, los primeros lanzaban proyectiles de hierro, mientras que los pedreros arrastraban balas de piedra caliza (pelotas). En cuanto al alcance, las culebrinas conseguían desplazar sus proyectiles a gran distancia; los cañones, a media, y los pedreros, a corta¹⁹.

Las galeras también contaban con artillería, pero dado el gran peso de esta, sus piezas eran de menor tamaño. Normalmente incorporaban cinco cañones en la proa, situados en la corulla, sobre la tamboreta, y debajo de la arrumbada. El cañón central era de mayor calibre y solía ser de 33 libras, mientras que los otros cuatro –dos a cada lado– oscilaban entre las seis y ocho libras (sacres o medios cañones)²⁰.

No solamente era importante la potencia y puntería de las piezas de artillería, sino también el ángulo desde donde se disparaba. Los pequeños cañones de la galera estaban situados a pocos metros de la línea de flotación, por lo que sus proyectiles llevaban una trayectoria casi horizontal, que por regla

(18) VELASCO HERNÁNDEZ, F.: *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental*, Cartagena, 2005, pp. 89-95.

(19) PI CORRALES, M. de Pazzis: «La armada de los Austrias», *Estudis*, núm. 27, 2001, p. 29.

SEBAG, Paul, *Tunis au XVII^e siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, París, 1989.

(20) FONDEVILLA SILVA, P.: «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, p. 33; OLESA MUÑIDO, F.F.: *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, 1971, pp. 67-69.

general impactaba en el casco de la nave «panzuda». Por el contrario, las potentes piezas montadas sobre las altas bordas de los navíos disponían de un mejor ángulo de tiro al disparar más inclinados hacia abajo, con lo que no solo barrían las cubiertas con sus balas, sino que podían desarbolar la galera, destrozándole los palos, el velamen y la jarcia. Además, su dotación se mantenía muy protegida por los altos costados de la nave, al contrario que la tripulación de la galera, totalmente expuesta a los disparos de los cañones y de la fusilería. Estaba claro, pues, que un duelo artillero normal los navíos tenían todas las de ganar.

Un buen ejemplo de lo que acabamos de decir fue la batalla del cabo Celi-donia. En julio de 1616, una pequeña escuadra española compuesta por cinco galeones y un patache se adentró en aguas del Mediterráneo oriental en dirección a la isla de Chipre e inició una intensa actividad corsaria contra los turcos. Estos quisieron darle un escarmiento y organizaron una flota de 55 galeras, con 12.000 efectivos y cerca de 275 cañones. Ambas fuerzas se encontraron en dicho cabo el día 14 y comenzó un intenso enfrentamiento que duró dos días. Los turcos llevaron a cabo varias acometidas, pero los galeones españoles, cuya artillería oscilaba entre los 52 cañones de la nave capitana y los 14 del patache, adoptaron como táctica unirse unos a otros mediante cadenas, para evitar ser dispersados por el viento. En la primera acometida de los otomanos, los cañones de los navíos de alto bordo españoles los mantuvieron a raya hasta el ocaso, dejándoles malparadas ocho galeras. A la mañana siguiente iniciaron un nuevo ataque en dos escuadras tratando de envolverlos, pero una vez más fueron rechazados por el intenso cañoneo de los bajeles cristianos y se vieron obligados a abandonar otras 10 galeras muy dañadas. Un último intento a la desesperada de los turcos se produjo al amanecer del día siguiente. Buscaban un punto ciego en la escuadra española y se centraron en la nave capitana. Pero, advertida la maniobra por su almirante, Francisco de Rivera, mandó colocar el patache delante de su proa, lo que expuso a las naves turcas a un mayor fuego artillero, con resultado de otra galera hundida, dos desarboladas y otras diecisiete muy dañadas. Fue un éxito rotundo del almirante español, que hundió 10 galeras y dejó veintitrés inutilizables, además de 1.200 jenízaros y 2.000 marineros y remeros muertos. Por el lado cristiano solo fallecieron 34 personas y se contaron 93 heridos (CANALES: 2011). Estaba claro, por tanto, que los 191 cañones de las seis naves españolas no solo frenaron en seco el empuje turco, sino que además infligieron a los otomanos una severísima derrota a pesar de su superioridad en todos los aspectos.

Pero no siempre fue así. Otras muchas veces la habilidad del capitán o «cabo» de la escuadra de galeras se imponía sobre el potencial artillero de los buques de alto bordo. La estrategia a seguir consistía en esperar a que el viento decayera y el navío se quedase inmovilizado. Entonces se le atacaba por su parte menos defendida, la popa, que recibía los impactos de los cañones de crujía de todas las galeras que se encontraran en el combate. La operación era arriesgada y precisaba de bastante pericia, puesto que podían obstaculizarse

entre sí y chocar. Se establecían normalmente turnos entre las naves hasta que se les agotaba la artillería. y ya, por último, se llevaba a cabo el abordaje tras incrustarle el espolón al navío.

Uno de los que más se destacó en este apartado fue Octavio de Aragón. Sus hazañas en la lucha contra los corsarios berberiscos son bien conocidas, al igual que su biografía y su enfrentamiento con su superior, el duque de Osuna²¹. Ya veterano en esas lides, en marzo de 1618 llegó a España al frente de las galeras de Sicilia, mandado por el rey para recoger la infantería que estaba aprestada en los puertos de Valencia y Cartagena y que debía marchar a Nápoles. A Cartagena arribó el 26 de marzo, y al día siguiente, al atardecer, entró en el puerto un mercante francés de Olonne perseguido por un navío corsario hasta la misma entrada. Los oficiales del concejo dieron cuenta a don Octavio, que decidió salir tras el buque berberisco de madrugada. No mucho tiempo después lo descubrió y comenzó a luchar nada más salir el sol, después de haberle metido el espolón. El combate fue muy reñido, y al cabo de cuatro horas consiguió rendirlo. Al final de la mañana, el famoso marino entraba en el puerto remolcando el navío apresado y, con él, 70 turcos vivos, 18 muertos y 12 cristianos liberados. La embarcación era de 170 toneladas, con 11 piezas de artillería. Por parte cristiana, las pérdidas fueron mínimas: cuatro muertos y dieciséis heridos²². Como es de imaginar, Octavio de Aragón fue recibido con todo tipo de honores y aclamaciones por parte del pueblo y autoridades de Cartagena.

Tenemos constancia también de otros combates favorables a las galeras. El 26 de junio de 1623, tres galeras de la escuadra de España, que navegaban desde Alicante a Cartagena, se tropezaron con un filibote a la altura del cabo de Palos. Se estableció un reñido combate que duró hasta el día siguiente, pues los cañones de crujía apenas le hacían daño. Finalmente, logró abordarlo la galera del capitán Jorquera, pero a costa de importantes pérdidas: cinco soldados muertos, sesenta hombres heridos y el propio capitán debatiéndose entre la vida y la muerte. Lo más curioso es que, una vez rendido, se pudo comprobar que el buque no era de corsarios, sino de holandeses²³. También seis años después, a finales de noviembre de 1629, las galeras de Nápoles, comandadas por Melchor de Borja, salieron tras un navío corsario, que había sido descubierto el día anterior en la costa de poniente de Cartagena, y lo tomaron al abordaje. Pero lo extraño fue que coincidieron con las galeras de Génova, que igualmente traían remolcado otro navío de turcos que habían aprehendido no mucho más lejos²⁴. La fuente no cita el número de heridos y muertos que hubo en las galeras, pero debieron de ser bastantes, puesto que el propio capitán general se tuvo que comprometer ante los dirigentes del hospi-

(21) FERNÁNDEZ DURO, C.: *El gran duque de Osuna y su marina*, Madrid, 1885.

(22) AGS, GyM, leg. 834, y Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Ac. Caps., 28/03/1618.

(23) AGS, Gy., leg. 898.

(24) AMC, Ac. Caps., 25/11/1629.

tal cartagenero de Santa Ana a que pagaría la cura de los enfermos del dinero procedente de la venta de las dos presas.

La lucha contra los grandes navíos era muy arriesgada para las galeras, y en muchas ocasiones se veían obligadas a desistir de su empeño. En 1630, las galeras de Nápoles intentaron capturar uno de 800 toneladas de que luego resultó ser de Hamburgo. Lo persiguieron durante un buen trecho desde Alicante y, al no poderse acercarse a él, al final tuvieron que dejarlo marchar²⁵. Otras veces, incluso, preferían mantenerse alejadas y no presentar combate: en 10 de noviembre de 1670, el conde de Cifuentes señalaba que no había podido volverse antes a Cartagena con las galeras porque se encontró en cabo de Gata con cuatro navíos de moros a lascuatro de la tarde, que se puso en un abrigo con las popas a tierra y las proas a la mar preparado para la batalla, y que, a la vista de que los enemigos hacían consejo y les sobrevino la noche, prosiguieron su viaje sin que les pudieran ver²⁶. La fuerza de estas escuadrillas de corsarios era muy de tener en cuenta, porque tales corsarios cada vez eran más sagaces y combativos, hasta el punto de que obstaculizaban el viaje de las galeras, como ocurrió a final de septiembre de 1659 cuando siete carabelas berberiscas impedían pasar del cabo de Palos a las galeras de Génova mandadas por Juanetín Doria²⁷.

3. Presentar batalla o retirarse: los encuentros de Cabo de Palos y Cabo de Gata

Los mandos de las escuadras de galeras eran cada vez más conscientes de la superioridad que habían alcanzado los navíos de alto bordo, sobre todo cuando el número de sus piezas de artillería fue creciendo, en muchos casos a veinte, treinta, e incluso más cañones y pedreros. También había aumentado la pericia y puntería de los artilleros, puestos a propósito en los puntos más adecuados de la embarcación. No olvidemos en este caso que, cuando los corsarios capturaban navíos en todos los mares de Occidente, solían clasificar a los tripulantes según su utilidad profesional; entonces se reservaban a los calafates y carpinteros de ribera para construir o reparar sus barcos, y a los pilotos, capitanes, contramaestres y artilleros para la gobernanza de las naves corsarias y el manejo de la artillería. Dicho de otra manera, utilizaban en su beneficio la experiencia marinera y militar de todos aquellos a los que apresaban en la mar²⁸. Eso les hacía temibles y muy peligrosos.

Como hemos señalado, la adopción de las tácticas y de la estrategia naval usada en el Atlántico y el empleo de sus escuadras de barcos «gruesos» o

(25) AG.S, Gy M, leg. 1.011.

(26) *Ibidem*, leg. 3.532.

(27) *Ib.*, leg. 3.429.

(28) BENNASSAR, B. y L.: *Los cristianos de Alá. La fascinante aventura de los renegados*, Madrid, 1989.

«redondos» creció de manera espectacular a partir de 1606. A comienzos de la década siguiente, los corsarios contaban con una veintena de navíos de este tipo. Había desaparecido Simón Danzer, ejecutado por los propios argelinos, y John Ward, ya mayor, se había retirado a Túnez, pero habían sido sustituidos por otros renegados protestantes holandeses (Salomo de Veenboer y Jan Janszoon) e ingleses (Henry Mainwaring y Robert Walsingham), que incluso eran mejores estrategas que ellos. Estos últimos holandeses, por ejemplo, fueron los que ridiculizaron la maquinaria logística de Felipe III, al capturar un convoy naval con unos 2.000 soldados españoles de refuerzo destinados a Nápoles, a la altura de cabo de Palos, en el año 1617²⁹.

En la segunda década del siglo XVII navegaban con asiduidad escuadras corsarias de alto bordo por las costas del sureste español, al acecho de cualquier navío de transporte que se dirigiera a los puertos de Alicante o Cartagena. El 3 de junio de 1615 llegó al puerto cartagenero un marino de Alicante e informó de que, desde su ciudad, se había visto cómo un navío redondo había sido tomado por tres navíos piratas ingleses, navío que robaron todas sus mercancías y a cuyo capitán prendieron, dejando libres a los pasajeros. Señalaba también que habían sido descubiertos siete navíos armados con corsarios y piratas salidos de Túnez, que andaban por estos mares prendiendo a todos aquellos barcos que encontraban. La noticia no cayó en balde, y los capitulares cartageneros se apresuraron a ordenar que se vigilara bien la costa y que, nada más divisar una escuadra de más de seis navíos, se diera aviso urgente a las autoridades militares.

Precisamente, pocos meses después se iba a producir un encuentro casual entre una de estas escuadras piratas y las galeras de España, que bien pudo derivar en un combate abierto de resultado incierto. En efecto, el día 26 de septiembre de dicho año se recibió un aviso de las guardas de las atalayas de Juncos y Salto del Caballo, en el que informaban de que se habían descubierto ocho navíos redondos en persecución de dos saetías de transporte, a las cuales habían capturado en la bahía de Portmán³⁰. Esos ocho navíos redondos decidieron mantenerse durante algunas semanas sobre el cabo de Palos al acecho de alguna otra embarcación, lo que provocó la consiguiente inquietud de las autoridades cartageneras. El 12 de octubre se supo que el príncipe Filiberto de Saboya, capitán general de la Mar, se encontraba en Alicante para salir con la escuadra de galeras de España hacia Cartagena, por lo que se decidió mandarle un aviso urgente comunicándole la presencia de los ocho navíos piratas en el cabo de Palos³¹.

Pero, el día 16 de octubre, los ocho navíos aún se encontraban fondeados a dos leguas del cabo de Palos,

(29) VELASCO HERNÁNDEZ: «Un ejemplo de combate entre navíos al servicio del rey y escuadras de piratas: el fatídico encuentro de Cabo de Palos en 1617», *Cartagena Histórica*, núm. 38, 2011, 18-37.

(30) AMC, Ac. Caps., 1615-16, f. 178v.

(31) *Ibidem*, f. 188v.

«y aunque al prinsipio se entendió que eran de mercaderes amigos y que hasían biaje, la espiencia a mostrado lo contrario, porque toman y cautiban los nabíos que bienen a este puerto, y se entiende que están en estos mares, desde el cabo Martín al cabo de Gata, esperando los nabíos que bienen de bacallao y lenserías y otras mercaderías y ansimismo los que salen destaçudad de lana, cochinilla, barrilla y otras mercaderías ...»³².

Ese mismo día, el corregidor Antonio de Quiñones había llegado a Cartagena y reunió a sus capitanes y regidores para deliberar sobre la conveniencia o no de proseguir la visita que hacía a las torres de la costa, dado que los navíos corsarios se encontraban frente al cabo de Palos.

Dos días después, las guardas de la atalaya de Juncos daban el aviso de haber descubierto sobre el cabo de Palos tanto a los ocho navíos de enemigos como a las galeras de España que venían navegando hacia tierra, y

«viniendo a dar aviso a esta ciudad, cumpliendo con su obligación, a oído pieças y lo mismo se ha oído en esta ciudad y porque se tiene nueva que viene en las dichas galeras el príncipe Filiberto, generalísimo de la mar, y podía ser que su Altesa se aya encontrado con los dichos navíos, da cuenta a esta ciudad para que bea si se a de socorrer a su Altesa y lo que más conbenga ...»³³.

Rápidamente la ciudad acordó enviar a un capitán en una fragata hasta el cabo de Palos para encontrar la galera real y en ella ofrecerle todo el socorro que la ciudad pudiera darle. Antes de acabar el día, dicho capitán estaba de vuelta y manifestó ante el concejo que se había encontrado en la punta de Escombreras con las galeras, las cuales venían hacia este puerto, por lo que decidió venirse con ellas. Ya en Cartagena, el príncipe Filiberto escribió al rey dando cuenta del suceso:

«Auiendo partido ayer después de media noche de la ysla de Santa Pola, llegué por la mañana al amanecer al cauo de Palos con vientos leuantesrefoçados y mucha mar; descubriéronse, como quatro leguas a lo largo y a sobrebiento, onze nauíos gruesos que beníanhacia tierra, y se colijió eran de corsarios por hauer tenido nueuas en Alicante que andaua una esquadradellos en el dicho paraje; a causa de ser el tiempo tan rezio no se pudo yntentar el acometerlos, pero haçiendo ellos el mismo viaje que las galeras, binieron a açercarse a la patrona real que traía la retaguardia y un buco nuevo de galera remolcándole; tiránronle algunos cañonazos sin que reçibiese ningún daño y luego se hiçieron a la mar. He entendido aquí que estos nauíos traen todos a treinta, veinte y cinco y veinte pieças de artillería, y que andauan muy refoçados de gente, que se an detenido por esta costa çinco días ha, y que otra escuadra ha pasado hacia el Estrecho. Las galeras que quedan con la Real son tan pocas como se vee, y sólo ay en ellas una compañía de ynfantería, pero todavía se compornán como se pudiere para que, si el tiempo diere lugar, salgan en busca destos nauíos, por si huuiese alguna calma..., aunque en estos

(32) Ib., f. 193v.

(33) Ib., f. 195v.

tiempos de invierno en que no suele hauer calmas, de poco o ningún efecto podrán las galeras con nauíos gruesos ...»³⁴.

En efecto, las galeras con las que finalmente había llegado a Cartagena desde su salida de Barcelona eran cuatro, puesto que las otras cuatro las había tenido que dejar en el puerto de Vinaroz. Y, como manifestaba, era tan escasa su fuerza que apenas podía hacer nada contra 11 navíos –en la ciudad se hablaba de ocho–, a no ser que las condiciones meteorológicas cambiaran. Lo más seguro es que las galeras se escaparan de la amenaza de los navíos remando en dirección contraria al viento, con lo cual los veleros corsarios no las podían seguir.

También es muy posible que el viento amainara hasta casi desaparecer. Esa pudo ser la razón por la que el príncipe Filiberto llamó al alcalde mayor de Cartagena a la una del mediodía del 21 de octubre, para preguntarle cuánta gente de infantería le podría proporcionar la ciudad a fin de embarcarla en las galeras y en algunos navíos que estaban fondeados en el puerto, con vistas a atacar a las naves corsarias divisadas frente a Escombreras. El alcalde mayor le respondió que podían convocar unos 400 o 500 hombres. Unas horas más tarde, el príncipe Filiberto requirió de nuevo al alcalde mayor y le hizo saber que, tras haber realizado su secretario algunas diligencias entre los navíos fondeados en el puerto, encontró seis de quien poderse fiar y que necesitaba urgentemente los soldados que la ciudad le había prometido. Finalmente fueron cuatrocientos los soldados seleccionados para embarcarse en las galeras y navíos requisados para la ocasión.

Pero hasta aquí podemos conocer, puesto que las fuentes documentales enmudecen y ya no vuelven a tratar del tema. No sabemos si hubo combate o no, aunque es posible que sí lo hubiera. Una noticia recogida por Ignacio Bauer y Landauer parece demostrar que sí lo hubo y con resultado desfavorable para los intereses españoles. Al parecer, la toma por una escuadra española de seis galeras de una nave corsaria en el estrecho de Gibraltar en 1616 reportó un magnífico resultado, porque

«fue la presa de más consideración y servicio de Dios y del rey que se ha hecho en muchos años, porque además de los turcos que se hallaron en el navío, venían en él treinta y dos ingleses, los mayores corsarios que habían en Argel, todos capitanes y pilotos de los navíos, en particular uno que se llamaba Tomás Queli, el cual era almirante de los once navíos que el año pasado a 18 de octubre dieron caza sobre cabo de Palos a la [galera] Real»³⁵.

Como se puede observar, esta noticia señala cosas que coinciden con lo que acabamos de ver y otras que, evidentemente, no: los 11 navíos son exactamente los mismos que divisó el príncipe Filiberto antes de llegar a Cartagena;

(34) AGS, GyM, leg., 755.

(35) BAUER LANDAUER, I.: Relaciones de África, Madrid, 1921, t. III, p. 67.

también el 18 de octubre fue el momento en el que se encontraron en el cabo de Palos las galeras y los navíos piratas; sin embargo, lo que no resulta creíble es la captura de la galera real por parte de los corsarios, entre otras cosas porque en ella iba el príncipe Filiberto, quien, hasta donde sabemos, no fue apresado nunca por corsarios. De todas formas, lo que sí se demostraba con este combate era la gran desventaja con que las galeras podían intentar acometer a navíos de alto bordo en mares algo movidos.

Muchos años después, en 1679, cuando los bajeles corsarios «redondos» salían a navegar con una importante capacidad artillera superior a la de los primeros tiempos, se produjo otro encuentro entre galeras del Rey Católico y embarcaciones corsarias en el cabo de Gata. Al atardecer del día 1 de agosto, siete galeras de la escuadra de Génova que habían partido de Cartagena se tropezaron por casualidad, a la altura de ese cabo, con dos navíos que creyeron eran de ingleses. Pero, como no se fiaban, mandaron una falúa de reconocimiento a hablar con ellos y descubrieron que eran de corsarios berberiscos. A pesar de su superioridad en número, decidieron esconderse hacia tierra y aguardar a que amaneciera para iniciar el combate.

Decidida la estrategia, a primera hora las galeras se pusieron en marcha. Se concentraron primero en uno de los navíos (de 36 a 40 cañones), que disparó toda su artillería, aunque dos de estas, la patrona y la capitana, hicieron lo mismo e intentaron abordarlo metiéndole los espolones por la popa. El orden de combate resultó bastante caótico, ya que el resto de las galeras las cerraron tanto, estorbándose unas a otras, que les impidieron arrimarse lo suficiente para que saltase la infantería al interior del bajel corsario. Cuando ya llevaban peleando más de una hora, se incorporó en su ayuda el otro navío berberisco, que portaba el estandarte de capitana y era de 46 a 50 piezas.

El combate se prolongó de forma incierta hasta que comenzó a refrescar el viento. En ese momento, los maestros de campo y cabo decidieron, tras deliberar, abandonar la lucha y se retiraron a la Punta de la Leña (Almería), donde procedieron a reconocer el daño que habían recibido de los dos navíos corsarios. En total, las siete galeras genovesas habían tenido 23 muertos y 64 heridos, además de serios desperfectos en el velamen, jarcia y cascos. En este caso, y a diferencia del encuentro de cabo de Palos, la superioridad numérica de las galeras resultaba muy evidente y lo aconsejable era atacar –hubiera sido una cobardía no hacerlo–, pero pudo comprobarse una vez más que la desventaja con la que luchaban ante estas nuevas fortalezas flotantes, que se habían adaptado muy bien a la navegación en el Mediterráneo, era prácticamente insuperable³⁶.

4. La captura de dos navíos corsarios en Vinaroz y sus daños colaterales

Después de la incorporación de Portugal al imperio de Felipe II, la base principal de la escuadra de galeras de España se estableció de forma perma-

(36) Archivo Museo Naval (AMN), Colección Sanz de Barutell, Ms. 393, n.º 1541.

nente en El Puerto de Santa María. Diversas razones lo justificaban: cercanía a las costas lusas, protección y escolta de los galeones de Indias, vigilancia del Estrecho, etc. Pero en la práctica el escuadrón español no permanecía mucho en su base gaditana. Por el contrario, pasaba largas temporadas en el Mediterráneo, sobre todo en los puertos de Málaga, Cartagena y Barcelona, e incluso llegaba a las Baleares, apostándose en las ensenadas de Palma o Mahón. Cuando se recrudezca el conflicto con Francia en la década de 1640, su base casi permanente será Cartagena y, en algunos casos, Denia (Alicante).

Estos mismos puertos servían de fondeaderos a las escuadras aliadas del Rey Católico. Tanto la escuadra de Génova como las de Nápoles, Sicilia o Cerdeña acudían con diversos encargos a las costas españolas. En una de las clásicas travesías entre los puertos de Barcelona y Cartagena se dio uno de los muchos encuentros con embarcaciones corsarias, que en su mayoría solían producirse con galeotas o bergantines. Pero esta vez se encontraron un navío de alto bordo rezagado y otro más pequeño que lo acompañaba.

Así, el día 27 de julio de 1628, ocho galeras de escuadra de Génova, comandada por Juan Andrea Doria, que habían partido de Los Alfaques con noticia de dos navíos corsarios que merodeaban por la zona, dieron fondo en el puerto de Peñíscola. Su almirante dio orden a los cabos de cuatro de las galeras (*Capitana, Duquesa, Grimalda y Martín*) de que volvieran a Vinaroz a pertrecharse de munición, pues andaban escasas de ella. Cuando estas estaban a la vista de Vinaroz, divisaron dos navíos en alta mar, a unas cuarenta millas. Pronto descubrieron que se trataba de bajeles corsarios y decidieron marchar tras ellos, emprendiendo una larga persecución favorecidas por el viento, justo lo contrario de lo que les ocurría a los navíos. Las cuatro galeras navegaban a boga arrancada, y sobre las cuatro de la tarde consiguieron acercarse a las embarcaciones corsarias.

La primera en llegar fue la galera patrona *Duquesa*, que inició un combate con el menor de los navíos. Después de cañonearlo, lo pudo abordar aferrándose a él. Perdió algunos hombres de su dotación, pero consiguió tomar la nave corsaria y llevarla remolcada hasta Vinaroz. Mientras, las otras galeras iniciaron la refriega con el navío más grande. La galera *Capitana* le disparó de cerca todas las cargas de artillería que llevaba, y después le lanzó el ferro con tal acierto que ambas embarcaciones quedaron unidas la una a la otra. A continuación lo abordaron y se inició un duelo de mosquetería y arcabucería de tal intensidad que la cubierta de la galera se halló en apenas media hora con «tanta piedra y plomo, fuego y hierro, que no parecía que estábamos en la mar sino en la tierra, solo de tanta cantidad de piedra que aquella infame canalla tiraron dentro de la galera»³⁷.

Con la ayuda de las otras dos galeras, el bajel corsario fue finalmente tomado, con unos sesenta tripulantes a bordo, además de ocho o diez muertos. El

(37) Relación verdadera de la presa que han hecho las ocho galeras del general Juan Andria de Oria, Príncipe de la Bella, de dos baxeles que prendió yendo a Cartagena a los primeros de agosto de 1628, Esteban Liberos, Barcelona, 1628.

arráez o capitán de la nave fue apresado y, como dictaban las normas de la época, se le colgó de un pie en una entena durante una hora, hasta que pidió que lo bajaran para convertirse en cristiano. Una vez bautizado por el capellán de la galera, que le llamó Pedro, fue condenado a la horca y ejecutado allí mismo. En el primer barco aprehendido fueron capturados 48 turcos, lo que supuso un total de 108 corsarios detenidos y puestos al remo en las propias galeras.

Pero hubo también daños colaterales. Aparte de los soldados y galeotes fallecidos en el combate, el capitán de la galera *Capitana*, que hacía las veces de general de esta escuadrilla, fue alcanzado en la refriega por una bala en el pecho y cayó mortalmente herido, pero, a pesar de eso, consiguió levantarse y, espada y rodela en mano, siguió dando órdenes a sus subordinados. No duró mucho, pues una segunda bala le impactó nuevamente, y media hora más tarde falleció en su aposento, después de haberlo confesado el capellán.

La fuente no especifica los daños materiales que debieron de tener las galeras, pero podemos suponer que fueron bastantes, pues en los duelos artilleros con navíos de alto bordo tenían todas las de perder. Tampoco especifica los muertos y heridos, pero debieron de ser muchos tras un intenso duelo de mosquetería y arcabucería de media hora, además de los cañonazos correspondientes. Fue, desde luego, una importante victoria para las galeras que, en este caso, habían actuado con gran acierto, aunque se habían enfrentado a bajeles corsarios pequeños con poca artillería.

5. La victoria pírrica de Benidorm: el alto precio pagado por la escuadra de galeras de España

En 1670, el escuadrón de galeras de España ya llevaba instalado en Cartagena dos años. Su nueva sede tenía una mayor lógica, entre otras cosas porque los problemas más graves y acuciantes se estaban produciendo en el Mediterráneo –sobre todo la guerra con Francia y el corsarismo berberisco– y hacía ya años que se había creado una escuadra de galeones para la guarda del Estrecho. El asentamiento de este escuadrón en Cartagena no tardó en dar excelentes resultados, pues tanto la costa murciana como las de otras marinas próximas comenzaron a ver cómo los molestos bergantines corsarios iban desapareciendo poco a poco.

En este contexto es preciso encuadrar tanto el combate del que hablamos a continuación como otros apresamientos de naves berberiscas que se produjeron casi sincrónicamente. En febrero de ese año, por ejemplo, tres galeras de la escuadra de España capturaron una saetía con 47 moros cuando volvían del socorro de Orán, y, en julio, el teniente general de esa escuadra, José Fajardo, quien había salido en persecución de dos bergantines berberiscos que merodeaban por la costa murciana, a su vuelta del cabo de Gata halló y rindió una barca corsaria con 16 turcos frente al cabo Cope³⁸. José Fajardo

(38) AGS, Gy M, leg. 3532.

sería, desgraciadamente, uno de los protagonistas de la victoria pírrica de Benidorm.

Los detalles de este combate los conocemos gracias a la información aportada por una carta remitida por el marqués del Viso, capitán general de este escuadrón, a la reina regente en 29 de septiembre de 1670³⁹. En ella, el marqués daba cuenta de que había salido al amanecer del día 24 de Cartagena y hasta la tarde no había llegado a Alicante, donde hizo una parada para que descansara la chusma de las galeras. Reemprendió el viaje a las cuatro de la madrugada, y poco después encontró cerca de Benidorm una polacra de turcos, a la que persiguió 25 leguas durante nueve horas. Su galera capitana iba seguida de cerca por otras dos, la patrona y la *Soledad*, pero las demás del escuadrón se quedaron rezagadas cuatro leguas. Aunque la capitana llegó la primera a tiro de cañón del navío corsario, esperó a las otras dos para, juntas, atacarlo a la vez. No aguardó a las restantes para evitar que entrase el viento y, con su ayuda y la de la noche, el barco berberisco se pudiese escapar.

Decidida la acción, las tres se lanzaron contra el enemigo y lo embistieron con sus espolones. Mientras tanto recibieron numerosas cargas de artillería y fusilería. Pero se aferraron fuertemente a él y comenzaron el abordaje remontando con garfios y cabos sus altas bordas. El combate dentro y fuera de la cubierta de la polacra, que duró una hora, debió de ser brutal, a tenor del importante número de bajas en ambos contendientes. La peor parada fue la nave capitana, que tuvo numerosas bajas, algunas de ellas de mucha calidad, como el teniente general José Fajardo y el piloto real. Pero también resultaron gravemente heridos el propio marqués del Viso, el cómitre real y el de medianía, hasta el punto de que se quedó sin oficiales y tuvo que gobernar la galera el capitán Bernardo de Espeleta.

Con muchísima dificultad, las galeras consiguieron volver a Cartagena llevándose remolcada la polacra. Allí se evaluaron los daños materiales en las tres que habían intervenido en el combate. La capitana necesitaba que se le reparara el espolón, la arrumbada y las dos contraarrumbadas, así como calafatear la proa y el tamborete. A la patrona tenía que hacerse de nuevo el espolón, por habérselo dejado en el costado de la nave turca, además del tamborete y las cotraarrumbadas. Exactamente lo mismo había que confeccionar de nuevo en la *Soledad*: espolón, tamborete y cotraarrumbadas. Aparte de esto, también precisaban reclavar todas las tablas de las proas, tensar las costuras y rehacer algunos caballetes y bancos.

Pero los daños humanos fueron superiores a los materiales. En la capitana murieron, de la gente de infantería y mar, el teniente general, un sargento, el piloto mayor, el timonero, tres soldados y un artillero. También seis remeros, de los que cuatro eran forzados y dos esclavos. Gravemente heridos resultaron veintidós miembros de infantería y mar, entre ellos un entretenido, un cabo de escuadra, un cómitre mayor y otro de medianía, un condestable de artillería, un calafate de respeto, dos marineros y catorce soldados, además de trece

(39) *Ibíd.*

remeros (seis forzados y siete esclavos). Es decir, 14 muertos y 35 heridos. En la patrona, seis muertos (un sargento, cuatro soldados y un forzado) y 23 heridos (un capitán, tres cabos de escuadra, un piloto, un oficial de artillería, un timonero, dos marineros y catorce soldados, además de cuatro remeros, con un total de seis muertos y veintisiete heridos. Y, por último, en la *Soleidad* se contaron tres soldados y un forzado muertos, y cuatro soldados y cinco remeros heridos. El número total de damnificados fue, por tanto, de 24 personas muertas y 63 heridas. Quedó también debatiéndose entre la vida y la muerte –aunque logró curarse finalmente– el propio capitán general, marqués del Viso, quien fue alcanzado por un balazo en el muslo izquierdo y tuvo que permanecer hospitalizado más de cuarenta días.

La pérdida más sentida por el propio marqués del Viso fue la del teniente general don José Fajardo, «por reconocer an perdido las Reales Armas un sugeto de gran gallardía y mucha práctica en la profesión de la mar, de quien se podían prometer en ellas gloriosos sucesos ...». Y, en reconocimiento del valor experimentado en el combate por todos los tripulantes de las tres galeras, le pedía a la reina que se les reconocieran todos los méritos contraídos.

La polacra corsaria capturada resultó de gran valor. Era una nave de Túnez de 2.000 quintales de porte, con seis cañones de hierro de cuchara (de calibres diferentes) y seis pedreros, con árbol mayor, mastelero y juanete, mesana y juanete, con toda su jarcia y velas al completo, una barca con vela y timón, cuatro anclas y diez remos. Portaba además 57 sacos de bizcocho y 27 pipas de agua, además de una caja de medicinas, tres barriles de pólvora, dos bombas de achique y otros aparejos de artillería. En cuanto a su tripulación, fueron capturados vivos 70 corsarios, de los que dos fallecieron poco después. Resultaron heridos veinticuatro, además de diecinueve que murieron en el combate y fueron echados directamente al mar. Como era costumbre en estas embarcaciones berberiscas, se encontraban también a bordo nueve cristianos, con experiencia en el mar, los cuales eran obligados a marinear la nave y hacerla navegar.

Fue una importante victoria para una Monarquía necesitada de buenas noticias, tanto en el mar como en tierra. Pero no dejaba de ser un pequeño éxito naval y contra un enemigo menor, como era el caso de los corsarios berberiscos. La reina y su Consejo de Guerra quedaron muy agradecidos, hasta el punto de que le concedieron al marqués una «joya» de lo aprehendido, correspondiente a un esclavo que él eligiese y la artillería, pertrechos y munición de la polacra. También 2.040 ducados de vellón a repartir entre los soldados y marineros de las tres galeras. De los esclavos capturados se sacaron las «décimas» correspondientes a don Juan José de Austria (siete esclavos) y al duque de Alburquerque, como teniente general de la mar (dos), por lo que quedaron sesenta berberiscos, que fueron puestos al remo y valorados en 30 ducados cada uno, excepto el arráez, por el que se pagaron cien⁴⁰.

(40) AMN, Col. Sanz de Barutell, Ms. 393, n.º 1.475.

6. Conclusiones

El siglo XVII fue testigo de importantes cambios en las marinas de guerra mediterráneas. Uno de los más trascendentes fue la adopción por los corsarios berberiscos del navío atlántico de alto bordo, relegando a un segundo plano a sus clásicas galeotas, las cuales casi llegan a desaparecer. A diferencia de ellos, tanto España como Francia o las repúblicas italianas se empeñaron en mantener sus viejos escuadrones de galeras e incluso les dieron un nuevo uso cuando la guerra franco-española se trasladó al frente catalán.

Pero el trasvase hacia el Mediterráneo de las grandes escuadras de galeones, fragatas o pataches de ambos contendientes no tardó en demostrar que las grandes batallas navales ya no se librarían entre galeras, sino entre navíos de línea, usando la artillería como principal elemento de fuerza.

Esta estrategia ya fue seguida desde la segunda década del siglo XVII por las armadas de Argel, Túnez y Salé, lo que les permitió hacerse con el control de la navegación comercial en el Mediterráneo occidental y el Atlántico norte. En el caso del Mediterráneo, apenas encontraron oposición en galeras del Rey Católico pues, aunque en alguna ocasión salieron derrotadas y perdieron algún navío, en la mayor parte de los casos obtuvieron victorias. Las galeras, en cambio, consiguieron algunos triunfos aislados, pero a costa de importantes pérdidas humanas y materiales.

Bibliografía

- ALONSO ACERO, Beatriz: «Entre el Mediterráneo y el Atlántico: curso europeo y curso turco-berberisco en el siglo de los Felipes», *Canarias y el Atlántico, 1580-1648*, Las Palmas, 1999, pp. 169-186.
- ANAYA HERNÁNDEZ, Luis Alberto: *Moros en la costa. Dos siglos de corsarismo berberisco en las Islas Canarias (1569-1749)*, Las Palmas, 2006.
- BAK, Greg: *Barbary Pirate: The Life and Crimes of John Ward, the Most Infamous Privateer of His Times*. Stroud, 2006.
- BARKER, Andrew: *True and certaine report of the beginning, proceedings, ouerthrowes, and now present estate of captaine Ward and Danseker, the two late famous pirates: from their first setting foorth to this present time...*, Londres, 1609.
- BAUER LANDAUER, I.: *Relaciones de África*, Madrid, 1921.
- BELHAMISSI, Moulay: *Marine et marins d'Alger (1518-1830)*, Argel, 1996.
- BENASSAR, Bartolomé y Lucile: *Los cristianos de Alá. La fascinante aventura de los renegados*, Madrid, 1989.
- BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, 1976.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel de: «La defensa de la Cristiandad: las armadas en el Mediterráneo en la Edad Moderna», *Cuadernos de Historia Moderna*. Anejos, núm. 5, 2006, 77-99.
- CANALES TORRRES, Carlos, y DEL REY VICENTE, Miguel: *Naves mancas. La armada española a vela de cabo Celidonia a Trafalgar*, Madrid, 2011.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, 1973, (ed. orig., 1898).
- : *El gran duque de Osuna y su marina*, Madrid, 1885.
- FONDEVILLA SILVA, Pedro: «Tipología de las galeras españolas del siglo XVI», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 110, 2010, 25-52.

GALERAS DEL REY CATÓLICO CONTRA NAVÍOS CORSARIOS DE ALTO BORDO: UNA...

- GARCÍA ARENAL, Mercedes, y BUNES IBARRA, Miguel Ángel de: *Los españoles y el norte de África. Siglos xv- xviii*, Madrid, 1992.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente, y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «Las galeras de España en la regencia del reinado de Carlos II (1665-1700)», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 139, 2017, 35-57.
- OLESÁ MUÑO, Francisco F.: *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, 1971.
- PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: «La armada de los Austrias», *Estudis*, núm. 27, 2001, 23-51.
- SEBAG, Paul: *Tunis au xvii^e siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, París, 1989.
- THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo xvi», *Manuscrits*, núm. 24, 2006, 95-124.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental*, Cartagena, 2005.
- Un ejemplo de combate entre navíos al servicio del rey y escuadras de piratas: el fatídico encuentro de Cabo de Palos en 1617», *Cartagena Histórica*, núm. 38, 2011, 18-37.

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.^a 28071 Madrid

Teléfono: (91) 312 44 27

C/e: ihcn@fn.mde.es

EL GRAVE ACCIDENTE DEL CRUCERO *INFANTA ISABEL* OCURRIDO EL DÍA 3 DE AGOSTO DE 1900, EN LA CONCHA DE SAN SEBASTIÁN

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero Reservista Voluntario Honorífico
Recibido: 22/01/2020 Aceptado: 04/09/2020

Resumen

El terrible accidente que sufrió al crucero *Infanta Isabel* en La Concha de Sebastián en el año de 1900, se convirtió en el triste epílogo de la convulsa historia decimonónica de La Armada española. Este artículo pretende, aparte de poner en antecedentes al lector acerca del historial del buque, explicar las causas de tan trágico suceso.

Palabras clave: crucero *Infanta Isabel*, explosión accidental. viaje por el Cantábrico de Alfonso XIII.

Abstract

The terrible accident that suffered the *Infanta Isabel* cruise in La Concha de Sebastián at 1900, became the sad epilogue in the convulsive nineteenth-century history of Spanish Navy. This article aims, apart from putting the reader on the service of the ship, to explain the causes of such a tragic event.

Key words: Spanish Navy cruiser *Infanta Isabel*, internal accidental explosion, Alfonso XIII King of Spain sea cruise.

UNO de los más graves y menos conocidos accidentes de la historia de nuestra Marina de Guerra fue el ocurrido, en la antesala del siglo XX, a bordo del crucero *Infanta Isabel* en La Concha de San Sebastián.

Faltaban pocos días para que el rey niño realizara su primer crucero marítimo por las provincias del Norte, y el suceso puso en evidencia la falta de mantenimiento que existía en los buques de la Armada, cuya oficialidad aún se encontraba conmocionada por la reciente y humillante derrota ante la Marina norteamericana que, como sabe el lector, arrebató a España la inmensa mayoría de sus últimos territorios de ultramar.

El buque

Construido en La Carraca, el crucero *Infanta Isabel*¹ se convirtió en todo un hito para la construcción naval de nuestro país, al ser el primero de esta clase dotado de casco² metálico (hierro) que se construyó en España.

Autorizada su construcción el 1 de julio de 1882, y siguiendo los planos de los cruceros *Gravina* y *Velasco*³, que habían sido trazados por el ingeniero Naathaniel Barnaby, su construcción fue dirigida, sucesivamente, por los comandantes de Ingenieros Bernardo Berro y Ochoa y Prudencio Urcullo⁴. Tenía 67 metros de eslora (64 entre perpendiculares), 9,75 de manga, 5,33 de puntal y 3,83 de calado medio, y desplazaba 1.150 toneladas. Presupuestado su coste en 1.150.000 pesetas, su roda sería arbolada el 18 de agosto de 1883; su quilla, puesta el 14 de febrero de 1884, y su botadura se celebró el 24 de junio de 1885.

Su planta motriz, construida por Humphrys Tennant Co., estuvo constituida por una máquina alternativa (alta y baja presión) sistema Woolf, de 1.600 CV indicados, que movía un eje de dos palas y 3,96 metros de diámetro. Tenía cuatro calderas cilíndricas de llama directa, con dos hornos cada una.

Su velocidad máxima era de 14 nudos, y gracias a que sus carboneras podían almacenar 214 toneladas de combustible sólido, tenía una autonomía de una semana a toda fuerza, y de *iiiiii*

(1) Se bautizó con el nombre de María Isabel Francisca de Borbón y Borbón, primogénita de Isabel II y de Francisco de Asís, conocida popularmente en la época con el apodo de «la Chata».

(2) Aprovechamos aquí para indicar que aquel estaba dividido en 10 compartimentos estancos.

(3) Recordemos que la construcción de estos dos cruceros había sido ejecutada en el astillero Thames Ironworks Co. Ltd. en Leamouth (Londres).

(4) Asistidos sucesivamente por los también ingenieros Cayo Puga, Alzola, Exonde, Álvarez y Martínez y Ripoll.



El crucero Infanta Isabel. Museo Naval. Madrid (núm. inv. 4.654)

Estaba dotado de luz eléctrica (lámparas de procedencia rusa sistema Ludi-guin), una máquina para levar y un chigre de vapor.

Su poder ofensivo descansó en cuatro cañones sistema González Hontoria (modelo 1883) de 120 mm, emplazados uno en el castillo y los restantes en reductos –dos a popa y los otros dos a proa⁵–; cuatro cañones «revólver» Hotchkiss de 37 mm, y cuatro ametralladoras Nordenfelt de 25 mm. También disponían de dos tubos lanzatorpedos situados en las amuras.

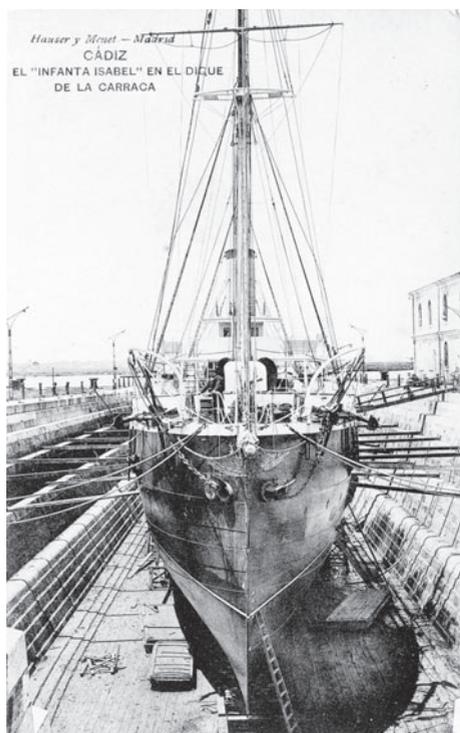
Aparejado de corbeta con una superficie vélica de 696 metros cuadrados, se clasificó, al igual que las cinco unidades que componían esta clase, como «crucero no protegido de segunda clase». Su dotación la completaban 180 hombres, y su primer comandante fue el capitán de fragata Joaquín María Lazaga.

A aquellas alturas de siglo, ningún buque de combate que presumiera de serlo podía prescindir de una mínima protección, por lo que no fue extraño que, en la crónica de la botadura de su gemelo, el *Conde de Venadito*, el

(5) Debido a los pesos a proa, le fue eliminada una de las piezas y el bauprés.

corresponsal del diario *La Época* destacado a Cartagena llegara, durante la ceremonia, a escuchar que estos cruceros tenían «de cruceros lo que los patos de aves, y de buques de guerra, la bandera y el nombre»⁶.

Alistamiento y entrada en servicio



El crucero, en uno de los diques secos de La Carraca (postal colección del autor)

La prueba sobre amarras se realizó a finales de julio de 1886, y sus pruebas de mar comenzaron a realizarse a finales de ese mismo año en aguas de la bahía gaditana. Por fin, el día 1 de febrero de 1887 fue el elegido para la prueba definitiva oficial, la cual, verificada ante las autoridades del departamento, darían unos resultados discretos, pues alcanzó los 15 nudos de velocidad máxima con 75 libras de presión en sus calderas, girando sus hélices a 104 revoluciones. Lo justo para superar el test.

El día 14 siguiente se verificaron las pruebas de sus torpedos, que resultaron satisfactorias; no sucedió así con las de su artillería que, previstas para el día 23, no se pudieron realizar al completo al darse la circunstancia de que, tras el primer disparo, la vibración y el fuego causado por uno de los cañones de 120 mm hicieron que los cristales del buque saltaran en mil pedazos, lo que produjo cortes en los brazos y piernas en varios marineros. Además, la vibración y el fuego producidos por la pieza provocó que un bote y los tangones quedaran destrozados, presentándose también daños en el propio reducto y en algunos mamparos de la cámara de oficiales, y deformaciones en algunas partes de su casco, pues en su costado saltaron alguno de sus remaches, se quebraron dos cuadernas y quedó abollada una de las planchas de proa. Si estos eran los efectos producidos por el fuego propio, no queremos ni pensar los que causarían los impactos del enemigo.

(6) Edición de 16 de agosto de 1888, p. 2.

Para reparar las averías, se dispuso que pasara al dique del arsenal de La Carraca, donde permanecería hasta el 30 de marzo de 1887. Por fin, a primeros del mes de abril zarparía hacia su destino de «Estación Naval del Sur América»⁷.

Su historial hasta el accidente

Aquella primera travesía sería algo accidentada, rindiendo viaje el 3 de mayo en Montevideo con daños en el bauprés y en algunos masteleros, causados por un fuerte golpe de mar⁸.

El 17 de junio fondearía en Buenos Aires, donde recibió del Centro Gallego su gallardete, y más tarde, su bandera de combate, bordada por una «Comisión de Damas» de la colonia española residente en la ciudad⁹.

En la noche del 10 de julio, cuando se encontraba surto en aguas del Riachuelo (Buenos Aires), prestó ayuda humanitaria a veintisiete habitantes de la isla del Recreo, quienes, a causa de un temporal de agua y viento, se encontraban desamparados al haber quedado sus casas inundadas¹⁰.

Allí permanecería por espacio de casi tres años¹¹, siendo nombrado en ese periodo como su nuevo comandante el capitán de fragata Ramón Auñón y

(7) Antes del acuerdo del Almirantazgo de 7 de junio de 1872, por el que se dispuso este nombre, era conocida como «Estación Naval del Río de la Plata». Aprovechamos aquí para recordar que el ministro de Marina lo destacó a aquellas aguas con el fin de reemplazar a la corbeta *África*, la cual se encontraba en tan pésimas condiciones que no podía volver a la Península. La elección del crucero, tal y como señaló el embajador español en Montevideo, se justificaba al ser «moderno y de condiciones que permitirá mostrar el pabellón español en estos mares, si no con la fuerza imponente de las magníficas escuadras que otros estados mandan con el pretexto e revistar a los estacionarios, o de paso para los mares del Pacífico o de la China al menos con el decoro que exigen las tradiciones y los actuales progresos de nuestra nación...». También existían razones de carácter diplomático y protocolario, pues si se hubiera enviado un buque de menor porte, su comandante, un teniente de navío, hubiera «desentonado» en las reuniones con los jefes de superior graduación de otras naciones que allí se encontraban.

(8) El marinero de 2.^a Manuel Salguero González y el cabo de mar Francisco Suárez Lucinega demostrarían su valor durante el desarbolar del buque, ocurrido dos días antes de su arribada a consecuencia de un duro temporal. Serían ambos recompensados con la Cruz al Mérito Naval con distintivo rojo.

(9) Algunos autores afirman que con el *Infanta Isabel*, comenzó la tradición en la Armada de que un buque de guerra recibiera en una ceremonia oficial su bandera de combate, regalada por algún alto estamento, entidad o egregia persona ajena a ella. Viene aquí al caso comentar que, aunque la bandera del acorazado *Pelayo* comenzó a ser bordada antes, se entregó mucho después, a mediados de 1888.

(10) Con motivo de la concesión a varios miembros de su dotación, por esta benemérita acción, de la Medalla de Salvamento de Náufragos, sería visitado por el presidente de la República Argentina, Juan Juárez Celmán, en 1889. También, al parecer, se donó al buque una placa de bronce alusiva a la acción, placa que, cuando se dio de baja, pasó a formar parte de los fondos del Museo Naval de Madrid.

(11) Hace años, el cronista naval Amancio Landín Carrasco, en una miscelánea (15.815) publicada en la *Revista General de Marina* del año 1977, contaba la alegría que producía la



La dotación del crucero el 15 de abril de 1890. (Foto colección: Diego Quevedo Carmona)

Villalón¹², quien sería futuro ministro de Marina y que se hizo cargo del buque a finales de diciembre de 1888. Durante su mando, el *Infanta Mercedes* recibió la visita del presidente de Uruguay (26 de marzo de 1890) y viajó a Buenos Aires con motivo de la revolución declarada en la República¹³.

estancia del buque entre la colonia española: “«... muchos acudían a visitarlo para pasar la tarde en España (...) había quien pedía, como se pide una reliquia, un puñado de arena de baldeo para ser conservada en su hogar como tierra española (...) y cuenta su comandante, el marqués de Pilares [Auñón] que con verdadera pena tuvo que negar el permiso a un compatriota que lo había pedido para que su esposa diera luz en aquel pedazo de patria ...».

(12) Lazaga, el 21 de junio de 1888, había dirigido un escrito a la superioridad solicitando su relevo por haber cumplido dos años como comandante y para tratarse de una laringitis crónica. El 18 de julio sería nombrado para relevarle Auñón.

(13) Esta crisis vino motivada por la presidencia de Miguel Juárez Celmán, quien permitió la entrada de grandes masas de inmigrantes y de capital extranjero, lo cual provocaría un descontrolado crecimiento demográfico y económico que derivaría en una depreciación de los salarios y un grave déficit del Estado. Por si fuera poco, el carácter dictatorial de su gobierno hizo que la libertad electoral quedase eliminada. Tras los sucesos conocidos como la «Revolución del Parque», del mes de julio, promovidos por la Unión Cívica y que estuvieron a punto de

Regresado a la Península el 21 de noviembre¹⁴, y tras disponer la superioridad que fuera destinado a Cuba, debió entrar el 6 de marzo de 1891 en uno de los diques de La Carraca con objeto de que le fueran reconocidos sus fondos, arribando a la capital de la isla, tras sendas escalas en Santa Cruz de Tenerife y San Juan de Puerto Rico, bien entrado el mes de abril.

Su primera misión fue la de acudir, a finales de aquel mismo mes, a Puerto Plata (Santo Domingo), al lugar del naufragio del cañonero *Cauto*. Al año siguiente se lo comisionaría a Nueva York con objeto de representar a España

provocar que la flota argentina, al mando del teniente de navío Eduardo O'Connor, bombardeara Buenos Aires, cedió su cargo a Carlos Pellegrini. El propio Auñón describiría así la situación: « Sólo se oía hablar de unas ganancias fabulosas; de empresas colosales, de jugadas de bolsa admirables, en que se realizaba lo imposible de que todos ganasen; de ejércitos compactos de inmigrantes que, de todas partes del mundo, acudía presurosos a disfrutar de la prosperidad y la abundancia con que a la humanidad brindaba aquella modernísima Fenicia en donde parecía que los millones flotaban en la atmósfera, casi al alcance de la mano, y que sólo se hallaba privado de ellos el torpe o el incauto que no se daba prisa a recogerlos ...». Sería el propio Auñón, en atención a su mayor antigüedad respecto a los comandantes extranjeros que se encontraban en aquellas aguas, el que mediaría con el jefe de la escuadra sublevada para evitar el bombardeo de la ciudad bonaerense, aunque no pudo impedir que se rompiera fuego contra la Casa de Gobierno. Si el lector deseara conocer más detalles de este *affaire*, consulte MARCO, M.Á. de: *La Armada española en Plata (1845-1900)*.

(14) El 17 de septiembre de 1890, el ministro Beránger ordenó a Auñón que regresara a la Península, cosa que causó extrañeza en el comandante cuando, precisamente, estimaba inexcusable para los intereses españoles su presencia en aquellas aguas. Debido a ello envió un oficio por conducto oficial ordinario y reservado planteando aquella situación y preguntando al ministro si su decisión la había consensuado con el ministro de Estado. Al poco, una segunda orden telegráfica le conminó a regresar, por lo que, como la misiva se encontraba en tránsito a bordo de un vapor correo y aún pasarían algunos días hasta que llegara a Madrid, preguntó el 1 de octubre si esperaba a que se leyese su carta antes de aparejar del puerto argentino, lo que motivó un tercer telegrama, fechado cinco días después, reiterando que volviera a España, y el día 9 recibió la orden taxativa de salir sin demora. Con el fin de cumplir la orden, ordenó que al *Infanta Isabel* se le limpiaran los fondos, lo que hizo que el buque no zarpara hasta el día 12. Enterado días después del retraso de la salida, a pesar de las reiteradas y claras órdenes al respecto que tenía Auñón, el titular del ministerio dictó una real orden, con fecha de 24 de octubre, dirigida al capitán general del departamento de Cádiz para que, nada más llegar a España, Auñón entregara el mando a su segundo, el teniente de navío de 1.ª clase Oreste García, con el fin de procesarle por haber violado el artículo 172 del Código Penal de la Marina de Guerra. El caso es que Auñón, ajeno a todo ello, ya se encontraba de camino a la Península, pues había zarpado a principios de noviembre, rindiendo viaje en Cádiz el día 21 de ese mes a causa de las averías declaradas en una de sus hélices. Nada más llegar se le comunicó a su comandante que siguiera hacia La Carraca, donde aquel desembarcaría con objeto de presentarse ante el capitán general, quien procedió a arrestarlo por el delito de insubordinación. Aunque el *affaire* merecería por su singularidad otro artículo, diremos simplemente que Auñón presentaría un recurso por varios flagrantes «defectos forma» de su procesamiento, lo que fue resuelto por el tribunal constituido al efecto dándole la razón, pues se le había desposeído del mando sin garantía jurídica alguna y se había nombrado por el propio ministro, vía real orden, el fiscal cuando no tenía competencia para ello. Instituido el consejo de guerra conforme a derecho, la sentencia, dictada el 29 de julio de 1891, condenaría a Auñón a dos meses de arresto, aunque, como ya había cumplido uno desde el 22 de noviembre a 22 de diciembre de 1890, el otro lo cumplió a bordo de la fragata Gerona. Esto no le afectó en su carrera militar, e incluso se dio la curiosa circunstancia de que, en 1898, sucedería a Beránger al frente de los destinos del Ministerio de Marina.



Vista del crucero en su etapa colonial. (Museo Naval de Madrid, Colección Aguilera)

en la revista naval que se verificó el 11 de octubre de 1892, conmemorativa del descubrimiento de América.

En marzo del año siguiente sería destacado de nuevo a aguas de Santo Domingo, a fin de proteger los intereses españoles en la isla¹⁵, y el 15 de abril zarpa de La Habana con rumbo a Nueva York remolcando a la *Niña*, réplica, como la *Santa María* y la *Pinta*, de las naves del Descubrimiento, para asistir a la revista naval del día 27. En aquel viaje por cierto, se dio la mala casualidad de la muerte a su bordo del contralmirante Gómez Loño, jefe del apostadero de La Habana y de la división naval allí destacada.

(15) El año 1893, aprovechando que el presidente de Santo Domingo, el general de división Ulises Heureaux, se había ausentado de la capital, Ignacio María González, secretario de Estado de Relaciones Exteriores, decidió escapar embarcándose secretamente —es decir, sin comunicarlo a su jefe de gabinete—, el día 8 de febrero, en el vapor *Fernando el Católico* con rumbo a Puerto Rico, donde el día 27 de febrero firmó una proclama en la que se hacía público el plan que tenía el citado Heureaux de arrendar la bahía de Samaná a una compañía norteamericana, agregando que aquello era el paso preliminar de la anexión a Estados Unidos, buscando con ello la reacción revolucionaria del pueblo, contrario mayoritariamente a ella. El hecho de haberse admitido por su comandante (teniente de 1.^a Adolfo H. de Solar), de acuerdo con el cónsul español de la ciudad, el embarque del ya exministro en nuestro buque de guerra, motivaría un serio conflicto diplomático con España. Otro . Véase Archivo Histórico Nacional, Ultramar 5146, exp. 53.



El crucero, con el casco pintado de negro, como era habitual en tiempos de guerra. (Museo Naval, Colección Aguilera)

Ya en mayo de 1895, el buque sería retenido por unas horas por el negociado de Sanidad de Tampa (Florida) por carecer de la «Patente de Sanidad», de modo que se le llevó a la isla de Mullet Key, cerca de la entrada del citado puerto, con objeto de que pasara la cuarentena. Enterado el gobierno de Washington, ordenó su pronta liberación, aunque no se libró el buque de ser fumigado por orden de las autoridades de aquel Estado.

En el mes de octubre zarparía de La Habana con rumbo al quebrado de Buenavista, para ayudar en el salvamento del crucero *Cristóbal Colón*, del que logró embarcar a su bordo un buen número de efectos. A final de año lo encontramos patrullando la costa norte de la isla para impedir los desembarcos de armas de los insurrectos cubanos.

Continuando con su labor de policía en aguas cubanas, lo más digno de reseñar en su historial a lo largo de 1896¹⁶. En septiembre de ese año se desplazaría a Puerto Rico, dándose la fatal circunstancia de fallecer, «a causa del vómito», su 2.º comandante, Antonio Matos.

A comienzos de 1897 se le efectuaron algunas reparaciones, y en el mes de abril, ya bajo el mando del capitán de fragata José María Tirado, zarparía de La Habana con rumbo a Nueva York, adonde llegaría al anochecer del día 22

(16) Hemos encontrado una referencia a que, ese año, el pintor vizcaíno Juan de Barroeta Anguisolea realizó, por encargo de la Diputación de Vizcaya y para el crucero, un óleo de la Virgen del Carmen.

con objeto de asistir, junto al crucero acorazado *Infanta María Teresa*, a la inauguración, cinco días más tarde, del monumento en honor del general Ulysses S. Grant. Durante aquella travesía, el buque sufriría diversas averías a causa del temporal que debió capear. En el mes de julio tuvo que proteger con su fuego el relevo de las fuerzas españolas del fuerte de Maravi.

En su informe del día 4 de abril de 1898, el comandante general del apostadero de La Habana informaría al Ministerio de Marina de que se consideraba al buque inútil, al estimarse que no podría moverse durante un mes; por ello, la guerra con Estados Unidos le sorprendería en el varadero de la ciudad, donde se le continuaban realizando obras en su planta motriz. Gracias a ello logró «sobrevivir» al Desastre, por lo que pudo ser repatriado a la Península, adonde arribó (Cádiz), acompañado por el de su misma clase *Conde de Venadito*, el 14 de enero de 1899.

Tras efectuársele una recorrida general en Cartagena, se le comisionó en el mes de octubre a Fernando Poo con el fin de conducir a una compañía de Infantería de Marina, recalando de camino, en el mes de febrero del año siguiente, en Santa Cruz de Tenerife, y en el viaje de vuelta a la Península, en Las Palmas en abril, rindiendo viaje en Cádiz ese mismo mes.

El poco valor militar del buque queda perfectamente reflejado en el conocido real decreto de 18 de mayo del citado año de 1900, rubricado por el entonces presidente del Consejo de Ministros y ministro de Marina, Francisco Silvela, en el que, recordemos, se dieron de baja de un plumazo 25 buques de nuestra Marina de Guerra, y en cuyo texto se aludía al crucero en los siguientes términos:

«El *Infanta Isabel*, también sin valor militar alguno, es conveniente para el servicio de Canarias, Costa de Oro y posesiones de Guinea, y su conservación, mientras no haya otro de eficiencia militar para ello es ineludible [...] Art. 2.º *El Infanta Isabel* será dado de baja cuando lo exija el cambio de sus calderas actuales, u otras reparaciones de carena de importancia ...»

Esta fue la razón por la cual, en vez de condenarlo al desguace, al *Infanta Isabel* se le asignó, el día 18 de junio, un nuevo comandante, el capitán de fragata Francisco Javier Delgado y Fernández¹⁷.

Una intrascendente comisión

Al poco, el marino recibiría la orden de alistarse integrarse en la división naval al mando del capitán de navío de 1.ª clase José Morgado Pita da Veiga,

(17) Nació en Jerez de la Frontera el 24 de febrero de 1846, e ingresó en el servicio el 1 de enero de 1862. Estuvo de guardiamarina, en uno de los buques de la Escuadra del Pacífico, el día del combate de El Callao. Había ascendido a capitán de fragata el 30 de abril de 1891. Al estar casado con M.ª Carmen Viaña Pérez, es más que probable que Enrique Delgado Viaña, de la promoción de la Armada de 1896, fuera su hijo.



El *Infanta Isabel* haciendo salvas. (Museo Naval, Colección Aguilera)

en el viaje regio que se había programado aquel verano por el litoral cantábrico, que se había previsto los reyes hicieran a bordo del *Infanta*¹⁸.

De esta manera, el *Infanta Isabel* fondearía, con el resto de los buques, el 19 de julio en San Sebastián. Es importante reseñar aquí que, durante la singladura, sufrió un «recalentamiento en la máquina» que obligó a hacer el viaje a velocidad reducida. A esta avería se le quitó importancia ya que, como se publicó en la prensa¹⁹, aquella podría ser reparada con facilidad.

El día 23, los barcos de aquella división naval fueron visitados por la reina regente y el rey niño, y ocho días más tarde María Cristina hizo la distribución de los camarones para alojar a su séquito en el crucero²⁰.

Sería por aquellos días cuando se recibió la noticia de la celebración, en el puerto de Arcachón, de una revista naval de la escuadra francesa que tendría lugar los días 4, 5 y 6 de agosto, por lo que de inmediato el Gobierno pensó comisionar en solitario al *Infanta Isabel* para acudir al evento, si bien a la postre se estimó oportuno que fuera acompañado por el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*, que llegaría a la bahía donostiarra el día 2.

(18) Véase *La Correspondencia Militar* de 4 de agosto de 1900.

(19) Véase la edición de *El País* del viernes 20 de julio de 1900.

(20) Véase dicha distribución en CASTILLO-PUCHE, pp. 33-34.

El accidente²¹

Al día siguiente, en una de aquellas tardes luminosas y plácidas estivales de las que tanto disfrutaba la reina²², fue cuando se produjo la tragedia.

El *Infanta Isabel* se encontraba fondeado, levantando la presión a sus máquinas, al abrigo de la isla de Santa Clara. Desde el Palacio de Miramar, Morgado, que se encontraba allí con objeto de despachar con María Cristina, contemplaba con la ayuda de unos anteojos la salida de los buques, fijándose en el *Vasco Núñez de Balboa*, que ya se había puesto en movimiento y embocaba la salida de la bahía.

En ese preciso instante (17:20 h), en el interior del *Infanta Isabel* se hundía el cielo del horno de una de sus calderas de proa, situada en su costado de babor, por lo que, percatado uno de los fogoneros de ello, avisó al primer fogonero, quien ordenó que se abrieran los grifos, sucediéndose a continuación una explosión que abrió un boquete de unos 60 cm, por el cual escapó el vapor a una presión de 65 libras, causando quemaduras muy graves a cuatro fogoneros y de distinta consideración en manos y piernas a otros 23 hombres al salir también el vapor por una escotilla de cubierta²³. Gracias a que las otras tres calderas estaban incomunicadas entre sí, la catástrofe no fue mayor. De inmediato bajaría a máquinas el 2.º comandante (Herranz) para evaluar la situación.

Desde la distancia se observó cómo del barco salía una gran columna de humo, y fue al disiparse esta cuando se hicieron señales desde su bordo y se comunicó erróneamente²⁴ por señales, que habían estallado los tubos de las calderas. También se informó de que cuatro miembros de su dotación estaba

(21) En la cámara de oficiales del buque se colgó un retrato fotográfico de la infanta, a cuyo pie iba la siguiente leyenda: «Al crucero de su nombre dedica este recuerdo, deseándole siempre gloria y suerte. Enero 1886. Isabel de Borbón».

(22) Fue a partir de 1887 cuando María Cristina puso de moda los veraneos en San Sebastián. Aunque era poco dada a las aventuras marítimas, sí le gustaba mucho, de cuando en cuando, navegar por la bahía a bordo del escampavía *Guipuzcoana*, en el que bogaban los mejores remeros donostiarras..

(23) Soldado de Infantería de Marina Juan Peleteiro, que fue el más afectado, pues estaba en la boca de la escotilla con quemaduras graves; soldados artilleros Salvador José Palmeiro y Ramón García; marineros Pedro López Álvarez, Domingo Baravelo, Manuel Rodríguez Cañas, Amaro Esteban, José Rodríguez Pita de Cervantes, José Jerez Caballero, Manuel Méndez Pérez y Ramón García Baños; fogoneros Ángel Naque Rodríguez, José Rodríguez Gil, Alfonso Gallego Martínez, Manuel Méndez Pérez, José Pérez Caballero, José Francés Roig, Vicente Lacamba Pérez, Isidro Amaller, Juan Quintela, José Vega Castrejana, Ginés Valero, José Rodríguez, Nicolás Nofuentes (falleció el día 14) Isidoro López (que finalmente, como hemos indicado, falleció) y Bartolomé Díaz del Río (fallecido tres días más tarde, como contaremos); y el mayordomo Ambrosio Bilbao. Si tenemos en cuenta que la real orden de 12 de julio de 1881 estableció que la plantilla del personal de máquinas de estos buques quedara fijada en un primer maquinista, dos segundos, un tercero, un cuarto, tres ayudantes de máquinas, seis fogoneros de primera y trece de segunda, vemos que casi todos los fogoneros resultaron afectados por el siniestro.

(24) Fruto de la confusión propia de los primeros momentos pero, como hemos apuntado, la causa fue otra.

muy graves (Ginés Varelo, Nicolás Nofuentes, Bartolomé Díaz del Río e Isidro López).

A toda prisa, Morgado se dirigió al yate *Giralda*, que se encontraba fondeado al lado del buque siniestrado, para cambiar su uniforme de gala por el de faena y embarcar a continuación en su falúa con objeto de conocer de primera mano lo sucedido.

Mientras tanto, en el *Infanta Isabel* se ordenó el arriado de sus botes, a fin de conducir a tierra a casi todos los heridos, salvo los que por orden facultativa se prefirió que permanecieran a bordo²⁵. Una vez que llegaron al muelle, a unos se les trasladó al hospital militar, y a otros, a la casa de socorro del puerto. Pero, a pesar de la diligencia en el traslado y de los cuidados recibidos, a las 20:00 el fogonero Isidoro López falleció por las graves quemaduras que presentaba por todo su cuerpo.

Al día siguiente, una afligida María Cristina, acompañada por Morgado, el ministro de la Gobernación y varios miembros de su Cuarto Militar, visitó a los heridos, y a las cinco de la tarde se procedió al entierro del citado fogonero, al que asistieron Dato y Morgado.

También al día siguiente zarparía el *Vasco Núñez de Balboa* de Pasajes, adonde por señales se le comunicó que debía dirigirse a la espera de órdenes con objeto de cumplimentar la comisión, de la que por cierto regresaría el día 8.

Por otra parte, se dispuso que el *Infanta Isabel* fuera reparado en Bilbao (Astilleros de Nervión), adonde pudo llegar por sus propios medios (previa escala en Pasajes) el día 7, y donde días después le fueron instalados dos nuevos hornos, lo que apunta a que no solo el accidentado estaba en deficientes condiciones. Precisamente el día anterior conoció la muerte, a las dos y media de la tarde, de otro de los heridos más graves que se encontraban en el hospital militar, el también fogonero Bartolomé Díaz del Río²⁶.

(25) Soldado de Infantería de Marina Juan Peleteiro y marineros José Rodríguez Pita de Cervantes, José Jerez Caballero, Manuel Méndez Pérez y Ramón García Baños.

(26) Nacido el 12 de julio de 1873 en San Julián de Vigo (Ayuntamiento de Paderno [La Coruña]), era hijo de Antonio y de Francisca. Tenía el pelo castaño, ojos pardos, barba poblada y era de estatura baja. Había sido panadero. Inscrito en el departamento de Ferrol, ingresó en el servicio el 21 de septiembre de 1896 por cuatro años de campaña, pasando destinado poco después al transporte *General Valdés*. Al crucero había llegado en el mes de junio, por lo que solo le hubieran quedado tres meses para cumplir con su compromiso con la Armada (Archivo Naval de Ferrol, libreta 8-129). Su agonía fue horrible «... solo se acuerda de sus hijos. Ha sido preciso colocarle una camisa de fuerza porque se tiraba de la cama y se arrancaba los vendajes (...) como tiene más de las dos terceras partes de la piel destruidas, no hay en el cuerpo la superficie necesaria para la eliminación, temiéndose sobrevenga la infección de sangre. Toma leche y hielo para evitar los vómitos que ya se iniciaron ...» Véase el diario *El Día* de 8 de agosto de 1900.

Las consecuencias

La primera, e inmediata, fue disponerse que tanto la reina madre como el rey niño realizaran el viaje en el yate *Giralda*, buque que, aunque pequeño para acoger a su séquito, era moderno y, visto lo visto, más seguro que el crucero.

La segunda, con igual premura, fue la instrucción de las diligencias previas de averiguación de las causas que había producido el accidente.

La investigación posterior encontró la caldera accidentada con el horno completamente quemado. El suceso se achacaría al excesivo depósito o suspensión de impurezas (sales o grasas), que provocó un sobrecalentamiento fatal.

La prensa cargaría las tintas contra Silvela y la Armada. El político quedaría muy tocado tras el grave incidente, pues la opinión pública pedía explicaciones sobre cuál había sido su criterio para mantener en servicio activo al buque tras la gran «limpia» que había hecho con su decreto meses atrás. Aunque intentó lavar su imagen presentándose en la capital donostiarra el 5 de agosto con objeto de visitar a los heridos, su “suerte”, por este y otros asuntos, estaba echada²⁷. Además, y para más inri, el día 14 fallecía en el hospital el marinero Nicolás Nofuentes.

A los máximos responsables de la Marina la prensa les acusó de no emplear en el buque los fondos necesarios para su reparación. Sin embargo, el accidente era del todo inexplicable para sus altos mandos pues, antes de emprender cualquier viaje o comisión, el buque debía ser examinado sobre sus condiciones operativas y evolutivas.

Quizás por ello, la real orden de 17 de octubre siguiente aumentaría la dotación del crucero en un maquinista mayor de 1.^a, en razón a que, y aquí citamos textualmente de la norma, «por error de copia lo omitió ...». Esto tendría parte de sentido si tenemos en cuenta que la real orden de 12 de julio de 1881 estableció que la plantilla del personal de máquinas de estos buques quedara fijada en un 1.^{er} maquinista, dos segundos, un tercero, un cuarto y tres ayudantes de máquinas, es decir que efectivamente no se incluyó a un maquinista mayor de 1.^a, si bien en el Reglamento de Dotación de 2 de agosto de 1900 existía una pequeña variación, pues se eliminó el maquinista 4.^o por cuatro aprendices, por lo que escrupulosamente copiado no estaba.

Respecto al comandante, debemos recordar aquí que las reales órdenes de 8 de octubre de 1866 y 9 de julio de 1875 exhortaban a los comandantes de los buques a promover el interés de los maquinistas para la mejor conservación de las calderas, a fin de que informasen sobre su mantenimiento y las vigilasen para evitar su deterioro, por lo que se le podía haber acusado de falta de celo.

Lo curioso del caso es que, en los días siguientes al suceso, la prensa no hizo mención alguna de él, aunque sí se dio cierta relevancia a la felicitación

(27) Cesó como presidente del Consejo de Ministros el 23 de octubre.

que a su segundo le dio personalmente Silvela por su actuación en los momentos inmediatos posteriores a la explosión, algo que en principio no deja de sorprender pues, como comandante, era el máximo responsable de su navío.

Quizás la explicación la encontremos en la aceptación, por parte de la superioridad, de su petición de pasar a la sección de reserva, lo cual hizo que desembarcara del crucero el día 30 de diciembre con el ascenso a capitán de navío. Como, a pesar de los esfuerzos, no hemos encontrado sumaria alguna instruida al efecto²⁸, todo hace pensar que hubo intención de «pasar página» cuanto antes aprovechando aquella solicitud, en la que aducía su antigüedad y mala salud²⁹.

Pero las sorpresas con el señor Delgado y Fernández no acaban aquí, ya que lo que sí hemos conseguido localizar en su expediente personal son las cuatro sumarias que, en 1904, siendo capitán de navío y comandante de Marina de Mallorca, se le incoaron por varios motivos (exacciones, malversación, contrabando y falta de atención con el comandante del cañonero *Vicente Yáñez Pinzón*, el teniente de navío de 1.^a clase Ramón Cano Puente.), si bien todas serían sobreesidas, falleciendo el día 8 de junio del año siguiente.

Por último, otra cosa que nos ha llamado la atención, y que en nuestra humilde opinión refrenda la hipótesis de una injustificable «vista gorda» por parte de la superioridad sobre el accidente, es la necrológica que sobre su hoja de servicios apareció en la *Revista General de Marina*, donde se repasa su andadura profesional con más o menos detalle hasta 1875, obviando cualquier referencia posterior y sin incluir, ni mucho menos, mención alguna del accidente.

Fuentes documentales y bibliográficas

Archivos

- Archivo General de Marina Álvaro de Bazán
- Archivo Histórico Nacional
- Archivo Naval de Ferrol.

Bibliografía

- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, t. II: 1868-1898*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1995.

(28) No se puede descartar, en ningún caso, que se encuentre traspapelada. No obstante, ni nosotros ni los técnicos del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán la hemos encontrado por ninguna parte.

(29) En el informe de los profesores de Sanidad de Ferrol de 14 de diciembre de 1900 se señalaba: «... Se observan, en este jefe, síntomas muy manifiestos de excitación cerebral de carácter nervioso producidas, sin duda alguna, por las repetidas congestiones cerebrales que ha padecido con debilidad consentiva de las facultades intelectuales que le impide fijar las ideas en asuntos que requieran gran atención (...) por lo que conceptúan los que suscriben que es de imprescindible necesidad se le conceda el pase a la reserva que solicita ...».

ALEJANDRO ANCA ALAMILLO

- CAMPANERA I ROVIRA, Albert: *Los cruceros españoles. Crónica versus Historia, 1875-1975*. Real del Catorce, Madrid, 2014.
- CASTILLO-PUCHE, José Luis.: *Diario íntimo de Alfonso XIII*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1999.
- COELLO LILLO, Juan Luis, y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura de Naval, Madrid, 2001.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Los Apostaderos y Estaciones Navales españolas en Ultramar*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1998,
- MARCO, Miguel Ángel de: *La Armada española en el Plata (1845-1900)*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, Rosario, 1981.
- VEGA, Antonio de la: *La propulsión mecánica en la Armada*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Militares, S.A., Madrid, 1986.

Publicaciones periódicas (periódicos y revistas)

- *El Correo Militar*
- *El Imparcial*
- *El Mundo Naval Ilustrado*
- *La Correspondencia Militar*
- *La Época*.

Publicaciones Oficiales

- *Colección Legislativa de la Armada (1900)*
- *Estado General de la Armada (1901)*
- *Revista General de Marina (1905)*

EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE. UN PROBLEMA LATENTE: LA DESECACIÓN DEL ALMARJAL

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel del Cuerpo General de las Armas (retirado) (Artillería)
Recibido 27/12/2019 Aceptado: 10/11/2020

Resumen

En el número 148 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, publicábamos una semblanza del teniente general Tilly y García de Paredes (1790-1792). Pues bien: fue durante su mandato cuando se acometió nuevamente la obra de la desecación del Almarjal, que si bien tuvo mucha influencia en la urbanización y salubridad de la ciudad de Cartagena, tal influencia no fue menor en el entorno del recién terminado Arsenal, por lo que era precisa la intervención en la ejecución de los proyectos del personal de Marina. Aprovechamos esta circunstancia para publicar los anexos que citábamos en la semblanza mencionada y que son complementarios de lo expresado en él.

Palabras clave: Francisco Javier Everardo de Tilly, Departamento marítimo de Cartagena de Levante, Arsenal de Cartagena de Levante, Almarjal.

Abstract

In number 148 of the REVISTA DE HISTORIA NAVAL, we published a portrait of Lieutenant General Tilly and García de Paredes (1790-1792). Well, it was during his tenure when the work to dry out the Almarjal was undertaken again, which although it had a great influence on the urbanization and health of the city of Cartagena, such influence was not less in the surroundings of the recently completed Arsenal, for what was necessary the intervention in the execution of the projects of the personnel of Navy. We take advantage of this circumstance to publish the annexes that we cited in the aforementioned profile and that are complementary to what is expressed in it.

I

Key words: Francisco Javier Everardo de Tilly, Naval Department of Cartagena de Levante, Arsenal de Cartagena de Levante, Almarjal

Introducción

LIBRES ya los ingenieros del Ejército de responsabilidades en la construcción del arsenal y de sus edificios logísticos, las cuales habían asumido los del bien nutrido Cuerpo de Ingenieros de Marina¹, estos centran en las obras de fortificación de la plaza toda su actividad y acometen nuevamente el tema de la desecación del Almarjal, situado al norte de la ciudad. Y es que, a pesar de las obras realizadas en años anteriores, tales como la formación del malecón de defensa, que ya aparece terminado en abril de 1742, y las obras posteriores para «el asiento del empedrado fuerte», en la cuneta a lo largo del Almarjal hasta la embocadura del mar, la salida al mar² de sus aguas no se había podido verificar completamente por lo profundo del terreno, mostrando signos de estar nuevamente cegada. Así que esta especie de foso, en el que vertían sus aguas pluviales las diversas ramblas y acequias, se había convertido en un terreno pantanoso e insano, merced a que su fondo estaba compuesto de una capa arcillosa impermeable que mantenía largo tiempo las aguas estancadas y en estado de descomposición. Y esta situación se asociaba a las diferentes plagas y epidemias, especialmente palúdicas, que en años anteriores habían azotado la ciudad, causando multitud de bajas en la población. Esta situación, mantenida durante muchos años, fue frecuente motivo para mantener enfrentadas a la ciudad y la Administración real, especialmente en cuanto a la procedencia de los fondos necesarios para atender al mantenimiento y limpieza de los canales.

(1) Véase Anexo 2.

(2) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), CH 2300-7.

La desecación del Almarjal

Desde antes de 1765, el comandante de ingenieros de la plaza, Mateo Vodopich, por entonces director de las obras del arsenal, venía informando sobre la necesidad de precaver los daños que originaban las frecuentes epidemias que asolaban la ciudad; y así lo expuso en este último año al corregidor para que, «en caso que esta ciudad no pueda por si disponer lo que es conducente a este efecto», recurra él a la superioridad³.

Pero habrán de transcurrir muchos años para dar un paso efectivo en este sentido. Se dará en cumplimiento de la real orden de 22 de noviembre de 1785 del joven ministro de Marina Antonio Valdés, donde, como consecuencia de la exposición hecha por la Junta de Médicos

«que concurrieron a esta ciudad, para tratar sobre las enfermedades que la afligían, que [señalaron que] el origen de tan maligna epidemia dependía de los vapores que en el verano han exhalado los pantanos del Armajal y que hasta que este sitio quede con el declive necesario, para que las aguas no se detengan estará siempre el pueblo expuesto a semejantes contagios, queriendo el rey redimirlo de tan funestos estragos como los que ha padecido; se ha servido determinar que tratando en junta de ciudad de este punto de desagüe con asistencia del ingeniero D. Mateo Wodopich se propongan los medios de llevarlo a efecto respecto a que según han opinado los expresados facultativos, no es suficiente la limpia que puede hacerse de dicho pantano ni tampoco cabe que todos los años se ejecute con oportunidad».

El asunto no se demoró, pues en cabildo municipal del día 13 de febrero del año siguiente, el ingeniero 2.º jefe de la Comandancia, por ausencia de Vodopich, presentó ante los diputados de la Junta de Sanidad un proyecto para conseguir que en el pantano que tanto ha atemorizado al vecindario «no tan solo no entren aguas (...) sino que sea fértil y deleitoso». Adjuntaba al proyecto el plano y perfiles que se le encargó levantar, asistido por el ingeniero extraordinario don Manuel Olaguer Feliú, «en el que se comprendiesen todas las vertientes que derraman al Almarjal, cortasen los diferentes perfiles que juzgasen indispensables con las nivelaciones respectivas para poder con el acierto que deseo formar el proyecto», mostrando en qué términos se deberán ejecutar sus obras y adjuntando el correspondiente detallado presupuesto que asciende a 2.327.098 reales de vellón. En definitiva, un proyecto por el que, reconocido

«que estando el terreno más bajo del Almarjal más elevado 9 pies que el nivel del mar y que no habiendo impedimento insuperable para la formación de canales con suficiente desnivel para que corran las aguas y desagüen en el mar, no admite la menor duda en que se consiga la total desecación de este pantano y que facilitando el terreno el poder recibir las de todas las vertientes antes de entrar en él dirigiendo-

(3) AMC, CH 952, RAMOS BASCUÑANA, Francisco de P.; GARCÍA FARIA, Pedro, y OLIVER, Francisco de P.: Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena, doc. 1, memoria, 3.ª Parte, cap. 37. Reseña histórica de los trabajos verificados para realizar el saneamiento de Cartagena, Barcelona, año 1897.

las por diferentes zanjas al canal de desagüe quedará este terreno libre de inundación, y útil para el cultivo lo que podrá verificarse proporcionándoles las salidas las unas por el punto 17 nombrado el Batel y las otras por la citada Algameca chica»,

y estimando en tres años el tiempo necesario para dar por finalizada la obra. Todo fue remitido a Valdés, sin demora, el 18 de febrero, con una carta de agradecimiento de la ciudad; y una real orden del día 24 solicita informe «sobre los medios y fondos menos gravosos al público para el efecto, con justificación del estado del producto de propios, arbitrios, cargas, sobrantes y existencias»⁴.

Contribuye a reavivar este asunto la difusión del «Discurso Físico Matemático» de Luis Santiago Vado, y en 1787, una publicación cuya autoría es del doctor en medicina Martín Rodón y Bell, pues en su recorrido por las epidemias acontecidas en el periodo señalado no duda en afirmar «que la causa de estas enfermedades eran las aguas detenidas en los Almarjales», todas de consecuencias asombrosas, «pero la última que acaba de padecer esta ciudad en el año pasado de 1785 fue mucho mayor que todas ellas», afectando principalmente a los vecinos del Almarjal, que a finales de agosto estaban encendidos de calenturas.

Sin embargo, no debió de acometerse con mucha diligencia este proyecto, pues el impulso inicial quedó paralizado, bien por las vacilaciones que surgieron en torno a la falta de fondos, el mal estado de salud de Vodopich que desembocó finalmente en su fallecimiento a finales de 1787 y la dedicación que demandaban las obras de fortificación en la plaza que en febrero de 1789 estaban próximas a finalizar. No obstante, con fecha 10 de diciembre de 1789 el ingeniero Ordovás tiene finalizado un nuevo proyecto, en el que nos da a conocer que, con su ejecución, «la utilidad que redundará en beneficio de su público, su cultivo y lo que contribuirá este a hermosear la vista de los contornos de esta plaza, las alamedas que en él se manifiestan podrán formarse de moreral (árbol que tributa con su hoja, dos cosechas de valor al año), álamos, sauces y mimbres» y tras un detallado cálculo de las obras señala un montante de un millón cuatrocientos cinco mil ciento noventa y siete reales de vellón con diecisiete céntimos. Todo ello va acompañado de un informe del entonces comandante de Ingenieros de la plaza, Leandro Badaran, en el manifiesta que, «habiéndolo reconocido con la debida prolijidad, y aun cotejado con el proyecto antiguo, puedo asegurar a V.M. que me satisface por todas las circunstancias»⁵. Pero fue precisa una nueva real orden, de 20 de mayo de 1790: «... en que se manda que esta ciudad recuerde reverentemente a S.M. la resolución del expediente formado sobre el desagüe del Almarjal por medio de un canal con arreglo al plano y perfil de las obras trazadas por el ingeniero D. Mateo Bodopich»⁶, y por real orden de 14 de septiembre se aprueba el

(4) AMC, CH 2162-6, y Planos del Centro Geográfico del Ejército, ref. 120, y Servicio Histórico Militar, MU-04-04 (también Archivo General de Simancas, LII 29).

(5) AGMM, doc. 3882, sign. 4.4.6.4.

(6) AMC, Libro de actas capitulares (LAC), sesión de 7/6/1790.

proyecto formado para el desagüe, desecación y cultivo del terreno pantanoso del Almarjal, disponiendo que «se ejecute la obra del desagüe del Almarjal de esta ciudad con arreglo al plano formado por el ingeniero extraordinario D. Juan de Ordovás, poniendo esta obra al cuidado de la junta de terrenos de esta plaza establecida en 1781»⁷.

Sin embargo, el terremoto ocurrido en Orán, al que nos hemos referido anteriormente, no permitió que este proyecto se realizara con la rapidez que se estimaba necesaria, ya que los ingenieros Badaran y Ordovás fueron destinados en comisión a dicha plaza. Allí permanecerá el primero hasta su evacuación, y el segundo, por un corto periodo de tiempo para atender a las urgencias necesarias, así que hasta febrero del año siguiente no se pudo finalizar dicho proyecto y remitirlo para su aprobación⁸. Pero en los primeros días de abril, con Ordovás ya presente en la plaza, la junta de acuerdos del departamento solicita su presencia para cumplimentar una real orden de 15 de marzo anterior y examinar el plano formado «para la obra del desagüe del Armajal»⁹, ya que por vía reservada se habían expuesto «los perjuicios que a la conservación de este puerto, ocasionaría el desagüe a él, del Armajal», lo que tiene lugar en la junta celebrada el día 18 siguiente, a la que también asistieron todos los vocales, el comisario de guerra Sebastián García de Santa María y el ingeniero en 2.º Juan Smith,

«y seguidamente exhibió D. Juan de Ordovás los planos de su proyecto, leyendo el manifiesto de él, de que inteligenciados todos los vocales, y habiendo discutido alternativamente sobre los indicados perjuicios, y medios de evitarlos según es la real voluntad quedaron generalmente convencidos de que el intentado desagüe del Armajal al puerto le sería tan dañoso, como que se disminuiría considerablemente su fondo por el tarquín y arenas que entrarían en él, envueltas en las aguas, pues aun sin este motivo, se ha visto la enorme diferencia que se advierte en el hecho, el cotejo del estado en que se hallaba antes de verificarse su limpia en el año de 1750 para la formación de su dársena, caño y fondeadero con las sondas hechas en los años de 1779 y 1789».

Así que, una vez todos de acuerdo en llevar a cabo el desagüe del Armajal por distinto paraje, se estimó lo más conveniente «que [a] las aguas de la rambla nombrada de Benipila se les diese la dirección a la Argameca, sin entrar en el Armajal, y que [a] las que llegan a este, y estancan en él, procedentes de otras avenidas se les diese su salida por el mismo paraje vencién-dose el inconveniente del muy poco desnivel que proporciona la mucha distancia que hay desde el Armajal a la Argameca, trayendo las aguas de esta por medio de un canal a una proporcionada en que puedan unírsele las de aquel si no fuese asequible el medio propuesto por el Sr. Ingeniero director de conducir las por mayor altura al citado paraje, antes de entrar en el Armajal», acordando final-

(7) *Ibíd.*, 5/10/1790.

(8) *Ib.*, 22/2/1791.

(9) *ib.*, 14/4/1791.

mente que el ingeniero director Joaquín Ibarquien, el ingeniero en 2.º Juan Smith y el referido Ordovás conferenciasen sobre estos particulares y acordasen lo más conveniente¹⁰, no tardando Ordovás en presentar «el nuevo plano que ha formado para la obra del desagüe del Armajal dando salida a sus aguas por la Argameca»¹¹, lo que por real orden de 10 de mayo mereció la aprobación real para «que se lleve a efecto dicha obra»¹² y por otra de 23 de agosto se recibe la confirmación de haber pasado esta al gobernador de la plaza¹³.

También en 1792, el ingeniero Ordovás hizo otro trabajo titulado «Origen y descripción del Almajar y daños que puede ocasionar su vecindad», en el cual señala los efectos de las obras del arsenal en el Almarjal, pues desde que «dejó de estar en comunicación con el mar, y levantándose su fondo por los efectos de los arrastres promovidos por las lluvias, se convirtió en terreno pantanoso; desde fecha tan remota procede positivamente lo que podríamos llamar decadencia en la salubridad de esta población»¹⁴. De esta época y asunto hemos localizado dos planos en el Centro Cartográfico del Ejército, con referencias 123 y 122 respectivamente, titulado el primero «Plano que manifiesta el nuevo proyecto que se propone para el total desagüe del Almajar de Cartagena», sin fecha y con nota manuscrita que dice: «... es copia del original que firmó D. Juan Ordovás. Badaran», y el segundo, titulado «Plano del Almajar de Cartagena y sus contornos», este sí fechado en 1792. Además, hemos localizado otros dos planos de esta misma autoría, uno de 16 de agosto de 1792, con el título «Plano que manifiesta la disposición que tendrá el terreno del Almajar de esta ciudad después de concluida la obra que se está actuando con Real aprobación», y otro de fecha 31 de mayo de 1796, titulado «Plano que manifiesta la distribución de el espacio de el Almajar en 16 suertes de 32 taullas cada una según la Real Orden de S.M. de 14 de septiembre de 1790 en el que también se demuestra la disposición de los caminos que sirven de tránsito, azarbes que deben hacerle para purgar las aguas de su suelo, y cuanto conduce a llenar en esta parte el proyecto aprobado»¹⁵.

ANEXO 1

Arreglo de operarios de los obradores y otras atenciones de este Arsenal que a conformidad de lo mandado en real orden de 13 de septiembre de 1791 ha dispuesto la Junta de este departamento en sesión de 21 de septiembre y debe verificarse en 1 de octubre próximo en el modo y forma que prescribe la expresada resolución.

(10) Ib., 18/4/1791.

(11) Ib., 2/5/1791.

(12) Ib., 18/5/1791.

(13) Ib., 31/8/1791.

(14) AMC, CH 952.

(15) AMC, PL 6 y PL 5.

Ramo de Ingenieros

— *Dirección de la Sala de Galivos*

- 1 capataz con 12 r.s laborales (sic)
- 1 operario con 10
- 1 ídem con 9
- 1 ídem con 8
- 1 ídem con 7
- 1 ídem con 5

TOTAL 6

— *Escultores*

- 1 maestro mayor con 50 escudos de sueldo
- 1 operario con 12 r.s laborales
- 3 ídem con 10

TOTAL 5

— *Pintores*

- 1 maestro mayor con 50 escudos de sueldo
- 1 capataz con 12 r.s laborales
- 3 operarios con 9
- 6 ídem con 8

TOTAL 11

— *Obrador con bombas contra incendios y de fuego*

- 1 maestro mayor con 60 escudos de sueldo y 30 de gratificación
- 2 capataces con 12 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 5 operarios con 11
- 5 ídem con 10
- 3 ídem con 9
- 3 ídem con 8
- 2 ídem con 7
- 2 ídem con 6
- 1 ídem con 5
- 2 ídem con 4
- 1 ídem con 3
- 1 ídem con 2

TOTAL 29

— *Torneros*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo
- 1 capataz con 12 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 12 operarios con 10
- 12 ídem con 9
- 12 ídem con 8
- 8 ídem con 7
- 8 ídem con 6
- 6 ídem con 5
- 6 ídem con 4
- 3 ídem con 3
- 3 ídem con 2

TOTAL 73

— *Remolares*

- 1 capataz con 12 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 4 operarios con 10
- 4 ídem con 9
- 2 ídem con 8
- 2 ídem con 7
- 2 ídem con 6

TOTAL 16

— *Toneleros*

- 1 capataz con 13 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 9 operarios con 10
- 5 ídem con 9
- 5 ídem con 8
- 3 ídem con 7
- 3 ídem con 6
- 1 ídem con 5
- 1 ídem con 4
- 1 ídem con 3

TOTAL 30

— *Faroleros*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo
- 1 capataz con 12 r.s laborales
- 2 operarios con 10
- 2 ídem con 9
- 2 ídem con 8
- 2 ídem con 7
- 2 ídem con 6
- 2 ídem con 5
- 2 ídem con 4
- 1 ídem con 3
- 1 ídem con 2

TOTAL 18

— *Obrador de talcos*

- 1 maestro con 10 r.s diarios

TOTAL 1

— *Herreros y cerrajeros*

- 1 maestro mayor con 50 escudos de sueldo
- 4 capataces con 13 r.s laborales
- 4 operarios con 12
- 4 ídem con 11
- 10 ídem con 10
- 10 ídem con 9
- 22 ídem con 8
- 22 ídem con 7
- 16 ídem con 6
- 20 ídem con 5
- 7 ídem con 4
- 7 ídem con 3
- 1 zapatero con 10

TOTAL 128

— *Aserradores*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

- 2 capataces con 12 r.s laborales
- 1 cabo con 11
- 30 operarios con 10
- 30 ídem con 8
- 30 ídem con 7
- 10 ídem con 6

TOTAL 104

— *Utensilios generales*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo
- 2 ídem de boyas con 8 r.s laborales

TOTAL 3

— *Obrador de marinería*

- 1 contramaestre con 4 r.^s diarios de gratificación
- 2 segundos ídem con 2 r.^s laborales ídem

TOTAL 3

— *Pontón de la limpia de la dársena*

- 12 individuos con 6 r.s laborales
- 8 ídem con 5

TOTAL 20

— *Ramos de maderas*

- 2 operarios con 11 r.^s laborales
- 1 ídem con 10

TOTAL 3

— *Buzos presidiarios*

- 16 con 1 ½ r.s laborales de gratificación

TOTAL 16

— *Juntas de bueyes y carros*

- 1 capataz de carretas con 10 r.s laborales
- 1 2.º ídem con 6
- 28 juntas con 20 r.s laborales
- 10 carros con 15

TOTAL 40

— *Servicio de las bombas de fuego*

- 1 capataz de rivera con 12 r.s de jornal y medio jornal mas la noche de guardia en que debe alternar con el cabo, como también el día de fiesta con otro medio jornal.
- 1 cabo con 11 r.s ídem en todo
- 2 carpinteros de rivera con 10 r.s de jornal y medio jornal mas en las noches de guardia en que deben alternar como también el día de fiesta con otro medio jornal.
- 2 con 8 ídem en todo
- 2 calafates con 10 ídem
- 2 ídem con 8 ídem
- 2 oficiales de lima con 10 r.s de jornal y medio jornal mas las noches de guardia y días de fiesta en que deben alternar.
- 6 peones con 5 r.s de jornal ídem en todo
- 6 ídem con 4 ídem• 2 buzos presidiarios con 2 r.s de gratificación

TOTAL 26

Ramos de la subinspección

— *Obrador de Armería*

- 1 maestro mayor con 40 escudos de sueldo
- 2 capataces con 12 r.s laborales
- 10 operarios con 10
- 10 ídem con 9
- 9 ídem con 8
- 8 ídem con 7
- 4 ídem con 6
- 7 ídem con 5
- 4 ídem con 4
- 4 ídem con 3

TOTAL 59

— *Ídem de velas*

- 1 maestro mayor con 40 escudos
- 1 capataz con 12 r.s laborales para las velas
- 1 ídem con 11 para ídem
- 1 ídem con 12 para los sastres
- 13 operarios con 10 r.s laborales
- 13 ídem con 9
- 18 ídem con 8
- 18 ídem con 7
- 28 ídem con 6
- 28 ídem con 5
- 18 ídem con 4
- 18 ídem con 3
- 4 ídem con 2

TOTAL 162

— *Fábrica de escudos estampados*

- 1 maestro mayor con 50 escudos mensuales
- 2 capataces con 12 r.s laborales
- 4 oficiales con 10 r.s
- 4 ídem con 9
- 2 ídem con 8
- 2 ídem con 7
- 1 peón para los hornos con 5 ½
- 6 peones con 5
- 1 carpintero con 10
- 1 aprendiz con 3 ½

TOTAL 24

— *Instrumentos náuticos*

- 1 maestro de arreglar ampolletas y ahujas de marear con 5 r.s diarios
- 1 ídem 2.º con 5 ídem

TOTAL 2

ANEXO 2

Oficiales del Cuerpo de ingenieros de la Armada vivos, graduados y agregados; y arquitectos, ayudantes y delineadores de construcción (1791-1796).

— *Joaquín Ibarгүйen*, capitán de navío

- Ingeniero director. Ascendió a brigadier el 21 de abril de 1792 y por real orden de 1 de mayo continuó en el cargo de Comandante de ingenieros hasta que se verifique la llegada del brigadier Tomás Bryant. Cesó en el mando e hizo la entrega el 23 de junio, pasando a la situación de retirado.

— *Tomás Bryant*, brigadier,

- Ingeniero director. Nombrado para este departamento por real orden de 1 de mayo de 1792, tomó posesión el 23 de junio.

— *Diego Contador*, capitán de navío.

- Ingeniero en jefe, el 8 de febrero de 1793 desembarcó en este departamento procedente de Cádiz. Por real orden de 28 de mayo se le concedió licencia de cuatro meses para la Corte pero no llegó a usarla. Ascendió a brigadier y fue nombrado Gobernador de Ferrol

— *Juan Smith*, brigadier.

- Ingeniero en jefe. Desembarcó del navío Reina Luisa en este puerto el 27 de junio de 1794. Por real orden de 21 de enero de 1796 fue destinado al departamento de Cádiz.

— *Manuel Bernia*, capitán de navío.

- Ingeniero en jefe, promovido a su actual empleo por real orden de 21 de abril de 1792, fue relevado de la comisión que desempeñaba en la corta de madera en los montes de la Sierra del Segura, presentándose el 30 de julio en este departamento. Por real orden de 8 de marzo de 1796 se le concedió licencia por cuatro meses para pasar a Madrid.

— *Honorato Bouyon*, capitán de fragata.

- Ingeniero en jefe. Se halla destinado de Comandante de ingenieros en la isla de Mahón y por real orden de 27 de abril de 1792 ascendió a su actual empleo. Por real orden de 29 de mayo fue nombrado para reemplazar en La Habana al fallecido Francisco Autran.

— *Alfonso del Águila.*

- Ingeniero en jefe. Promovido a su actual empleo por patente de 6 de febrero de 1794, continuando con residencia fija en Aranjuez

— *Fernando Seidel.* Capitán de navío graduado.

- Ingeniero en segundo. Destinado como teniente de rey en la plaza de Tarragona.

— *Tomás Lecocq.*

- Ingeniero en 2.º Por real orden de 31 de agosto de 1792 y procedente del astillero de La Habana fue destinado a este departamento, donde se presentó en febrero de 1794. Falleció en Cartagena el 1 de junio de dicho año.

— *Manuel Tsterbens,*

- Ingeniero en 2.º Por real orden de 27 de abril de 1792 es promovido a su actual empleo. Por real orden de 3 de julio pasó a encargarse de la Comandancia de ingenieros de Mahón.

— *Luis de Hevia.*

- Ingeniero en 2.º Por real orden de 27 de abril de 1792 es promovido a su actual empleo y continúa en Madrid a las órdenes del ingeniero general.

— *Guillermo Turner.*

- Ingeniero en 2.º Destinado en el astillero de Mahón es promovido a su actual empleo por real orden de 27 de abril de 1792 y el 29 de mayo se encargó del mando interino. Por real orden de 3 de julio pasó destinado a La Habana.

— *Joaquín de la Croix.*

- Ingeniero en 2.º Este ingeniero ordinario procedente de Ferrol, por real orden de 11 de julio de 1792 fue destinado a este departamento donde se presentó el 3 de octubre. Por real orden de 12 de febrero de 1793 fue comisionado a celar las cortas de madera en los montes de Cuenca, Aragón y Navarra. En 31 de marzo de 1796 ascendió a su actual empleo.

— *Fernando Camuñes.*

- Ingniero ordinario. Destinado en este departamento por real orden de 12 de octubre de 1792, donde se presentó el 29 de noviembre. Embarcó en el navío San Vicente el 25 de febrero del año siguiente. Por real orden de 23 de abril pasó destinado a la Comandancia de ingenieros de Mahón. Desembarcó del navío Ángel de la Guardia el 15 de julio. Por real orden de 12 de noviembre pasó al Cuerpo General de la Armada como teniente de navío.

— *Juan de la Puente.*

- Ingeniero ordinario. Procedente del departamento de Cádiz desembarcó en este de la fragata Atocha el 10 de septiembre de 1793. Embarcó en el navío Concepción el día 12.

— *José del Águila.*

- Ingeniero ordinario. Regresa a este departamento el 14 de julio de 1792. Por real orden de 16 de octubre pasa destinado al Real sitio de Aranjuez.

— *Alfonso Benigno del Águila.*

- Ingeniero ordinario Ascendió a su actual empleo por real orden de 27 de abril de 1792 y nombramiento del día 21. El 14 de julio se restituyó a la capital del departamento procedente del Real sitio de Aranjuez. Por real orden de 24 de diciembre de 1793 pasó al Real sitio de Aranjuez para habilitar las embarcaciones de S. M. y emplearse en su servicio, constando su regreso el 12 de julio del año siguiente. Embarcó en el navío Atlante el 21 de enero de 1795, constando su desembarque el 28 de enero. En 1796 pasará nuevamente destinado a Aranjuez.

— *Manuel Mirallas*, teniente de navío.

- Ingeniero ordinario.

— *Mariano Molina y Miralles.*

- Ingeniero extraordinario. En julio de 1792 pasó comisionado a los montes de Cataluña.

— *Agustín Gutiérrez.*

- Ingeniero extraordinario. Destinado en los montes de la jurisdicción de Cartagena al corte de pino carrasco, la junta del departamento en sesión de 12 de junio de 1793 acordó su relevo.

— *José Mor de Fuentes.*

- Ingeniero extraordinario. Ascendió a este empleo por real orden de 27 de abril de 1792, nombramiento de 21. En agosto de 1793 finalizó la comisión que desempeñaba en los cortes de madera de la Sierra del Segura. El 10 de septiembre a 13 de octubre de 1793 permaneció embarcado en la balandra Tártaro, ingresando en el hospital de Cartagena el día 17 y dado de alta el 5 de noviembre. Embarca en el navío Vencedor el 6 de diciembre. Desembarcó de la fragata Juno el 31 de julio de 1794

— *Diego de Parra.*

- Ingeniero extraordinario. Por real orden de 27 de abril de 1792 y nombramiento del día 21 ascendió a su actual empleo. Por real orden de 12 de octubre fue comisionado a las obras de la nueva población de San Carlos y fue relevado por real orden de 16 de noviembre. La junta del departamento en sesión de 12 de junio de 1793 acuerda su pase a Caravaca para encargarse de la comisión de cortas de pino carrasco.

— *José Cervera.*

- Ingeniero extraordinario. Por real orden de 27 de abril de 1792 y nombramiento del día 21 ascendió a su actual empleo. Embarcó en el bergantín Atocha el 20 de febrero de 1793. Desembarcó de la fragata Juno el 17 de octubre de 1794. Embarcó en la fragata Perla el 8 de mayo de 1795.

— *José María Black.*

- Ingeniero extraordinario. Por real orden de 27 de abril de 1792 y nombramiento del día 21 ascendió a su actual empleo. Embarcó en el navío San Juan Bautista el 28 de febrero del año siguiente, el 11 de junio partió para América y regresó a Europa el 13 de octubre de 1794. Desembarcó de la urca Paula el 15 de diciembre de 1795.

— *Juan de la Rocha.*

- Ingeniero extraordinario. Destinado a este departamento por real orden de 12 de octubre de 1792, procedente del de Cádiz, efectuó su presen-

tación el 4 de noviembre. Embarcó en el navío San Francisco de Asís el 20 de febrero del año siguiente. Desembarcó por enfermedad del navío Conquistador el 13 de marzo. Por real orden de 21 de mayo fue destinado a las obras de la nueva población de San Carlos .

— *Ramón Cala de Bargas.*

- Ingeniero extraordinario. Se presentó en este departamento, procedente del de Cádiz, el 5 de octubre de 1792. Ingresó en el hospital el 11 de noviembre y falleció el día 26.

— *Alonso Montes.*

- Ingeniero extraordinario. Era ayudante de ingenieros por real orden de 27 de abril de 1792 y ascendió a su actual empleo por real nombramiento de 28 de febrero de 1794.

— *Federico Gramaren.*

- Ingeniero extraordinario. Era ayudante de ingenieros y alférez de fragata por real orden de 2 de abril de 1792 y por real orden de 16 de noviembre pasó destinado a las obras de la nueva población en la isla de León, regresando al departamento de Cartagena por real orden de 21 de mayo de 1793 pasando destinado al ramo de carenas a flote. Ascendido a su actual empleo por real nombramiento de 28 de febrero de 1794, embarcando en el navío San Joaquín el 21 de noviembre y desembarcando del navío Arroqante en febrero del año siguiente procedente del navío San Joaquín.

— *José María Abascal.*

- Ayudante de ingenieros. Destinado en el departamento de Ferrol

— *Vicente Pinto Carnero.*

- Ayudante de ingenieros, promovido a este empleo por real orden de 27 de abril de 1792. Por real orden de 23 de abril de 1793 fue destinado al astillero de Mahón.

— *Francisco Meléndez,* alférez de fragata.

- Ayudante de ingenieros por real nombramiento de 19 de diciembre de 1792. Embarcó en el navío San Francisco de Asís el 29 de julio de 1793. Desembarca de la urca Espaciosa el 2 de junio de 1794. Embarca en el navío Vencedor el 23 de octubre de 1794. Desembarca de la

fragata Mercedes el 25 de febrero de 1795. Embarca en el navío San Antonio el 16 al 24 de abril de 1795. Embarca en el navío Ángel el 6 de mayo.

- *Narciso Díaz Milano*, subteniente de infantería del regimiento de la Reina.
 - Ayudante de ingenieros. Por certificado de 15 de noviembre de 1792 del ingeniero director constó su pertenencia al Cuerpo de ingenieros de Marina y por real nombramiento de 16 de noviembre de 1793 se le confirió el empleo de ayudante de ingenieros. Embarcó en la fragata Santa Balbina el 20 de mayo de 1795.
- *Mariano Palacios*, cadete del regimiento de infantería de la Reina.
 - Ingeniero extraordinario. Por certificado de 15 de marzo de 1793 del ingeniero director constó su pertenencia al Cuerpo de ingenieros de Marina y ascendió a este empleo por real nombramiento de 16 de noviembre de 1793.
- *Mariano Palacios*, cadete del regimiento de infantería de la Reina.
 - Ayudante de ingenieros, y por real nombramiento de 16 de noviembre de 1793 se le confirió el empleo de ayudante de ingenieros.
- *Martín Manuel Mateo*, cabo 1.º distinguido de la 3.ª compañía del 9.º batallón de infantería de Marina.
 - Ayudante de ingenieros. Ascendido a este empleo tomó razón el 5 de agosto de 1793. El 5 de febrero de 1794 desembarcó en el puerto de Cartagena
- *Salvador Priego*, subteniente del regimiento de infantería provincial de Cuenca.
 - Ayudante de ingenieros. Ascendido a este empleo por real nombramiento de 14 de julio de 1794. Embarcó en el navío San Antonio de 6 a 24 de abril de 1795. Embarcó en el navío Ángel de la Guardia el 6 de marzo.
- *Timoteo Oscalán*, alférez de navío graduado.
 - Ayudante de ingenieros. Destinado en el departamento de Ferrol. Procedente de un regimiento de infantería se le concedió este empleo por real orden de 10 de mayo de 1793. Desembarcó en este puerto el 21 de diciembre de 1795 en uso de licencia por dos meses para Madrid.

— *José Monti*, alférez de navío.

- Ayudante de ingenieros. Destinado en el departamento de Cádiz. Desembarcó en el puerto de Cartagena de la corbeta Colón el 16 de octubre de 1795 y embarcó en el mismo buque el 21 de enero del año siguiente.

— *Juan Real*, alférez de navío.

- Constructor de jabeques destinado en Mahón. Ascendió a su actual empleo el 9 de mayo de 1792.

— *José Carmona*, alférez de fragata.

- Contra maestre de construcción.

— *Gabriel de Maseres*.

- Se le concedió licencia por cuatro meses que comenzó a usar el 19 de enero de 1792.

— *Gabriel de Cáceres*, alférez de fragata graduado.

- Contra maestre de construcción destinado en el ramo de rivera del astillero

— *Diego del Águila*, alférez de fragata graduado.

- Contra maestre de construcción, destinado en el ramo de rivera del astillero.

— *Pedro Guiffort*, teniente del regimiento de suizos de San Gall.

- Por certificado de 15 de noviembre de 1792 del ingeniero director constó su pertenencia al Cuerpo de ingenieros de Marina.

— *Miguel Barruchi*, alférez de navío.

- Por real orden de 4 de julio de 1794 le fue concedida su petición de agregación a ingenieros.

— *José Sanz*, arquitecto.

- Por real orden de 23 de abril de 1793 se le confirió la graduación de alférez de fragata, continuando la conclusión de las obras de que está encargado, especialmente la del cuartel de batallones.

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

- *Manuel del Águila*, alférez de navío graduado.
 - Ayudante de construcción. Ascendió a su actual empleo el 8 de mayo de 1792.
- *José Carmona*, contraamaestre de construcción.
 - Ascendido por real orden de 13 de octubre de 1794 a ayudante de construcción graduado de alférez de fragata.
- *Gerónimo Laborda*, delineador.
- *Rafael Prats*, delineador.
 - Nombrado por orden de 12 de abril de 1793, por haber resultado idóneo en los exámenes públicos. En virtud de la real orden de 7 de mayo de 1793 pasó al astillero de Mahón.
- *Juan María Bruzo*, delineador.
 - Nombrado por orden de 12 de abril de 1793, por haber resultado idóneo en los exámenes públicos.
- *Vicente Corrales*, delineador.
 - Nombrado por orden de 12 de abril de 1793, por haber resultado idóneo en los exámenes públicos.

FUENTE: Archivo Naval de Cartagena.

LA REPATRIACIÓN A ESPAÑA DE BUQUES DESTINADOS EN CUBA TRAS LA GUERRA DEL 98

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero Industrial
Recibido 15/10/2019 Aceptado: 28/08/2020

Resumen

En Cuba, la guerra del 98 supuso la destrucción de la escuadra del almirante Cervera. Pero además había en aquellas aguas y en las de Puerto Rico un número relativamente elevado de unidades medias y pequeñas que tenían por misión la vigilancia de las costas de las dos islas y de sus zonas marítimas próximas. De estos, unos buques fueron hundidos por la Marina norteamericana, otros lo fueron por sus propias dotaciones, para que no cayesen en manos norteamericanas; un cierto número de unidades fueron capturadas, y otras siguieron en manos de la Armada.

Sobre estas últimas, la Armada tomó la decisión de vender localmente todos los pequeños cañoneros, que habían dejado de tener utilidad en la vigilancia de costas de las islas, y hacer retornar a España aquellas otras unidades que podían seguir siendo operativas. Este trabajo está centrado en los buques que se repatriaron a España cruzando el océano Atlántico, y en la descripción de la citada travesía.

Palabras clave: España, guerra del 98, buques de guerra, repatriación, escuadrilla Marengo, Atlántico, Fort de France.

Abstract

In Cuba, the War of the 98 resulted in the destruction of Cervera's squadron. In these waters and in Puerto Rico ones, there were also a relatively high number of medium and small units monitoring the coasts of the two islands and their nearby maritime areas. From these ships, some of them were sunk by the US Navy, others by their own crews in order to avoid them falling into American hands, a certain number were captured and others stayed by the Spanish Navy.

On the latter ones, the Navy decided to sell locally all the small gunboats that were no more useful for the surveillance of the islands coasts and to return to Spain those other units that could remain in operation. This work is focused on the ships that were repatriated to Spain crossing the Atlantic Ocean and on the description of the aforementioned voyage.

Key words: Spain, Spanish-American War, warships, repatriation, Marenco squad, Atlantic, Fort de France.

Introducción

DURANTE la guerra del 98 entre España y Estados Unidos, en Cuba y Puerto Rico, algunas unidades de la Armada fueron hundidas por la Marina norteamericana, otras lo fueron por sus propias dotaciones, para que no cayesen en manos estadounidenses, un cierto número de unidades fueron capturadas, y otras siguieron en manos de la Armada Española.

La Armada tomó la decisión de vender localmente, a particulares, todos los pequeños cañoneros, que habían dejado de tener utilidad en la vigilancia de costas de la isla, y hacer retornar a España aquellas otras unidades que podían seguir siendo operativas.

Así, de los puertos de Cuba y Puerto Rico, antes de que se cumpliera el plazo acordado con Estados Unidos, salieron todos los buques que la Armada quería repatriar a España. El puerto de concentración fue Fort de France, en la isla de Martinica, colonia francesa. Allí llegaron un total de 11 unidades que se quería repatriar a España.

Para convoyar a estos buques se habían enviado dos cruceros *auxiliares*, el *Patriota* y el *Rápido*, que eran dos trasatlánticos adquiridos por la Armada y artillados en los arsenales.

De estas unidades hubo dos que se vendieron a la armada de la República de Venezuela. Fueron el cañonero-torpedero Galicia y el cañonero *Diego Velázquez*. Años más tarde, Venezuela adquirió el antiguo crucero español *Isla de Cuba*, hundido en Cavite (bahía de Manila, Filipinas) y que fue reflotado y nuevamente puesto en servicio por la Marina estadounidense.

Volvió de Cuba a España, por sus propios medios, el crucero de 3.^a clase *Conde de Venadito*, perteneciente a la clase Infanta Isabel. Había sido destinado

a la escuadra de las Antillas por la Ley de Fuerzas Navales de 1895-1896. En 1899, una vez terminado el conflicto, retornó a España aprovechando el viaje para trasladar los restos de Cristóbal Colón, que se encontraban en la catedral de La Habana, portando a bordo los del capitán de navío Joaquín Bustamante y Quevedo, fallecido en la batalla de Lomas de San Juan.

Desde San Juan de Puerto Rico retornaron a España cuando menos cuatro unidades:

- Crucero *Isabel II*. Perteneciente a la clase Infanta Isabel. Destinado en las Antillas desde En 1898, frente a San Juan de Puerto Rico, mantuvo combate con dos cruceros auxiliares norteamericanos. Regresó a España, arribando a Cádiz el 14 de enero de 1899.
- Contratorpedero *Terror*. Cabeza de una clase de seis unidades. Asignado a la escuadra del contralmirante Cervera. Entró en Martinica para reparar averías y de allí fue a San Juan de Puerto Rico. Allí mantuvo combate con un crucero auxiliar de la escuadra estadounidense, del que resultó con daños. Inició el regreso a España el 15 de septiembre de 1898 a remolque.
- Crucero no protegido de 3.^a clase *General Concha*. Cabeza de una serie de buques a la que también pertenecía el *Magallanes*. Una vez terminada la Guerra del 98, el 15 de septiembre de 1898 regresó a España, posiblemente a remolque de alguno de los cruceros auxiliares de la Armada o de un buque de la Compañía Trasatlántica.
- Cañonero *Ponce de León*, gemelo del *Diego Velázquez*. Fue conducido a España a remolque del *Patriota*, saliendo de Puerto Rico el 15 de septiembre.

Debemos aclarar que ninguna de las unidades citadas anteriormente tiene relación directa con lo que en este trabajo se narra.

Una situación similar a la de Cuba y Puerto Rico se dio en Filipinas, donde toda la División Naval del Sur, compuesta por un pequeño crucero y 12 cañoneros, ante la imposibilidad de repatriación se vendió a Estados Unidos. Además, se pensó que podían volver a España los cañoneros *Quirós* y *Ruy de Villalobos*, destinados en las Marianas y en las Palaos, así como el transporte *General Álava*. Las dificultades que se preveían para una travesía tan larga hicieron que finalmente estas unidades también se vendieran a la Marina norteamericana.

Los buques

Se pensó que se podían repatriar un total de 11 buques, que se concentraron en La Habana, de donde zarparon antes de que se cumpliera la fecha tope acordada para la salida de aquellas aguas. Los buques eran:



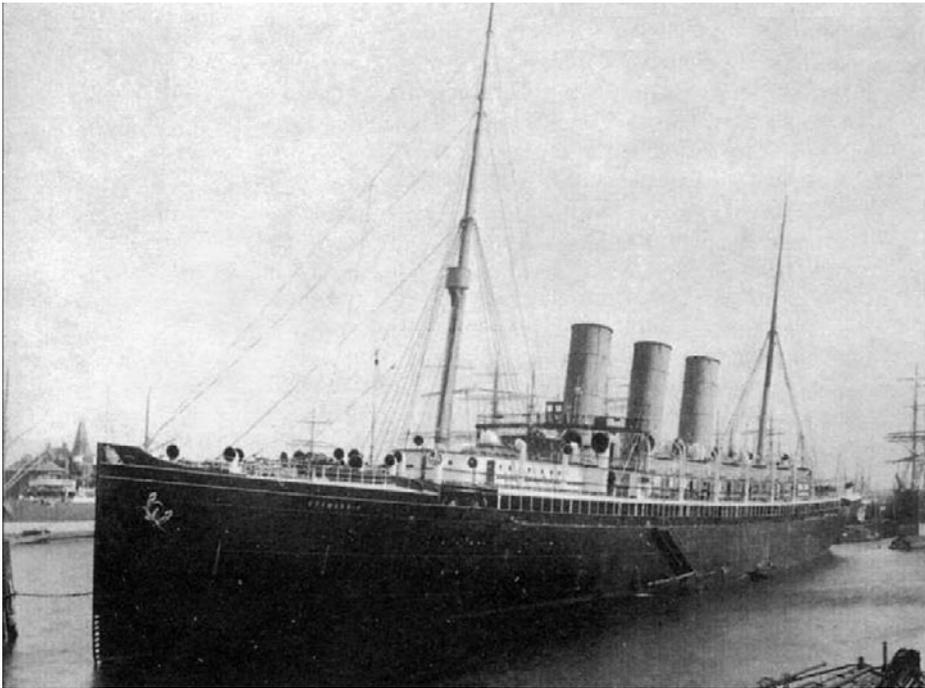
El crucero protegido de 3.^a clase Marqués de la Ensenada. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

- dos cruceros: *Magallanes* y *Marqués de la Ensenada*;
- seis cañoneros-torpederos: *Filipinas*, *Galicia*, *Marqués de Molins*, *Martín Alonso Pinzón*, *Nueva España* y *Vicente Yáñez Pinzón*;
- tres cañoneros: *Diego Velázquez*, *Hernán Cortés* y *Vasco Núñez de Balboa*.

También se concentraron en La Habana, como apoyo a estas unidades, los cruceros auxiliares *Patriota* y *Rápido*, antiguos trasatlánticos alemanes.

Todas las unidades eran de tamaño medio y pequeño, relativamente nuevas y con casco construido en acero. Se encontraban muy desgastadas por el servicio de vigilancia continuo en aguas caribeñas. En muchos casos tenían necesidad de repuestos, sobre todo para el aparato motor, y precisaban especialmente tubos para las calderas. Otro factor concurrente en el deterioro que las afectaba era las pocas capacidades de mantenimiento del antiguo arsenal de La Habana.

De los buques citados, hubo tres que no realizaron la travesía del océano Atlántico para regresar a la Península. El cañonero *Diego Velázquez* se vendió a las fuerzas navales de Venezuela, en las que recibió el nombre de *Miranda*.



El trasatlántico *Normannia*, de la HAPAG, que posteriormente fue el crucero auxiliar *Patriota*.
(Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

El cañonero-torpedero *Galicia* quedó en Fort de France, con avería en las máquinas, a la espera de que llegaran los tubos para sustituir los de su caldera, que debían ser enviados desde Europa. En esta situación fue adquirido por Venezuela para sus fuerzas navales, con la condición de que se entregaran los tubos cuando se enviaran. Fue rebautizado como *Bolívar*. Por el mal estado en que se encontraba, el también cañonero-torpedero *Filipinas* fue vendido en Fort de France directamente para ser desguazado.

En las tablas 1, 2 y 3 se detallan las características de las unidades. No se incluye información sobre el armamento, ya que no aportaría datos de interés para lo que es relevante en este artículo: la travesía del Atlántico en camino de retorno a España.

A comienzos del año 1898 ya soplaban vientos de guerra con Estados Unidos por Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Para reforzar la Armada se adquirieron tres trasatlánticos a la compañía alemana Hapag (*Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft*). Fueron el *Patriota* (ex-*Normannia*), el *Rápido* (ex-*Columbia*) y el *Meteoro* (ex-*Havel*), que en la Armada se armaron y se clasificaron como cruceros auxiliares. En el marco de esta compra también se incluyó el yate *Giralda*, que fue clasificado como aviso.

Las dos unidades formaron parte de la escuadra del contralmirante Cámara, que estaba destinada a reforzar las fuerzas españolas en Filipinas. Las demoras artificiales provocadas por los ingleses en el canal de Suez, y el resultado del combate de Cavite, hicieron que esta escuadra volviera a bases españolas. Una vez finalizado el conflicto, se utilizaron para la repatriación de personal desde Cuba y Puerto Rico.

Tras la repatriación de los buques, ambas unidades se desarmaron y se negoció su venta. El *Patriota* se desarmó y se entregó a la empresa francesa Compagnie générale transatlantique, que lo rebautizó como *L'Aquitaine* y lo mantuvo en servicio hasta 1906. Por su parte, el Rápido se volvió a vender a la compañía originaria, la Hapag, recuperando su nombre inicial de *Columbia*. En 1904 fue adquirido por la Marina imperial rusa, rebautizado como *Terek*. Convenientemente armado, operó como crucero auxiliar durante la guerra ruso-japonesa. Se le dio de baja en 1906 y fue desguazado en 1907.

El *Marqués de la Ensenada* estaba clasificado como crucero protegido de 3.^a clase y era la variante española de los *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*, con algunas diferencias en su construcción respecto a sus hermanos de serie. Inicialmente estuvo asignado a la Escuadra de Instrucción en aguas españolas, pasando posteriormente a Cuba como una de las principales unidades destacadas en aquel apostadero.

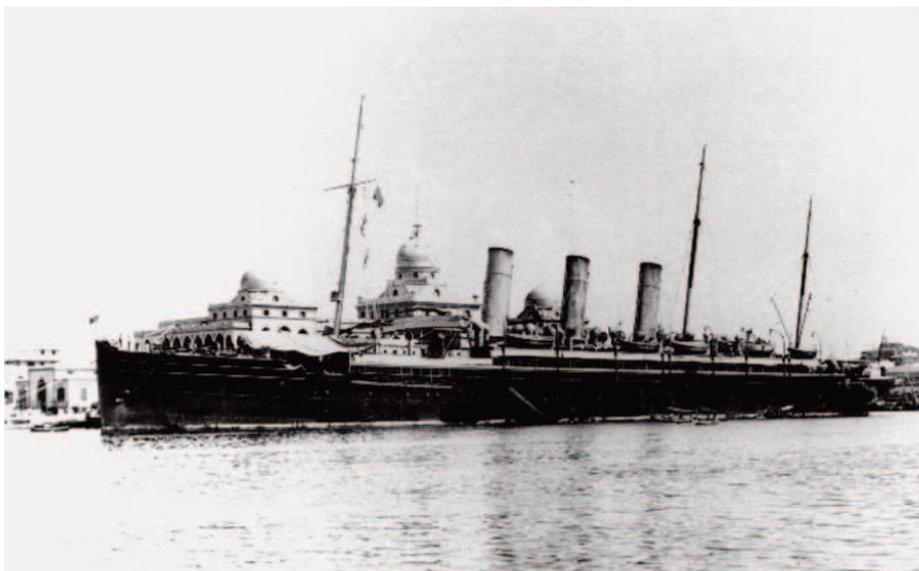
El *Magallanes*, junto con otros tres buques de la clase General Concha, estaba clasificado como crucero no protegido de 3.^a clase. Desde una óptica realista, estas unidades debían ser consideradas tan solo como cañoneros. Dos buques fueron enviados a Filipinas, y los otros dos, al Caribe. Durante la guerra del 98, el *Magallanes* se encontraba en La Habana y el *General Concha* en Puerto Rico. Aunque sin ninguna relación con la escuadrilla Marenco, el Concha volvió en septiembre de 1898 a España.

TABLA 1. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES. CRUCEROS

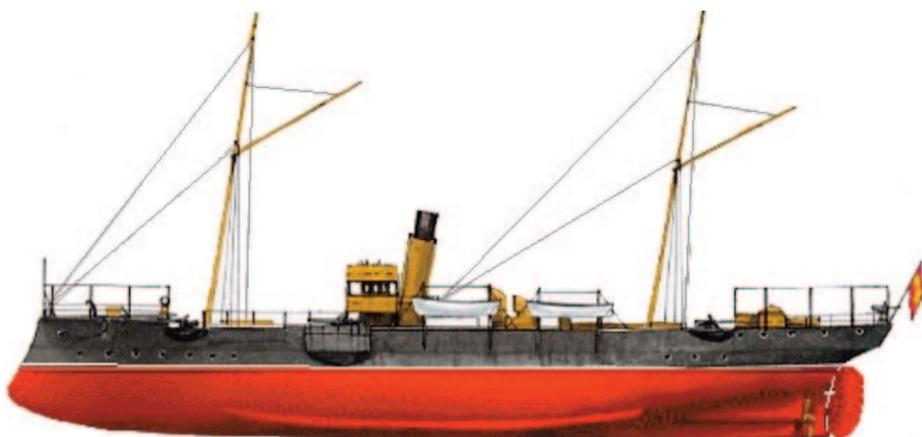
	<i>PATRIOTA</i>	<i>RÁPIDO</i>	<i>MARQUÉS DE LA ENSENADA</i>	<i>MAGALLANES</i>
<i>Clase</i>	<i>Extrasatlántico</i>	<i>Extrasatlántico</i>	<i>Isla de Cuba</i>	<i>General concha</i>
<i>Año botadura</i>	1889	1889	1890	1884
<i>Astillero</i>	Fairfield Ships, Glasgow, Reino Unido	Laird Brothers, Birkenhead, Reino Unido	Arsenal de Cartagena, Murcia, España	Arsenal de La Carraca, Cádiz, España
<i>Desplazamiento</i>	12.000 t	10.500 t	1.064 t	540 t
<i>Eslora</i>	152 m	141,89 m	66,25 m	47,87 m
<i>Manga</i>	17 m	16,82 m	9,14 m	7,87 m
<i>Calado</i>	—	7,49 m	3,81 m	3,4 m
<i>Puntal</i>	9,44 m	10,75 m	—	4,19 m
<i>Máquina</i>	2, triple expansión	2	2, triple expansión	2, alternativas

<i>Calderas</i>	3, cilíndricas		3,2 principales y 1 auxiliar	2, cilíndricas
<i>Potencia</i>	1.658 CV (n)	1.825 CV (n)	2.234 Cv a tiro forzado	600 CV (i)
<i>Hélices</i>	2	2	2	2
<i>Velocidad</i>	20,8 nudos	19 nudos	15 nudos	11,5 nudos
<i>Combustible</i>	Carbón	Carbón	Carbón, 200 t	Carbón
<i>Autonomía</i>	Trasatlántica	Trasatlántica	2.000 millas	1.284 millas
<i>Dotación</i>	523 (21 oficiales, 411 suboficiales y marineros, 91 infantes marina)	523 (21 oficiales, 411 suboficiales y marineros, 91 infantes marina)	155 (14 oficiales, 136 suboficiales y marineros, 19 infantes marina)	111

Existen dos teorías sobre la génesis de los cañoneros-torpederos. Por un lado se considera que era un tipo de unidad nacida para la defensa contra los torpederos, buques cuyos orígenes son casi simultáneos. Entendemos que la segunda teoría es más acertada y es la que estima que estos buques aparecen ante la necesidad de dotar a los cañoneros de un armamento que permitiera su utilización en acciones ofensivas más allá de la vigilancia de la costa y de aguas próximas. El disponer de torpedos permitía que estas unidades pudieran enfrentarse a otras de mayor tamaño.



El crucero auxiliar *Patriota* en Port Said, cuando estaba asignado a la escuadra del contralmirante Cámara. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Dibujo visto por la banda de babor de los cañoneros torpederos de la clase Temerario. (Foto: Antonio Casal)

TABLA 2. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES. CAÑONEROS-TORPEDEROS

	<i>Filipinas</i>	<i>Galicia, Marqués de Molins, M.A. Pinzón, Nueva España, V.Y. Pinzón</i>
<i>Clase</i>	Filipinas	Temerario
<i>Año botadura</i>	1891	1889-1895
<i>Astillero</i>	Vea Murguía, Cádiz, España	Vila y Compañía, La Graña, Ferrol. <i>El Nueva España</i> , en el arsenal de La Carraca, Cádiz, España
<i>Desplazamiento</i>	750 t	630 t
<i>Eslora</i>	71 m	58 m
<i>Manga</i>	8,25 m	7 m
<i>Calado</i>	3,75 m	3,67 m
<i>Puntal</i>	4,20 m	4,22 m
<i>Máquina</i>	2, triple expansión	2, alternativas de triple expansión
<i>Calderas</i>	4 tipo locomotora	4, 2 de proa cilíndricas (velocidad económica) y 2 de popa tipo locomotora (velocidad alta)
<i>Potencia</i>	2.500 CV (i)	2.600 CV (i)
<i>Hélices</i>	2	2
<i>Velocidad</i>	18 nudos	18,6 nudos
<i>Combustible</i>	Carbón 120 t	Carbón 125 t
<i>Dotación</i>	110 (6 oficiales, 104 suboficiales y marineros)	91 (6 oficiales, 85 suboficiales y marineros)

Entre las características principales de este tipo de unidades hay que destacar que contaban con tubos lanzatorpedos, normalmente fijos en el casco, y que su velocidad era de 18 a 20 nudos, la cual se calificaba como elevada para la época. Se los puede considerar como un antecesor de los contratorpederos o destructores.

Ya se ha comentado que en la escuadrilla Marengo había seis unidades de este tipo, una, el *Filipinas*, de diseño específico, y las otras cinco pertenecientes a la clase Temerario.

El *Filipinas* fue la segunda unidad con este nombre en la Armada. Tras su entrega, zarpó para la isla de Cuba, teniendo que entrar en Canarias por averías en sus máquinas. En alguna de sus patrullas, las averías de su aparato motor obligaron a llevarlo a remolque hasta La Habana, donde se encontraba durante la guerra del 98, con problemas en el casco y en las máquinas.

No consta que ninguna de las cinco unidades de la clase Temerario destinadas en las aguas de Cuba tuviera una actuación destacada en la guerra del 98. Fueron el *Galicia*, el *Marqués de Molins*, el *Martín Alonso Pinzón*, el *Nueva España* y el *Vicente Yáñez Pinzón*.

El incremento de las acciones revolucionarias en la isla de Cuba, en el entorno de 1895, implicó que el gobierno español de la época tomara la decisión de encargar siete cañoneros de distintos tamaños y dieciocho lanchas cañoneras, para controlar las costas de la isla antillana. Estas construcciones fueron autorizadas por el Gobierno a través de la Ley de Fuerzas Navales para los años 1895 y 1896, aprobada por real orden de 17 de junio de 1895, y su financiación corrió a cargo del Ministerio de Ultramar.

TABLA 3. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES. CAÑONEROS

	DIEGO VELÁZQUEZ	HERNÁN CORTÉS Y VASCO NÚÑEZ DE BALBOA
<i>Clase</i>	Diego Velázquez	Hernán Cortés
<i>Año botadura</i>	1895	Ambos en 1895
<i>Astillero</i>	J & G Thomson Clydebank, Glasgow, Reino Unido	J & G Thomson Clydebank, Glasgow, Reino Unido
<i>Desplazamiento</i>	200 t	300 t
<i>Eslora</i>	41,15 m	47,73 m
<i>Manga</i>	5,79 m	6,58 m
<i>Calado</i>	1,55 m	1,90 m
<i>Puntal</i>	3,02 m	3,35 m
<i>Máquina</i>	1, alternativa	1, alternativa
<i>Calderas</i>	1, cilíndrica	1, cilíndrica
<i>Potencia</i>	228 cv (i)	326 CV (i)
<i>Hélices</i>	1	1
<i>Velocidad</i>	12,25 nudos	13 nudos
<i>Combustible</i>	Carbón, 35 t	Carbón, 67 t

<i>Autonomía</i>	850 millas	2.700 millas
<i>Dotación</i>	37 (3 oficiales, 34 suboficiales y marineros)	53 (3 oficiales y 50 suboficiales y marineros)

Respecto a los siete cañoneros todos fueron construidos por J & G Thomson Ltd. Clydebank en Glasgow (Escocia, Reino Unido). También se financiaron con cargo al presupuesto del Ministerio de Ultramar. Todas las unidades fueron comenzadas, construidas y entregadas a la Armada en el año 1895. Posiblemente la urgencia de contar con ellas condicionó que fueran adjudicadas a un solo astillero en el extranjero. Formaban tres series de tres, dos y dos unidades:

- clase «300 toneladas», tres unidades. Recibieron los nombres de *Hernán Cortés*, *Pizarro* y *Vasco Núñez de Balboa*;
- clase «200 toneladas», dos unidades. Nombrados *Diego Velázquez* y *Ponce de León*;
- clase «100 toneladas», dos unidades. Bautizados con los nombres de *Alvarado* y *Sandoval*.

Como se puede ver, en la relación anterior se encuentran los tres cañoneros que forman parte de esta historia.

Entre las unidades de pequeño tamaño, hay que destacar tres clases de seis unidades cada una; dos de ellas, la *Alerta* y la *Estrella*, encargadas a astilleros del Reino Unido, y una, la clase Almendares, a Veá Murguía en España.

Los tres cañoneros operaron en Cuba vigilando sus aguas y costas e intentando evitar el contrabando, fundamentalmente de armas, a favor de las fuerzas revolucionarias. El *Diego Velázquez* combatió en la bahía de Cienfuegos con el crucero auxiliar USS *Yankee*, obligándole a retirarse a costa de algunas averías. Durante la guerra del 98, el *Hernán Cortés* mantuvo varios combates en la zona de Caibarien, en la parte central de la costa norte de la isla, con buques de la escuadra estadounidense que bloqueaban Cuba. No consta ninguna acción relevante del *Vasco Núñez de Balboa* durante el conflicto.

El mando de la escuadrilla y de los buques

No disponemos de datos sobre quién asumió el mando de la escuadrilla en la navegación entre La Habana y Fort de France. Es posible que en este tramo del viaje le correspondiera al capitán de fragata Joaquín Barriere Pérez, comandante del crucero auxiliar *Patriota*, por ser el más antiguo de los de ese grado.

Para la travesía del océano Atlántico, desde Fort de France (Martinica) a España, se designó como comandante de la escuadrilla al capitán de navío de 1.^a clase José Marengo y Gualter Valiente.

Los datos obtenidos son indicativos de que, para realizar la travesía, se escogieron oficiales con amplia experiencia en navegación. Como ejemplo de lo expuesto se puede citar el caso extremo del cañonero *Diego Velázquez*, de 200 toneladas de desplazamiento y 41,15 metros de eslora, que estaba mandado por un teniente de navío de 1.^a clase, el equivalente en la actualidad a un capitán de corbeta.

A continuación se recogen las graduaciones y los nombres de los comandantes de cada buque. Lamentablemente, no ha sido posible obtener información sobre los comandantes de tres cañoneros-torpederos: *Filipinas*, *Galicia* y *Marqués de Molins*. A la vista del resto de los datos, es lógico pensar que también estuvieran mandadas por tenientes de navío de 1.^a clase.

- jefe de la escuadrilla, capitán de navío de 1.^a clase José Marengo y Gualter Valiente;
- *Patriota*, capitán de fragata Joaquín Barriere Pérez;
- *Rápido*, capitán de fragata Federico Compañó y Roset;
- *Magallanes*, teniente de navío de 1.^a clase Vicente Pérez Andújar;
- *Galicia*, no ha sido posible identificar al comandante;
- *Filipinas*, no ha sido posible identificar al comandante;
- *Marqués de la Ensenada*, capitán de fragata Manuel Triana Ortigueira;
- *Marqués de Molins*. Solo nos consta el apellido de Muralla. En el Estado General de la Armada de los años 1895, 1896, 1898 y 1901 no ha sido posible encontrar más datos del comandante de este buque. Posiblemente exista algún error en la transcripción original del nombre;
- *Martín Alonso Pinzón*, teniente de navío de 1.^a clase Manuel Cubells Serrano;
- *Nueva España*, teniente de navío 1.^a clase Eduardo Capelástegui Guaxardo;
- *Vicente Yáñez Pinzón*, teniente de navío de 1.^a clase Juan Bautista de Aguilar Armesto;
- *Diego Velázquez*, teniente de navío de 1.^a clase Francisco Carreras Rodríguez;
- *Hernán Cortés*, teniente de navío de 1.^a clase Ángel Izquierdo Pozo;
- *Vasco Núñez de Balboa*, teniente de navío de 1.^a clase Emiliano Enríquez Loño.

Vale la pena dedicar unas líneas a revisar la biografía de José Marengo y Gualter Valiente. Fue uno de esos personajes curiosos, mitad marinos y mitad políticos, existentes en la Armada de la segunda mitad del siglo XIX. Nació en Cádiz el 15 de octubre de 1844 y falleció en Madrid en el año 1907.

Ingresó en la Armada el 28 de febrero de 1858. Durante la Revolución del 68, también denominada la Gloriosa, que implicó el fin del reinado de Isabel II, fue ayudante del general Juan Prim Prats. -Sus ascensos principales fueron: a capitán de fragata, el 25 de enero de 1886; a capitán de navío, el 17 de noviembre de 1893; a capitán de navío de 1.^a clase, el 20 de junio de 1899, y a

contralmirante, en 1906. El 3 de abril de 1894 se le nombró comandante del crucero *Reina Cristina*, y el 29 de octubre del mismo año fue designado jefe del estado mayor del apostadero de La Habana.

Fue elegido diputado por el partido republicano-progresista, en la circunscripción de Cádiz, en distintos procesos electorales. Su activismo político le llevó ser procesado en varias ocasiones por conspiración. Fue un masón activo, iniciado en el año 1870 en la masonería en la logia Cuba Española N.º 2, ocupando altas responsabilidades en el Gran Consejo General Ibérico de la Masonería y siendo gran maestro de la Logia del Oriente Hispano Reformado.

De La Habana a Fort France

La primera parte de este largo viaje fue el desplazamiento de las unidades desde La Habana hasta Fort de France, en la isla de Martinica, entonces colonia francesa y actualmente clasificado administrativamente como un Departamento y Región de Ultramar (DOM: Département et région d' outre-mer).

Los acuerdos con Estados Unidos imponían una fecha tope para la salida de aguas de Cuba de aquellas unidades que la Armada quisiera conservar en su poder. Los buques tuvieron que salir en las condiciones en que se encontraban, sin que fuera posible practicarle reparaciones. El 28 de diciembre de 1898 partieron de La Habana.

Desde la costa del estado norteamericano de Florida se encuentran las Antillas Mayores, que separan el océano Atlántico del golfo de México. Son Jamaica, Bahamas, Cuba, La Española (Haití y la República Dominicana) y Puerto Rico. Por su parte, se denomina Antillas Menores al conjunto de islas numerosas, y de pequeño tamaño, situadas al suroeste de Puerto Rico y que llegan hasta la costa continental de América del Sur.

La repatriación comenzó en La Habana, en el noroeste de la isla de Cuba, en la costa del canal de Florida. Los buques recorrieron las Antillas Mayores y casi la mitad de las Menores hasta Fort de France, en la costa del golfo de México.

La distancia entre La Habana y Fort de France, siguiendo la línea ortodrómica, es de unas 1.350 millas náuticas. Considerando que la navegación debía realizarse entre el conjunto de islas del Caribe, hay que estimar que se elevó hasta unas 1.700 millas.

Coincidieron durante buena parte de las singladuras malas condiciones de viento y mar, lo que, unido al mal estado de las unidades, provocó numerosos problemas. Algunos buques, entre ellos el *Galicia* y el *Hernán Cortés*, entraron de arribada forzosa en el puerto de Kingston, en Jamaica, entonces colonia inglesa, debido al mal tiempo y a averías en sus máquinas.

El cañonero-torpedero *Filipinas* realizó la travesía remolcado por el *Patriota*. Esta operación, con situación de mal tiempo, acabó de quebrar el tercio de popa de aquel. Durante el conflicto con Estados Unidos, este buque se encontraba en un estado que se puede clasificar de penoso, con la máquina



Mapa de las Antillas en el que se puede ver la posición de La Habana, Kingston (Jamaica) y la isla de Martinica. (Archivo MdR Almirante de Castilla)

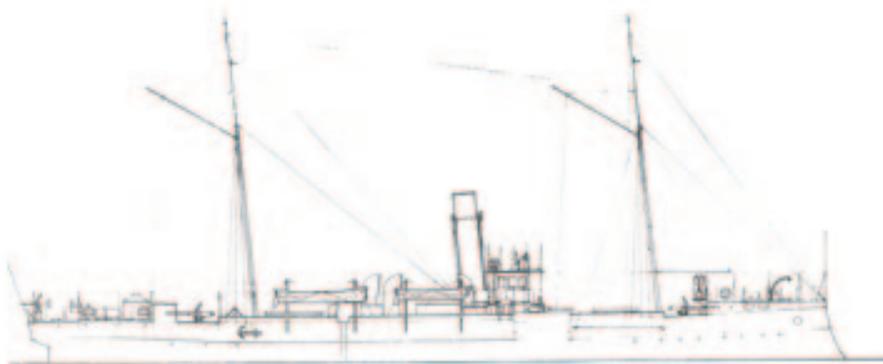
inutilizada y el casco en mal estado, sin capacidad de navegación ni mucho menos de combate.

El 22 de enero, con la entrada en Fort de France del último buque, el cañonero *Hernán Cortés*, quedó reunida la escuadrilla.

La presencia de los buques españoles en Fort de France hizo que la Marina francesa concentrase una escuadrilla en aquel puerto. No disponemos de datos sobre su composición, pero sí sobre que el buque insignia era el *Dubourdieu*. Este era un crucero no protegido con un desplazamiento de 3.700 toneladas, una eslora de 77 metros y una manga de 14. Fue construido en el arsenal de Cherburgo, siendo botado en 1884 y dado de baja en 1899, poco después de que zarpara de Martinica la escuadrilla Marengo. Su armamento principal comprendía dos cañones de 165 mm, diez de 140 mm y dos tubos lanzatorpedos de 355,6 mm. La propulsión estaba compuesta por 12 calderas de tipo cilíndrico que movían una máquina y una hélice, con lo que podía alcanzar una velocidad de casi 14 nudos. En sus carboneras se podían estibar 600 toneladas de combustible.

La preparación de la travesía

El 22 de enero de 1899, todos los buques quedaron concentrados en Fort de France. A partir de esa fecha, y hasta el 6 de marzo 1899, las dotaciones, utilizando los medios de la industria naval local, realizaron las reparaciones



Perfil del cañonero- torpedero *Martín Alonso Pinzón*. (Foto: Aguilera y Elías)

precisas, sobre todo en las máquinas, para que las unidades estuvieran en condiciones de poder llevar a cabo la travesía del Atlántico, convenientemente convoyadas por los dos cruceros auxiliares.

Otro aspecto importante fue el reabastecimiento de combustible. Esta era una labor pesada y sucia que en que se implicaba a toda la dotación y muy posiblemente a trabajadores locales. Se realizaba mediante costales y capachos con los que se transportaba el carbón y se vertía en las carboneras. Al trabajo ya en sí muy penoso había que añadir que añadir las condiciones de temperatura de la isla de Martinica.

Dado que la capacidad de las carboneras no dotaba a los buques de autonomía suficiente para la travesía del Atlántico, se tomó la decisión de, además de rellenar los depósitos, embarcar combustible en sacos adecuadamente estibados sobre la cubierta y en las cámaras de calderas de alta velocidad que no iban a ser utilizadas en los cañoneros-torpederos. La estiba de los sacos se realizó de tal manera que no comprometiera la estabilidad de las unidades.

En el *Marqués de la Ensenada*, el carbón añadido alcanzó las 50 toneladas. El *Magallanes* y los cañoneros-torpederos embarcaron cuarenta, y los cañoneros, una cantidad bastante menor. Pese a estas medidas, se consideraba que la cantidad de combustible era insuficiente para la travesía y se tomó la decisión de estibar más combustible en sacos, unas 400 toneladas, en las bodegas del *Patriota* y el *Rápido*.

En Fort de France se realizó la venta a Venezuela del cañonero *Diego Velázquez*, y posteriormente la del cañonero-torpedero *Galicia*. También se vendió, según algunas fuentes por lo que nos quisieron dar por él, el de igual clase *Filipinas*, que fue directamente al desguace.

En paralelo con todo lo anterior, se estudiaron dos rutas para cruzar el Atlántico. El Ministerio de Marina había dejado la responsabilidad de la elección en manos del jefe de la escuadrilla.

La primera ruta discurría buscando los límites continentales más próximos entre América y África. Implicaba navegar desde Fort de France hasta Cayenne, en la Guayana Francesa, y seguir bajando hasta el estado de Pará (Brasil), en la desembocadura del Amazonas, donde los buques debían repostar para cruzar el Atlántico hacia África y, costeano este continente, alcanzar España. Los inconvenientes de esta ruta eran la enorme distancia a recorrer y el encontrar puntos donde se pudieran realizar con seguridad las tareas de reabastecer de combustible a las unidades.

El capitán de fragata *Barriere*, comandante del crucero auxiliar *Patriota*, propuso al jefe de la escuadrilla una segunda ruta. Su planteamiento era salir al océano Atlántico por alguno de los canales entre las islas del Caribe, para luego navegar en rumbos en dirección al norte, en el límite de los vientos alisios más flojos, arrumbando hacia el este por los 21° de latitud hasta llegar a las islas Canarias. El plan de navegación consideraba la posibilidad de arribar, si las circunstancias lo exigían, a las islas de Cabo Verde, colonia portuguesa situada al oeste de África y al suroeste de las Canarias.

Para evitar los problemas debidos a la escasa autonomía de los buques y al mal estado de las calderas y máquinas, el plan consideraba que parte de las unidades debían hacer la travesía a remolque de los dos cruceros auxiliares.

Ciertamente existía una tercera ruta, subiendo hacia el norte, costeano Estados Unidos para cruzar hacia Groenlandia y, desde allí, al Reino Unido. No se consideró porque exigía navegar por aguas estadounidenses, el reciente enemigo en la guerra del 98, y por la gran distancia a franquear.

Por último, hay que apuntar que en los dos trasatlánticos se dio pasaje a varios jefes y oficiales que habían estado destinados en el apostadero de Cuba, algunos de ellos acompañados de su familia. Igualmente realizaron la travesía varios oficiales del Ejército. También embarcaron la compañía de guardia de arsenales destinada en el de La Habana, y la compañía de depósito de Infantería de Marina ubicada en la citada instalación naval.

La travesía del Atlántico¹

Para comenzar la travesía del Atlántico, la disposición inicial de la escuadrilla era:

- *Patriota* remolcando al *Marqués de Molins*, y detrás de este, el *Vasco Núñez de Balboa*;
- *Rápido* remolcando al *Magallanes* y por popa de este, el *Hernán Cortés*;
- Navegando en formación, pero por sus propios medios, iban el Marqués

(1) Queremos agradecer la ayuda en la elaboración de los contenidos de este apartado del capitán de navío Juan Fontán Suanzes, director de la Biblioteca Central de Marina.

de la Ensenada, el *Vicente Yáñez Pinzón*, el *Nueva España* y el *Martín Alonso Pinzón*.

A partir de la décima singladura, la escuadrilla quedó de la siguiente forma:

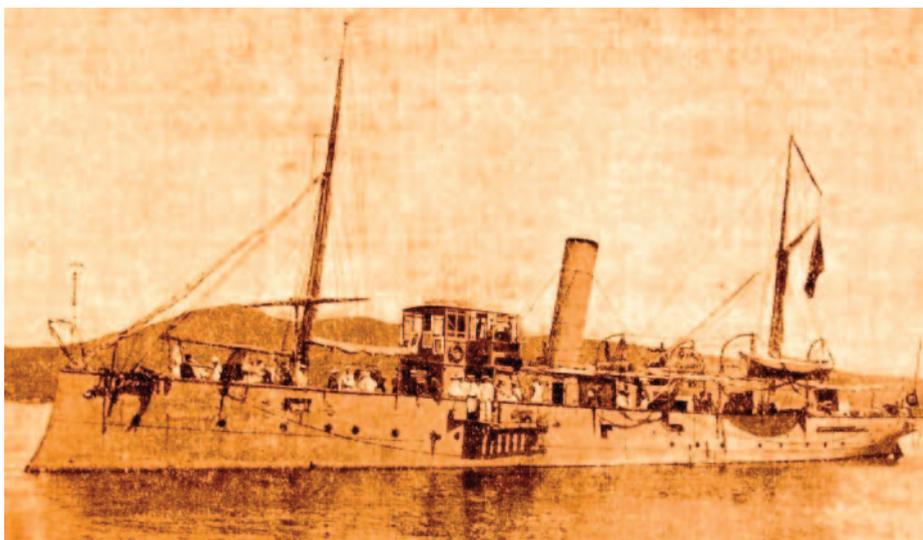
- *Patriota* remolcando al *Nueva España*, y detrás de este el *Vasco Núñez de Balboa*;
- *Rápido* remolcando al *Martín Alonso Pinzón*, y por popa de este, el *Hernán Cortés*;
- Navegando en formación, pero por sus propios medios, iban el *Marqués de la Ensenada*, el *Vicente Yáñez Pinzón*, el *Magallanes* y el *Marqués de Molins*.

Desde la décima octava singladura, el cañonero-torpedero *Martín Yáñez Pinzón* largó su remolque y navegó con su propia máquina hasta Cádiz. Poco antes de la entrada en la bahía gaditana se largaron los remolques de los tres buques que todavía iban remolcados, para que entraran en el puerto por sus propios medios. En todo momento, el buque insignia, donde arbolaba su gallardete el capitán de navío de 1.^a clase *José Marenco*, fue el crucero auxiliar *Patriota*.

Hay que resaltar que el *Marqués de la Ensenada* y el *Vicente Alonso Pinzón* realizaron toda la travesía utilizando sus propias máquinas. Ambas unidades disponían de varias calderas, algunas de ellas utilizadas en el viaje como carboneras, y de dos máquinas. Considerando que efectuaron el viaje sin incidentes dignos de mención, y teniendo en cuenta su pequeño desplazamiento, hay que reconocer el máximo mérito a los dos buques, a sus comandantes y a las dotaciones.

En la siguiente relación se describe el viaje de la escuadrilla Marenco. Hay que hacer notar que la primera cifra es el número de singladura, a continuación se indica entre paréntesis la fecha de calendario, y por último las observaciones sobre la navegación.

- 1 (7 de marzo de 1899). La escuadrilla zarpa de Fort de France (Martinica) y comienza la navegación por el Caribe.
- 2 (8 de marzo de 1899). Prosigue la navegación por el Caribe.
- 3 (9 de marzo de 1899). Al comienzo de esta singladura, la escuadrilla sale al Atlántico pasando por el canal entre las islas de Antigua y Barbuda, por el norte, y Guadalupe, por el sur. Se toma rumbo esnoroeste.
- 4 a 9 (10 a 15 de marzo de 1899). En navegación con rumbo esnoroeste.
- 10 y 11 (16 y 17 de marzo de 1899). En navegación con rumbo esnoroeste. Se aprovecha la bonanza del tiempo para repostar combustible al *Marqués de la Ensenada* y al *Vicente Yáñez Pinzón*. Para que naveguen con sus máquinas, se largan los remolques del *Marqués de Molins* y el



Cañonero *Vasco Núñez de Balboa*. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Magallanes y se da remolque al *Nueva España* y al *Martín Alonso Pinzón*, siguiendo en sus posiciones de ataje el *Vasco Núñez de Balboa* y el *Hernán Cortés*. El día 16 de marzo, tras el reabastecimiento, se vuelve a rumbo N 75° E.

- 12 a 15 (18 a 21 de marzo de 1899). Navegando en rumbo N 75° E.
- 16 (22 de marzo de 1899). La escuadrilla encuentra mar tendida de nornoroeste. Cambió el rumbo, navegando unas 120 millas hacia el sur.
- 17 (23 de marzo de 1899). En navegación hacia el sur.
- 18 (24 de marzo de 1899). Se reabastece de carbón a las unidades que navegan con sus máquinas. Se prosigue la navegación con rumbo N 72° E, en demanda de las islas Canarias.
- 19 y 20 (25 y 26 de marzo de 1899). En navegación con rumbo N 72° E, en demanda de las islas Canarias.
- 21 (27 de marzo de 1899). Recalada al sur de la isla de El Hierro. A su abrigo, el *Patriota* y el *Rápido* suministran combustible a cinco de los buques. Se destaca al *Magallanes* para obtener noticias del tiempo.
- 22 (28 de marzo de 1899). En navegación hacia Santa Cruz de Tenerife.
- 23 (29 de marzo de 1899). Al largo de Santa Cruz de Tenerife y en navegación hacia Cádiz.
- 24 y 25 (30 y 31 de marzo de 1899). En navegación hacia Cádiz.
- 26 (1 de abril de 1899). Se sueltan los remolques para que las unidades entren en puerto por sus propios medios. La escuadrilla Marenco arriba al puerto de Cádiz.

Además de la carga de combustible que se realizó en Fort de France, a lo largo de la travesía se hicieron tres reabastecimientos de carbón. Los dos primeros se efectuaron en mitad del océano Atlántico, uno en la décima singladura, y el otro, en la décima octava jornada de navegación. El tercero se llevó a cabo en la singladura vigésima primera, al abrigo de la isla de El Hierro. Todos los reabastecimientos se efectuaron transportando los sacos de carbón con las embarcaciones auxiliares de los buques.

En conjunto fue una travesía de unas 3.900 millas náuticas, de ellas unas 3.000 cruzando el Atlántico y unas 900 desde El Hierro hasta Cádiz. Si añadimos las 1.700 millas ente La Habana y Fort de France, el recorrido total fue de unas 5.600 millas.

Comentarios y conclusiones

La travesía de las ocho unidades y de los dos cruceros auxiliares que las convoyaron permitió a la Armada reunir en puertos peninsulares un total de 11 unidades de características muy diversas y cuyo estado de mantenimiento era heterogéneo.

El resumen de la travesía es el siguiente:

- Los cruceros auxiliares *Patriota* y *Rápido* efectuaron el viaje remolcando cada uno a dos unidades.
- Utilizaron sus propias máquinas el crucero *Marqués de la Ensenada* y el cañonero- torpedero *Vicente Yáñez Pinzón*, reabasteciéndose de carbón del *Patriota* y el *Rápido*.
- Hicieron la primera mitad de la travesía a remolque, y la segunda, mediante sus máquinas el crucero *Magallanes* y el cañonero-torpedero *Marqués de Molins*.
- Realizaron la segunda mitad de la travesía remolcados y la primera mediante sus máquinas los cañoneros-torpederos *Nueva España* y *Martín Alonso Pinzón*, (este parcialmente)
- Fueron remolcados durante toda la travesía, hasta poco antes de entrar en Cádiz, los pequeños cañoneros *Hernán Cortés* y *Vasco Núñez de Balboa*.
- Quedaron en Fort de France el cañonero *Diego Velázquez*² y dos cañoneros-torpederos, el *Galicia*, por su venta a Venezuela, y el *Filipinas*³, vendido para desguace.

(2) Baja en la Armada por real orden de 17 de julio de 1899. Colección Legislativa de la Armada de 1899.

(3) Baja en la Armada por real orden de 1 de julio de 1899. Colección Legislativa de la Armada de 1899.

Hay que considerar un hecho muy positivo que la escuadrilla no encontrara mal tiempo en el Atlántico. De haberse producido esta situación, se habría impedido, o cuando menos dificultado, el reabastecimiento de combustible, se habrían originado daños en unos buques que estaban muy baqueteados y, posiblemente, se hubieran producido pérdidas.

Se puede concluir que la operación de repatriación de las unidades fue un éxito de navegación. Todos los buques llegaron a España. Simultáneamente, también hay que afirmar de forma categórica que el esfuerzo dio muy pocos frutos.

En conjunto, esta fue una operación para intentar mantener a salvo el pabellón. Se trataba de que la Armada estadounidense no se hiciera con los buques. Para evitarlo se emprendió una travesía dificultosa, tanto por la distancia a salvar como por el deplorable estado de las unidades. De esto último da idea el hecho de que, tras llegar a España, algunas causaron baja en la Armada y otras fueron utilizadas como pontones.

Al acabar la repatriación, los trasatlánticos habilitados como cruceros auxiliares dejaron de tener interés para la Armada y se vendieron, como ya se ha comentado, a compañías de transporte naval extranjeras:

- *Patriota*. Fue vendido en 1899 a la naviera francesa Compagnie générale transatlantique, que lo rebautizó como *L'Aquitaine*.
- *Rápido*. En 1899 se vendió a la naviera alemana Hapag, la misma a la que había sido adquirido en 1898.

Los dos cruceros tuvieron una vida operativa nula una vez que terminó la repatriación:

- *Magallanes*. Causó baja al poco tiempo de llegar a España. Desde 1903 hasta 1912, año en que fue vendido para desguace, fue utilizado como pontón en Fernando Poo.
- *Marqués de la Ensenada*. Antes de la guerra del 98 había convoyado hasta Cuba los cañoneros construidos en el Reino Unido. Causó baja en la Armada en 1901, aunque siguió siendo utilizado como pontón en Cartagena. En 1913 fue vendido para desguace.

Cañoneros-torpederos

- *Filipinas*. Por su mal estado fue vendido para desguace en Fort de France (Martinica) en 1899.
- *Galicia*. Este cañonero fue la segunda de las unidades vendidas a la marina militar de Venezuela. La operación se realizó en 1899 en Fort de France.
- *Marqués de Molins*. El 18 de mayo de 1900 se le consideró inútil para el servicio, siendo dado de baja el 17 de julio del mismo año. El 9 de

- enero de 1901 fue dado de alta para realizar tareas de vigilancia de costa peninsular. Causó baja en la Armada en 1921.
- *Nueva España*. Utilizado en la vigilancia de las aguas de Canarias, Costa de Oro y Guinea. Dado de baja en 1914, fue vendido a una naviera española. En 1917 fue vendido a una naviera extranjera, que lo convirtió en remolcador. Desguazado en 1928.
 - *Martín Alonso Pinzón*. El 18 de mayo de 1900 se le consideró inútil para el servicio, siendo posteriormente dado de baja. El 9 de enero de 1901 causó alta nuevamente para llevar a cabo tareas de vigilancia de la costa española y del protectorado de Marruecos.
 - *Vicente Yáñez Pinzón*. El 18 de mayo de 1900 se le consideró inútil para el servicio, siendo posteriormente dado de baja. El 9 de enero de 1901 causó alta nuevamente para realizar tareas de vigilancia de la costa española. Su baja definitiva fue en 1908, siendodesguazado en 1916.

Respecto a los tres cañoneros que salieron de La Habana:

- *Diego Velázquez*. Esta fue la primera de las unidades vendidas a la marina militar de Venezuela. La operación se realizó en 1899 en Fort de France.
- *Hernán Cortés*. Estuvo dedicado a la vigilancia de costa peninsular. Fue baja definitiva en el año 1925.
- *Vasco Núñez de Balboa*. Activo en la vigilancia de costa peninsular. Causó baja en la Lista Oficial de Buques en 1926 y fue desguazado en 1927.

Por completar la lista, es interesante revisar el historial posterior de los dos buques que nos consta que se repatriaron desde San Juan de Puerto Rico.

Tras su llegada a España, el crucero de 3.^a clase *General Concha* fue reclasificado como cañonero. En 1899 estuvo destinado en Fernando Poo. Se modificó su armamento en 1904, ocupándose de tareas de vigilancia costera en aguas españolas y del protectorado de Marruecos. El 10 de junio de 1913, y debido a la niebla, embarrancó en la ensenada de Busicú, cerca del peñón de Alhucemas. Allí fue atacado por los rifeños. Tras fuertes combates, y con importantes pérdidas en la dotación, sus restos fueron destruidos por el fuego de artillería de otros buques de la Armada.

Por su parte, el cañonero *Ponce de León* estuvo destinado en Puerto Rico entre 1896 y 1898. Tras su repatriación realizó tareas de guardacostas con base en Huelva. El 15 de octubre de 1915, navegando hacia Cádiz, chocó con un pesquero frente a Chipiona, delante de la desembocadura del Guadalquivir, lo que le originó una vía de agua que provocó su hundimiento.

Bibliografía

Libros

- AGUILERA GRACÍA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, Editorial San Martín, Madrid, 1972.
- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier, y MEDINA ARNAIZ, M.^a Luisa: *Historias de la Armada en Filipinas*, Fondo Editorial Ingenieros Navales, Madrid, Publicación prevista en 2019.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y MOSQUERA GÓMEZ, José M.^a: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, Instituto de Historia y Cultura Naval y Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014.
- CARO GUTIÉRREZ, Santiago: *Escoceses en la Armada. Los cañoneros de Glasgow*, edición del autor, Utrera (Sevilla), 2018.
- GARDIER, Robert (ed.): *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905*, Conway Maritime Press, Londres, 1979.
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: *Lloyd's Register of Shipping*, Londres, 1898.
- MINISTERIO DE MARINA: COLECCIÓN LEGISLATIVA DE LA ARMADA, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1899.
- : Estado General de la Armada, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1895, 1896, 1898 y 1901.
- RUESGA HERREROS, Valentín: *Buques de guerra españoles. El siglo XIX. Desde el Vapor*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.

Artículos

- «Escuadrilla al Mando del Capitán de Navío Sr. Marengo», *Revista General de Marina*, t. XLIV, Depósito Hidrográfico, Ministerio de Marina, Madrid, 1899.
- ÁLVAREZ LAITAA, Francisco Javier: «Contrato para la construcción de los cañoneros de la clase Almendares», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 144, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2019.
- S.J. de: «Repatriación de la Escuadra de las Antillas», *Revista General de Marina*, t. XLIV, Depósito Hidrográfico, Ministerio de Marina, Madrid, 1899.

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede consultarse libremente en Internet en la página web de la BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA:

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

En ella se encuentra íntegra desde su primer número (publicado en 1983), en formato PDF (Hemeroteca > Publicaciones periódicas > R > Revista de historia naval):

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/publicaciones/numeros_por_mes.cmd?idPublicacion=86

Esta página permite además hacer búsquedas por texto libre en la siguiente aplicación (Página de inicio > Consulta > Búsqueda):

<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/busqueda.cmd>

Para ello se aconseja seguir el siguiente: **Método de búsqueda**

- 1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecorillarlas).
- 2) Marcar la casilla «Buscar en el texto completo».
- 3) Pulsar el botón «Buscar».
- 4) En la columna de la izquierda, seleccionar «Revista de historia naval» para filtrar solamente los resultados de esta publicación. Los resultados que aparecen a la derecha pueden obtenerse directamente en PDF.

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL > REVISTA Y BOLETINES > REVISTA DE HISTORIA NAVAL > CATÁLOGO Revista):

<http://www.armada.mde.es>

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Revistas > Revista de Historia Naval):

<https://publicaciones.defensa.gob.es>

DON GABRIEL CÍSCAR Y CÍSCAR: BIOGRAFÍA INSTITUCIONAL DE UN MARINO ILUSTRADO

Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO
Universidad San Pablo CEU (CEU Universities)
Recibido 06/07/2020 Aceptado: 26/11/2020

Resumen

En este trabajo se ha analizado la trayectoria vital y militar del teniente general de la Armada Gabriel Císcar y Císcar. Partiendo fundamentalmente de los documentos de su expediente personal sito en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, se han expuesto, por un lado, los hitos más relevantes de su servicio en la Armada, donde destacó por su contribución académica mediante la elaboración de diferentes tratados, manuales o planes de estudios, algunos de ellos vigentes durante buena parte del siglo XIX. Por otro lado, se estudia su compromiso político, marcado por un liberalismo moderado en aquellos convulsos años que transcurren entre la invasión napoleónica y los momentos posteriores al Trienio Liberal, finalizando con su refugio en Gibraltar y el depósito de sus restos mortales, varias décadas más tarde, en el Panteón de Marinos Ilustres.

Palabras clave: teniente general, científico, regente, Gibraltar.

Abstract

This work analyses the life and military career of the Lieutenant General of the Armada Gabriel Císcar y Císcar. Starting primarily with the documents from his personal records housed in the Álvaro de Bazán General Archive of

the Marine, it reveals the major land marks of his service with the Armada, where he distinguished himself through his academic contributions, drafting a number of treatises, manuals and study plans, some of which remained in force for much of the 19th century. There is also a study of his political commitment, marked by a moderate liberalism in those turbulent times between the Napoleonic invasion and the period after the Liberal Triennium, and culminating in his refuge in Gibraltar and, some decades later, the transfer of his mortal remains to the Pantheon of Illustrious Mariners.

Key words: lieutenant general, scientific, regent, Gibraltar.

Introducción

EMILIO La Parra, uno de los biógrafos del teniente general Císcar y Císcar, señalaba lo siguiente en 2007 acerca del desconocimiento general de esta figura, y de sus logros militares y científicos:

«Gabriel Císcar y Císcar es uno de esos personajes mencionado en todas las síntesis históricas que se ocupan del tránsito del siglo XVIII al XIX, pero poco más. Es decir, rara es la Historia de España en la que no figure el nombre de Gabriel Císcar, pero el esfuerzo del lector será baldío si busca más noticias sobre él. A lo sumo, constatará que se le califica de matemático o que se le cita como uno de los regentes durante las Cortes de Cádiz. Pero nada verá sobre su brillante carrera en la Armada, ni, por supuesto, respecto a su participación directa y muy efectiva en el establecimiento del sistema métrico decimal. Aunque sólo fuera por esta última circunstancia, Císcar debería ocupar un lugar señalado en los relatos históricos»¹.

Efectivamente, hace ya más de tres décadas, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL publicaba un trabajo de José Segura, en el que este autor realizaba una primera pero breve aproximación a la vida y obra de Císcar. Para corregir esta situación, y sin ánimo de ser exhaustivo, el profesor La Parra publicaba en el citado año, en los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, un interesante estudio sobre Císcar, al que cabe sumar más recientemente la biografía elaborada por Manuel Sellés para el *Diccionario biográfico español* de la Real Academia de la Historia, o la tesis doctoral de Ignacio Cervelló, defendida en la Universidad de Valencia. Estos trabajos y otros han contribuido a un mayor conocimiento de diferentes aspectos de la vida y servicio en la Marina de Gabriel Císcar². De entre todas ellos, por supuesto, no cabe olvidar la magna obra de Rafael del Solar y Vives *Apuntes para la*

(1) LA PARRA LÓPEZ, Emilio: «Un racionalista comprometido: el teniente general de la Armada Gabriel Císcar», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 54, Madrid, 89-99, p. 89.

(2) Muchos de estos autores han podido consultar, y así actualizar, la obra de Rafael del Solar y Vives *Apuntes para la vida del Excmo. Señor Gabriel Císcar y Císcar*, publicada hace ya casi un siglo, en 1927.

vida del Excmo. Señor Gabriel Ciscar y Ciscar, publicada en 1927, que hasta el día de hoy se considera el más importante y completo estudio de la figura del olivense.

De todas estas aportaciones ha bebido el trabajo que aquí se presenta, pero sobre todo, y fundamentalmente, de la documentación incluida en el expediente personal de Gabriel Císcar y Císcar que se encuentra en el Archivo General de la Marina, de Viso del Marqués (Ciudad Real), en su sección de Secretaría. Asuntos Personales.

Nacimiento y primeros pasos en la Marina

Gabriel Císcar y Císcar nació en Oliva (Valencia) el 17 de marzo de 1760, segundo hijo varón de Pedro Císcar Fernández de Mesa y de Rosa Císcar Pascual. Sobrino del famoso lingüista español Gregorio Mayans y Císcar, como señala su biógrafo Sellés, estudió en la Escuela de Gramática de su localidad natal, y después en el Colegio-Seminario de Valencia. Aunque ingresó en la Universidad para estudiar Leyes, pronto la abandonó pues le llamó la carrera de la mar³.

En efecto, en 1777 sentó plaza de guardiamarina en Cartagena. En ese momento conoció por primera vez Císcar a quien era el director de la Academia, José de Mazarredo, con el que le uniría desde entonces una fructífera relación profesional y personal basada en el respeto y admiración mutuos, como se verá más adelante.

En 1778 iniciaría su vida en la mar embarcándose por primera vez: «... se embarcó de Guardia-Marina en el Navío *San Juan Bautista* su comandante el capitán de Navío de la Compañía de Guardiamarinas Dⁿ Joseph de Mazarredo Salazar, con destino al corso contra los Argelinos, habiendo sido promovido a Alférez de Fragata⁴...». Posteriormente embarcó en el navío *San Genaro*, otra vez en el *San Juan Bautista*, y de nuevo en el *San Genaro*⁵. Asimismo, realizó tres viajes a América, desde Cádiz: en 1780, en el paquebote *San Gil*, y al año siguiente, a bordo de la fragata *Matilde*. En el tercer viaje, en la escuadra del general Solano, participó en la toma de Pensacola en 1781-1782.

Promovido a alférez de navío el 21 de diciembre de 1782, fue enviado a Cartagena para seguir un curso denominado de «Estudios Mayores» o avanzados, diseñado para proporcionar una especial e intensa formación científico-técnica a determinados oficiales que habían destacado por su capacidad. Uno de ellos era Císcar, quien había sido también promovido al empleo de segundo ayudante por el comandante interino de la Compañía de Guardias Marinas,

(3) SELLÉS, M.: «Císcar y Císcar, Gabriel», voz biográfica en *Diccionario biográfico español*, vol. XIII, Real Academia de la Historia, Madrid, , 2009-2013, 677-682, p. 677.

(4) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Secretaría (S), Asuntos Personales (AAPP), leg. 620/272, exp. personal de Gabriel Císcar y Císcar.

(5) SEGURA OBRERO, J.: «Aportaciones al estudio de un marino ilustre. Don Gabriel de Císcar y Císcar», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 25, Madrid, 1989, 89-100, p. 89.

Hoja de Servicios

Capitán de Navio

D. Gabriel de Císcar nat. en el Reino de Valencia

EMPLIDOS.	Días		Años.	DESTINOS, y COMISIONES.	Días		Años.
	de	de			de	de	
Guardia-Marina	26	Oct	1777.				
Alférez de Fragata	2	Ag	1778.				
Alférez de Navio	21	Oct	1783.	<i>Senal de la 3^{ma} Brigada</i>	2	Oct	1783.
Teniente de Fragata	15	Nov	1784.				
Teniente de Navio	26	Oct	1788.				
<i>Capitán de Navio</i>	23	Ag	1790.				
Capitán de Fragata	17	Nov	1790.	<i>Comis. para el bot. de la 3^a en Cartagena.</i>	2	Ag	1798.
Capitan de Navio	26	Oct	1796.				
Brigadier							
Jeefe de Esquadra				<i>Dub. e. v. p.</i>			
Teniente General							

Circunstancias.	Exposicion de los Servicios.
	<i>Exposicion de los Servicios. Año de 1790.</i>
	<i>Por lo que se debió a la distincion de 1790 heido la pda. por el cual se le dio un premio de honorario por su merecimiento de la guerra de America.</i>
	<i>En la Guerra de 1790, era ayudante de la Comandancia de San Carlos de Tenerife y en el mes de 1798 le nombra por primer Comandante de dicho puerto de San Carlos de Tenerife.</i>
	<i>Despues de haber estado en el mando de dicho puerto de 1798, cuando era Comandante de dicho puerto en la guerra de independencia y ha sido la ciudad de San Carlos de Tenerife, y San Carlos de Tenerife, Barcelona, y San Carlos de Tenerife.</i>

Hoja de servicios de Gabriel Císcar y Císcar

Domingo de Nava⁶. Sin embargo, cuenta Sellés que la asistencia de Císcar a dicho curso se hizo absolutamente prescindible, pues se había dedicado a estudiar por su cuenta de forma autodidacta, de suerte que fue contratado como profesor de la clase de «Navegación» de los señalados Estudios⁷.

El 6 de septiembre de 1787, sirviendo Císcar en el empleo de teniente de fragata, al que había sido promovido en 1784, se le concedió licencia para contraer matrimonio con Ana Agustina Berenguer de Marquina:

(6) Ibídem, p. 90.
 (7) SELLÉS, p. 678.

«El Rey se ha servido conceder, á consulta del Consejo de Guerra, la licencia que ha solicitado D.n Gabriel de Císcar Teniente de Fragata, en el Departamento de Cartagena, para casarse con D.^a Ana Agustina Berenguer de Marquina. De su real orden lo aviso á V.E. para su noticia, y del interesado. Dios gu.e á V.E. ms as S.n Yldefonso 6 de Sep.re de 1787. Geronimo Caballero. S.r D.n Antonio Valdes»⁸.

El matrimonio se celebró en Cartagena, donde estaba destinado Císcar. Ana Agustina era hija de Félix Berenguer de Marquina, unos años después nombrado capitán general de Filipinas. Fruto del matrimonio nacieron un total de siete hijos pero, como señala Sellés, de ellos solo dos llegarían a alcanzar la mayoría de edad⁹. No sería Ana Agustina su única esposa, pues tras el fallecimiento de esta, treinta años más tarde, volvería a contraer matrimonio, como se verá después.

El 26 de abril de 1788 se le promovió al empleo de teniente de navío, nombrándosele director de la Academia de Guardias Marinas de Cartagena. Sería esta su primera responsabilidad de dirección/gestión; ya comenzaba a destacar Císcar en esta labor de gobierno, ganándose el aprecio de todos sus superiores y de sus subordinados.

Ocupando dicho empleo en Cartagena, Císcar tendría tiempo para iniciarse en la elaboración de obras o tratados de carácter académico, pero también científico-técnico. Fue este el caso de la revisión y adiciones realizadas a la magna obra de Jorge Juan *Examen marítimo teórico-práctico, o tratado de mechanica aplicado á la construcción, conocimiento y manejo de los navíos y demás embarcaciones*, publicada en dos volúmenes en el año 1771 (imp. Francisco Manuel de Mena). Transcurridas dos décadas desde que viera la luz, y dados los adelantos técnicos producidos en tan corto espacio de tiempo, el *Examen marítimo* requería una actualización que le fue encargada a Císcar por real resolución de 15 de agosto de 1791. Cinco meses más tarde ya tenía prácticamente culminada sus «aclaraciones» a dicha obra, pero necesitaba de plena dedicación a ello, por lo que a través del teniente general José de Mazarredo solicitó a Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho de Marina, ser relevado temporalmente de sus clases en la Academia de Guardias Marinas:

«Ex.^{mo} S.^{or} El Director de la Academia de Guardias Marinas de Cartagena D.n Gabriel Císcar por medio de su Capitán D.n Domingo de Nava, me da cuenta de que conforme á la Real resolución de 15 de Agosto último tiene puestas en limpio sus aclaraciones y adiciones al Libro 1.^o del examen Marítimo, y que para lo que le resta, que es acabar de rever la copia, hacer figuras, y proceder á la impresión, necesita se le exonere ya de la enseñanza del Curso de estudios mayores»¹⁰.

(8) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, Licencia para contraer matrimonio concedida a Gabriel Císcar y Císcar, 6 de septiembre de 1787.

(9) SELLÉS: p. 678.

(10) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, expediente personal de Gabriel Císcar y Císcar, Carta de José de Mazarredo al ministro Valdés, 10 de diciembre de 1791.

Además, dado que para la impresión final de la obra era necesario que Císcar viajase a Madrid, Mazarredo solicitó igualmente que el teniente de navío Francisco Císcar, hermano de Gabriel, le sustituyese interinamente en la dirección de la Academia:

«Respecto de que à la impresión de èsta parte de la obra há de seguir el que el referido Císcarviage como el Rey tiene determinado, uniformándome á lo que ambos Oficiales me exponen, propongo al Teniente de Navío D.ⁿ Francisco Císcar, para que supla interinamente durante sus comisiones á su hermano en la Dirección de aquella Academia, y en el magisterio del Curso de estudios sublimes; y lo hago presente á V.E. para la resolución que fuere del agrado de S.M. N.^{ro} Señor gu.^o á V.E. m.^s a.^s como deseo. Madrid 10 de Dic.^{ro} de 1791. Ex.^{mo} S.^{or} Joseph de Mazarredo. Ex.^{mo} S.^{or} B.^o Fr. D.ⁿ Antonio Valdés»¹¹.

Así se acordó inmediatamente, el 13 de diciembre de ese año:

«Ex.^{mo} Sr. Para que el Primer Maestro de la Academia D. Gabriel de Císcar se ocupe únicamente en el trabaxo de la obra q con aprobación del Rey está formando; ha tenido à bien S.M. de exonerarle de la asistencia á su Primer Magisterio; y ha nombrado para q le supla interinamente en ella y demás funciones de Academia al teniente de Navío D.ⁿ F.^{co} Císcar; y de su R.^l orden lo comunico à V.E. para su inteligencia y gobierno. Dios & M.^d 13»¹².

Poco tiempo antes de dicho viaje a Madrid fue ascendido a capitán de fragata, concretamente el 17 de enero de 1792. A mediados de año, el 30 de julio, se le concedió por el rey doble sueldo durante el tiempo de su estancia en Madrid, para lo cual se dio orden a Tesorería Mayor:

«... ha venido S.M. en concederle el doble sueldo, que, a conformidad de aviso que paso con esta fecha al S.^{or} D.ⁿ Diego de Gardoqui, se le satisfará por Tesorería mayor todos los meses desde su salida de dha. Plaza, al mismo tiempo, que conseqüente (sic) a orden que comunico tambien oy al Yntendente de aquel Departamento, se satisfarán allí sus sueldos a su muger D.^a María Agustina de Marquina ...».

Finalmente, el tomo primero de la obra vería la luz en 1793, publicándose por la Imprenta Real 3.000 ejemplares con un coste total de más de 10.000 reales de vellón, como daba cuenta Mazarredo a Valdés el 5 de febrero: «Concluida la impresión del primer Libro del examen Marítimo adicionado por el Cap.ⁿ de Frag.^{ta} D.ⁿ Gabriel Císcar, en numero de tres mil exemplares, paso á V.E. adjunta la copia de cuenta de su costo en la Imprenta Real,

(11) *Ibidem*.

(12) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, Real resolución de 13 de diciembre de 1791 aprobando el traslado a Madrid de Gabriel Císcar, y su sustitución por su hermano al frente de la Academia de Guardiamarinas de Cartagena.

montante á 119.087 rs y 30 mrs de vellon»¹³. El subtítulo a la obra de Jorge Juan indicaba la labor realizada por Císcar: «Edición segunda. Aumentada con una Exposición de los principios del Cálculo, Notas al texto, y Adiciones, por Don Gabriel Císcar, Capitan de Fragata y Director de los Estudios de la Academia de Guardia Marinas del Departamento de Cartagena»¹⁴.

En la Introducción explicaba Císcar qué era lo que había pretendido al elaborar esta actualización de la obra de Jorge Juan, a quien comenzaba elogiando:

«El título de la Obra manifiesta que su Autor tomó por objeto principal el tratar de la construcción, conocimiento y manejo de las embarcaciones; y esta parte, que desempeña completamente en el segundo Tomo de la Edición primera, es sin duda alguna la más interesante. Pero sin embargo de esto, en los principios de la mecánica de los sólidos, que contiene el primer Libro, la teoría de la percusión, la de la fricción, y la de las máquinas tienen un mérito superior, y son casi enteramente suyas: y aun las cosas sabidas se hallan tratadas con aquella sublimidad y elegancia geométrica, que caracterizan las producciones matemáticas de un genio original»¹⁵.

Sin embargo de estas alabanzas o panegíricos en honor de Jorge Juan, Císcar no escatimó la crítica a algunos de los cálculos realizados por el insigne marino, razón última de la actualización que ahora presentaba:

«... repasé cuidadosamente los cálculos y consideraciones metafísicas del Autor; encontré algunos descuidos que no se nos advierten en la traducción francesa; me extendí a hacer nuevas aplicaciones (...) Nuevos trabajos sobre la materia me convencieron de la necesidad que teníamos de conocer mejor esta sublime Obra, y me proporcionaron el juntar los materiales que componen esta edición



Retrato de Gabriel Císcar y Císcar (1760-1829), teniente general de la Real Armada. (Autor: José Roldán y Martínez, 1808-1871. Cortesía del Museo Naval de Madrid)

(13) *Ibidem*, Carta de José de Mazarredo a Antonio Valdés, 5 de febrero de 1793.

(14) Puede consultarse un ejemplar de esta obra en Biblioteca Nacional de España (BNE), Biblioteca Digital Hispánica (BDH).

(15) *Ibidem*, p. 5.

umentada; en la qual me he propuesto hacer del *Exâmen Marítimo* un Tratado mucho más extenso, cuyo estudio pueden emprender todos los que quieran dedicarse á la mecánica»¹⁶.

Y esto fue, efectivamente, lo que realizó a lo largo de las 770 páginas que componían su trabajo.

Al margen de esta obra, y preocupado siempre por la formación de los futuros oficiales, publicó varios libros de texto. Entre todos ellos destacó el *Curso de estudios elementales de Marina*, reimpresso en la segunda década del siglo XIX, y en el que en dos tomos explicaba los rudimentos esenciales de la aritmética, la cosmografía, el pilotaje, la artillería, etc.¹⁷

El 22 de octubre de 1796 fue ascendido a capitán de navío: «El rey se ha servido promover a Capitán de navío al de fragata don Gabriel de Císcar, primer maestro y Director de la Academia de Guardias Marinas de Cartagena. S.^o Lorenzo 22 de Octubre de 1796. Varela»¹⁸.

Quizá sus muchas tareas y preocupaciones llevaron a Císcar a una primera indisposición de salud, en 1797, de origen pulmonar. Así lo certificó el médico olivense Esteban Neus, quien se pronunció a favor de prorrogar varios meses más el retiro de Císcar en su localidad natal: «Que á fines de Octubre del año corriente padeció una gran destilación, q.^e le ocasionaba una tos tan fuerte q.^e se resintió del pecho y arrojó alguna sangre». Su solicitud iba acompañada de un certificado médico firmado por Esteban Neus:

«Yo el ^{D.^r} D.ⁿ Estevan Neus, Médico de esta villa de Oliva, Certifico que he visitado al Capitán de Navío D.ⁿ Gabriel Císcar, y que enterado del afecto al pecho que padece, es mi dictamen que conviene mucho para su entero restablecimiento el permanecer en este país, y que sería mui arriesgado para su salud el restituirse por ahora á aquel en que tuvo origen y incremento su enfermedad. Oliva á veinte y seis de Noviembre de mil setecientos noventa y siete. D.^r D.ⁿ Estevan Neus»¹⁹.

Juan de Lángara, secretario de Estado y del Despacho de Marina por real decreto de 21 de octubre de 1796²⁰, le concedió sin problema alguna nueva licencia por los cuatro meses solicitados.

Ya plenamente restablecido, al año siguiente, en 1798, Gabriel Císcar participó en nombre de la Monarquía española en la reunión que había convocado el Instituto Nacional de Francia con el fin de poner orden en el sistema internacional de pesas y medidas. Tras dicha convocatoria, como describe La Parra, la Francia revolucionaria se encontraba en la necesidad de «poner orden en el ámbito de los pesos y medidas, vital para las transacciones económicas.

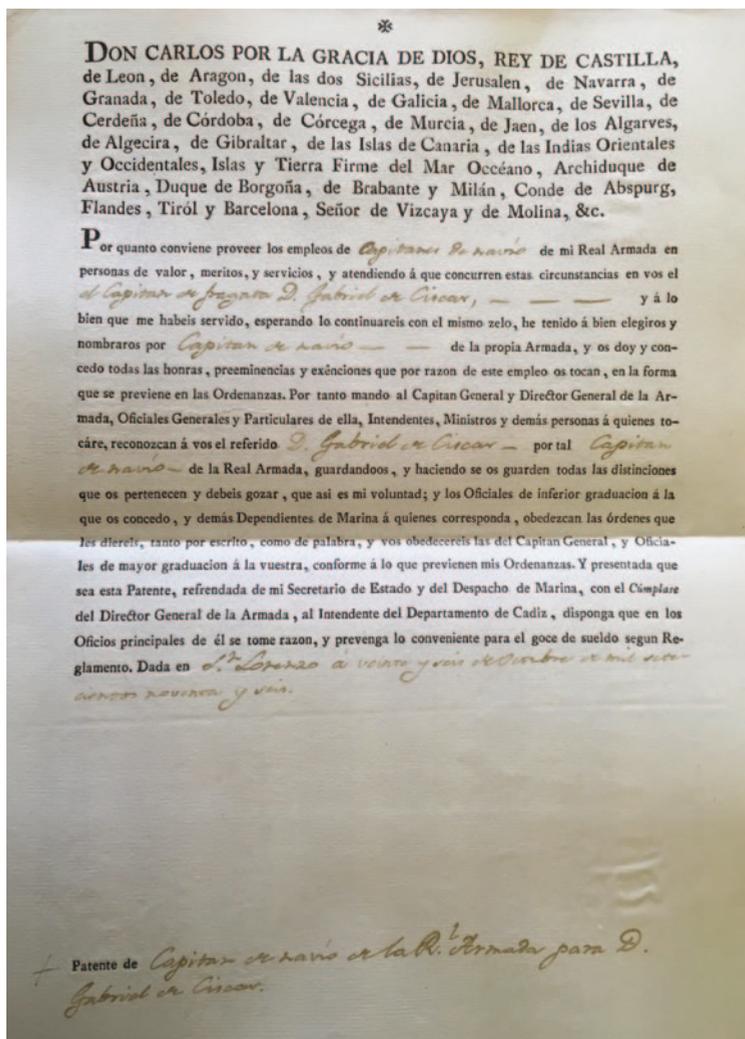
(16) Ib., pp. 6 y 7.

(17) Hoy pueden consultarse estos dos volúmenes en BNE, BDH.

(18) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, exp. personal.

(19) Ibídem, Certificado médico de D. Esteban Neus, 26 de noviembre de 1797.

(20) PERONA TOMÁS, D.: *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*, Madrid, 1998, p. 400.



Patente de capitán de navío

Imbuidos del espíritu racionalista y utilitarista propio de la Ilustración, los revolucionarios deseaban acabar con la arbitrariedad existente en la materia ...»²¹. Fue el propio Lángara quien propuso al rey la persona de Císcar para que conferenciase «con los sujetos que comisione el Ynstituto a fin de fixar la unidad fundamental de los nuevos pesos y medidas». En la misma carta a Carlos IV, Lángara entendía que no había en España otra persona más capaci-

(21) LA PARRA, p.89.

tada que Císcar para tal cometido, que asimilaba a la famosa expedición del meridiano de la que décadas antes formaron parte Jorge Juan y Antonio de Ulloa: «... sostener la reputación nacional que tan sólidamente establecieron los oficiales de la misma Armada D.ⁿ Jorge Juan y D.ⁿ Antonio de Ulloa comisionados en ocasión semejante para cooperar con sabios extranjeros a la averiguación de la verdadera figura de la tierra»²². Terminaba Lángara su misiva con estas palabras tan elocuentes: «La superioridad de conocimientos de Císcar es tan generalmente reconocida, que aún sus mismos émulo no pueden negarle que es el primer hombre de la nación considerado por su saber matemático»²³.

El 30 de julio, el rey nombró a Císcar para tal comisión en París, sustituyéndole como comisario provincial de Artillería en el departamento de Cartagena el capitán de navío Antonio Prez de Meca:

«Ex.^{mo} Sr. En oficio de esta fha. me dice V.E. de R.^l orden q.^o el Rey se ha servido nombrar al Cap.ⁿ de Navío y Comisario Prov.^l de Artill.a del Departamento de Cartagena D.ⁿ Gabriel de Císcar para q.^o pase á París y concurra con otros sabios extranjeros à la determinación de la unidad fundamental de los nuevos pesos y medidas en q.e entiende en la actualidad el Instituto Nacional de Francia. Comprendo q.^o por esta comisión temporal no debe cesar D.ⁿ Gabriel de Císcar en su empleo de Comisario Provincial de Artill.^a, sino q.^o antes bien importa q.^o continúa en él y que dirija su aplicación en el curso de su viage al estudio de la mecánica y de las ciencias naturales, que son las vasas de q.^o espera su perfección el Ramo de Artillería. Pero en la ausencia de Císcar se hace preciso nombrar un oficial que sirva interinam.te el empleo de Comisario Prov.^l en Cartagena. Juzgo que es muy a propositop.o ello el Capitán de N.^o D.ⁿ Ant.^o Prez de Meca, y lo manifiesto á V.E. p.^a noticia del Rey. Dios gu.e á V.E. m.^s a.^s. San Yldefonso 30 de Agosto de 1798. Ex.mo S.^{or} Sec.^o de Es.^o y ... »²⁴.

Císcar llegó a París el 7 de octubre de 1798²⁵, coincidiendo allí con otros ilustres científicos europeos de la talla de Coulomb, Delambre, Lagrange o Laplace, además del español Agustín de Pedrayes, quien le acompañó a la capital francesa²⁶. Císcar participó activamente en la comisión elegida para la confección y definición del patrón del metro, presentándose todos los nuevos patrones el 22 de junio del año siguiente, 1799²⁷. Los trabajos, sin embargo, se alargaron unos meses más, por lo que su regreso definitivo de la capital francesa no se produjo hasta finales de ese año, pero nunca el 13 de diciembre de

(22) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, Carta de Lángara a Carlos IV, 11 de julio de 1798.

(23) *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano*, Montaner y Simon Editores, t. V, Barcelona, 1980, cit. por SEGURA OBRERO, p. 93 (Tomado de.).

(24) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, Real orden de 30 de agosto de 1798 nombrando a Císcar comisionado español en París ().

(25) SELLÉS, p. 679.

(26) LA PARRA, p. 90.

(27) SELLÉS, p. 679.

1800, como indican otras fuentes²⁸, pues ya en marzo se le autorizó a pasar a Aranjuez con el fin de hacer entrega al monarca español de una memoria que había elaborado resumiendo los trabajos realizados en París por la delegación española.

Císcar quiso dejar constancia de dicha labor, y en los primeros meses de 1800 fue publicada su *Memoria elemental sobre los nuevos pesos y medidas decimales fundados en la naturaleza*, obra de la cual se han realizado recientemente dos nuevas ediciones facsímiles: en 2000 por las Cortes Valencianas, y en 2012 a cargo del Centro Español de Metrología. En su Introducción, como es de rigor, Císcar señalaba las razones que le habían conducido a elaborar dicha *Memoria*:

«... y habiéndose quedado en París mi compañero Don Agustín Pedrayes, he tenido el honor de presentar á S.M. los prototipos destinados á la España. Con este motivo me creo obligado á dar desde luego al público una breve idea de las nuevas unidades de pesos y medidas, reservándome para más adelante el dar á conocer extensión los resultados importantes de aquellas grandes operaciones que harán época en los anales de las Ciencias»²⁹.

Además de recordar previamente el origen de las medidas y de los pesos hasta entonces existentes, pasaba a exponer la definición de los nuevos; por ejemplo, del metro: «La base del nuevo sistema métrico, adoptado por la Francia es el metro, que nosotros llamaremos vara decimal o medidera. La longitud de esta medida lineal es la diezmillonésima parte de la distancia de la equinoccial al polo, medida sobre la superficie de la Tierra». O del litro: «Los Franceses toman por base de las medidas de capacidad la de una décima cúbica, y le dan el nombre de litro».

Se convertía así Císcar en un adelantado de la tarea que varias décadas después realizaron en el campo de la Metrología Carlos Ibáñez de Ibero, marqués de Mulhacén, y ya en el siglo XX Torres Quevedo, Blas Cabrera o José María Otero Navascués, elegido este último en 1968 presidente del Comité Internacional de Pesas y Medidas³⁰.

Veintiún años después de la reunión en París, el mismo Císcar reeditaba su *Memoria elemental* con todas las «correcciones o mejoras» ocurridas desde 1800, titulado la nueva obra como *Apuntes sobre medidas, pesos y monedas*, con un total de 171 páginas³¹.

Con estas obras, y otras muchas elaboradas a lo largo de su vida, Císcar hizo gala de su condición de hombre de ciencia, de un auténtico ilustrado,

(28) SEGURA OBRERO, p. 93.

(29) «*Memoria elemental sobre los nuevos pesos y medidas decimales fundados en la naturaleza*, por Gabriel Císcar y Císcar, Madrid, 1800, Imprenta Real», www.bne.es, BDH.

(30) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: José María Otero Navascués. Ciencia y Armada en la España del siglo XX, CSIC, Madrid, 2012, p. 177.

(31) *Apuntes sobre medidas, pesos y monedas que pueden considerarse como una segunda parte de la Memoria elemental sobre los nuevos pesos y medidas decimales, fundados en la naturaleza, publicada en 1800*, www.bne.es, BDH.

como tantos otros marinos que, especialmente a partir del XVIII, han ocupado por su sabiduría y trabajo los más altos puestos de nuestra ciencia. No era esta una actitud que buscara el exclusivo interés personal, sino que Císcar era de la idea, como indica La Parra, de que la educación y la ciencia eran el camino para la reivindicación y regeneración de España: “«En la actividad docente y científica se manifiesta el auténtico carácter de Gabriel Císcar: el hombre ilustrado y, por tanto, racionalista, que se dedica con todo empeño al impulso de la ciencia y a la educación porque está convencido de que es la mejor vía para la regeneración de España, concepto éste que a finales del s. XVIII y comienzos del XIX se emplea tanto como se hará cien años después»³².

En este sentido, y tras la presentación a Carlos IV de su *Memoria elemental*, Císcar envió a Domingo Pérez de Grandallana, ministro de Marina desde el 3 de abril de 1802³³, su *Plan del Curso de Estudios elementales de Marina*, a manera de nuevo plan de estudios para los futuros oficiales de la Armada. Trataba fundamentalmente de Aritmética, pero también de Cosmografía, Pilotaje, Maniobra, Geometría, y lo que él denominó los «Rudimentos de Arte militar Marítimo, divididos en tres partes»: la primera sobre Artillería, la segunda sobre «Advertencias esenciales sobre las maniobras de combate», y la tercera sobre «Nociones de Táctica Naval». Fue aprobado por el rey y ordenada su impresión el 29 de enero de 1803, señalando Císcar cuándo deberían ser estudiados por los guardiamarinas cada uno de los tratados de que se componía el *Plan*:

«Convendría que los Guardias Marinas estudiasen los quatro Tratados primeros en la Academia antes de salir á navegar: y lo mismo pudiera executarse con la parte teórica de la Maniobra, y con el conocimiento del laboreo de los cabos, que se aprehenderá mejor á vista de un modelo bien aparejado que navegando. Los demás Tratados sería más conveniente que se estudiasen á bordo; y que se repasasen en la Academia después de haber hecho una campaña»³⁴.

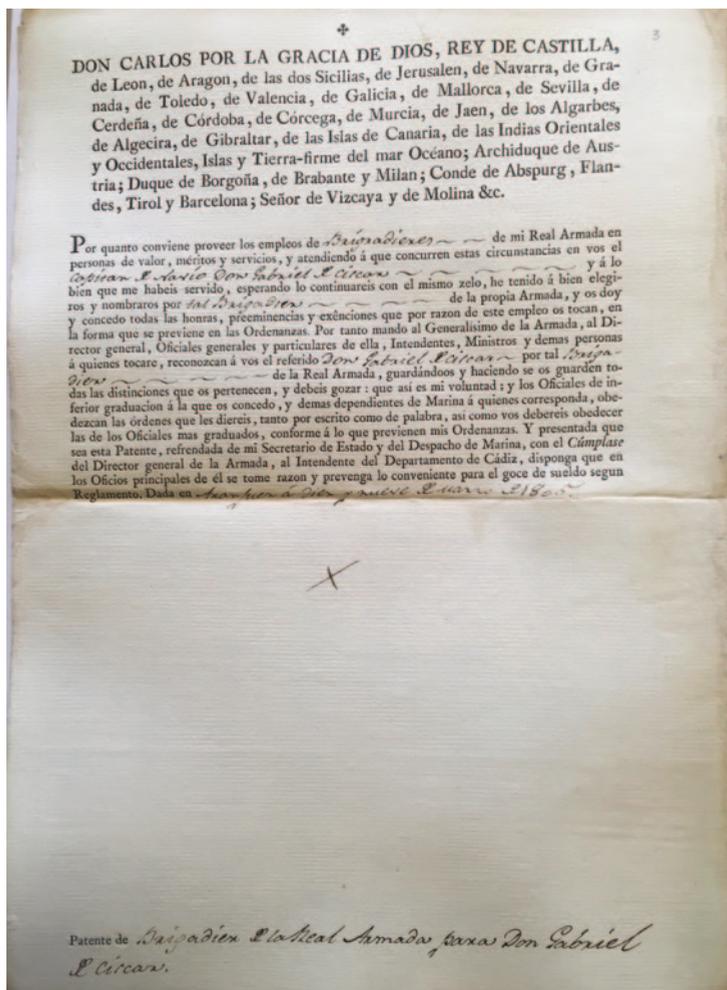
Meses antes se le habían asignado a Císcar dos escribientes con el fin de ayudarle en la redacción de las diferentes obras que tenía en mente; escribientes que habrían de pertenecer al Cuerpo de Pilotos, al de Batallones de Marina o al de las Brigadas de Artillería de Marina:

«Para que el Capitán de Navío D.ⁿ Gabriel Císcar pueda desempeñar con la brevedad que conviene las obras teóricas para la enseñanza é instrucción de los Oficiales, Guardia-Mar.^s y otros Yndividuos de la Armada quiere el Rey que V.E. le facilite uno, dos ó mas escribientes de los Cuerpos de Pilotos, Batallones ó Brigadas q.^o sean de su satisfacción, los quales habrán de tener el goce que disfrutaban los destinados en la Secretaría de la Capitanía Gral., pero sin obción (*sic*) a

(32) LA PARRA, p. 93.

(33) PERONA TOMÁS, p. 402.

(34) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/272, exp. personal de Gabriel Císcar y Císcar.



Patente de brigadier de la Armada

ascender ni a otra carrera; y si fuere menester, es la voluntad de S.M. que se les aumente sobre el sueldo que estos disfruten aquello que se estime conveniente. Comunicólo á V.E. de R.¹ or.ⁿ para su intelig.^a y cumplimiento. Dios & Ma.^d 27 de Julio de 1802. Sr. D.ⁿ Fran.^{co} de Borja»³⁵.

El rey, bien aconsejado por el ministro de Marina, estimaba de suma importancia la labor de Císcar en la redacción de los diferentes tratados sobre

(35) Ibídem, Real orden de 27 de julio de 1802 adscribiendo varios escribientes para ayuda de Gabriel Císcar en la redacción de diferentes tratados.

cuestiones técnicas, así como la elaboración de los planes de estudio para los guardiamarinas; de ahí esa real orden plasmada en esos dos o tres escribientes que sin duda fueron de enorme ayuda para Císcar.

El 19 de marzo de 1805, Císcar fue promovido al empleo de brigadier de la Armada: «Ex.^{mo} S.^{or} Habiendo sedignado el Rey ascender á Brigadier de la R.^l Armada al Capitán de Navío D.ⁿ Gabriel de Císcar, lo participo á V.E. de orden de S.M. y le acompaño la correspondiente patente para q.^e puestas en ella las notas de ordenanza la pase á manos del interesado. Dios gu.^e á V.E. m.^s a.^s Aranjuez 19 de Marzo de 1805. F.^{co} Gil. S.^{or} Director Gral. de la Armada»³⁶.

Ese mismo año de 1805 se produjo un hecho que demuestra, en opinión de La Parra, el carácter eminentemente racionalista de la personalidad de Císcar. Hombre ajeno a todo tipo de supersticiones y creencias acientíficas, se negó a que su hija Joaquina, enferma de fiebre amarilla, fuera sometida a cualquier tipo de sangría, el remedio habitual en este y otros muchos casos, por considerarla totalmente contraproducente. Muy al contrario, dio a su hija un purgante y naranjadas, lo que se tradujo en su curación³⁷.

De vuelta a Cartagena, y con el empleo de comisario general de Artillería de Marina, que le había sido conferido por real orden de 25 de marzo de 1806³⁸, le llegaron allí las primeras noticias de la invasión de las tropas napoleónicas en 1808. En ese momento no sabía Císcar que su vida iba a cambiar de derrotero, en el sentido de pasar a asumir una serie de responsabilidades políticas que no esperaba ni, casi con toda seguridad, anhelaba.

La trayectoria política de Gabriel Císcar y Císcar

Císcar asumió desde el comienzo una postura totalmente contraria a la invasión. Relata Segura Obrero lo sucedido en Cartagena en las horas y días siguientes y cómo Císcar ocupó diferentes cargos, a los que fue promovido por su honorabilidad, su enorme prestigio e intachable carrera militar e intelectual:

«... convocada en la noche del 3 de mayo la junta de jefes, sostuvo con pasión el partido del pueblo de Cartagena, que había proclamado a Fernando VII, negándose a reconocer al invasor. Nombrado, por aclamación popular, vocal de la Junta de Defensa de Cartagena, se le encomendó la organización de las fuerzas militares de todo el reino de Murcia, pasando, por elección de la Junta, a formar parte de la central. Constituida la Junta Central Suprema, fue nombrado secretario vocal de la sección de lo militar, encargada de la organización del ejército. Trasladada dicha corporación a Sevilla, obtuvo el cargo de secretario con voto de la Junta General

(36) Ib., Nombramiento de Gabriel Císcar y Císcar como brigadier de la Armada.

(37) SOLAR Y VIVES, R.: *Apuntes para la vida del Excmo. Señor D. Gabriel Císcar y Císcar, almirante de la Armada, regente del reino*, Valencia, p. 92, cit. por LA PARRA, pp. 93-94.

(38) SEGURA OBRERO, p. 94.

Militar el 30 de septiembre de 1808, y de secretario también con voto del Supremo Consejo interino de Guerra de Marina desde su creación en diciembre del mismo año»³⁹.

Promovido al empleo de jefe de escuadra desde el 23 de febrero de 1809, el 2 de marzo la Junta Suprema Central Gubernativa del Reino, en nombre de Fernando VII, le nombró gobernador de Cartagena: «Ex.^{mo} S.^r El Rey nro. sr. Fernando 7.^o y en su r. nombre la Suprema Junta Central gubernativa del reino se ha servido nombrar p.^a Gobernador de Cartagena al Gefe de Escuadra D.ⁿ Gabriel de Císcar, lo que comunico à V.E. de r.^l or.ⁿ, para su inteligencia, y cumplimiento, en la parte q.e le corresponda. D.^s gu.^e à VE m.^s a.^s R.^l Palacio del Alcázar de Sevilla 2 de Marzo de 1809»⁴⁰.

Además de ocupar durante unos meses el cargo de subdelegado de Rentas de su provincia marítima⁴¹, en 1810 pasó a desempeñar la titularidad del Ministerio de Marina, como consta en una breve nota encontrada en su expediente personal en el Archivo General de la Marina: «18 mayo 1810. D. Gabriel Císcar, Xefe de Escuadra y Gobernador de Cartagena: Que pase à desempeñar el Ministerio de Marina». A pesar del nombramiento, Císcar no abandonó Cartagena para tomar posesión del Ministerio, por lo que lo ejercería desde la ciudad departamental. Dejó el Ministerio de Marina el 23 de octubre del mismo año, cuando fue designado vocal del Supremo Consejo de Regencia; en este caso sí se vio obligado a entregar el gobierno militar de Cartagena al brigadier de la Real Armada Marcelo Spínola⁴², pues él se desplazó a Cádiz, donde tenía su sede el citado Consejo.

De conocida adscripción liberal, aunque siempre en tono moderado, Císcar permaneció en el Consejo de Regencia hasta enero de 1812, momento en el que fue nombrado miembro del Consejo de Estado, para a partir de marzo de 1813 formar parte de «la cuarta Regencia, junto con Pedro Agar y el cardenal Luis de Borbón»⁴³.

Fue precisamente el fin de la Guerra de la Independencia y la vuelta de Fernando VII lo que marcó el inicio de las desdichas de Císcar. Así, el regreso del rey provocó la consabida purga y persecución contra todos aquellos afectos al «régimen liberal». Fue el caso de Císcar, quien fue arrestado y encarcelado en Cartagena el 29 de octubre de 1814, como consta en el siguiente escrito fechado el 11 de noviembre y dirigido «Al Comte de la Compa de Cartag^a»:

«Por oficio de (...) del cor.^{te} quedo enterado de la determinacion tomada por ese Com.^{te} Gral. del Departam.^{to} para proceder al arresto è incomunicación del Gefe de Escuadra D. Gabriel Císcar que se verificase por más decente a su carác-

(39) *Ibidem*.

(40) AGMAB, S, AA.PP., Real orden de 2 de marzo de 1809 nombrando a Císcar gobernador de Cartagena.

(41) SEGURA OBRERO, p. 94.

(42) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, expediente personal de Gabriel Císcar y Císcar.

(43) SELLÉS, p. 680.

ter, en el Cuartel de Guardias Marinas, lo qual tubo (*sic*) efecto en la noche del día 29, habiéndose aloxado en la habitación del Com.^{te} por más propia al objeto; quedándolo igualm.^{te} de los pasos que mediaron antes de su traslación en que ha procedido V. con todo el pulso y consideración que combenía (*sic*) en las circunstancias. Dios gu.^o ... »⁴⁴.

Se atendió, por tanto, a su graduación, de tal forma que su arresto se verificó en la «habitación» del propio comandante general del departamento de Marina. También le fueron confiscados todos sus papeles personales y «profesionales», procediéndose de manera inmediata a su estudio para depurar las responsabilidades que pudieran resultar de su «conducta política». Así lo acordó la Comisión nombrada al efecto por el rey:

«La Comision nombrada por Su Magestad para la sustanciación y determinación de todas las Causas de Estado, en vista del oficio de V.S. n.º 1.º del corriente hà acordado le comunique de orden como ejecut.o para que proceda inmediatamente á practicar un escrupuloso examen de todos los papeles aprendidos á D.ⁿ Gabriel Císcar, separando los que tengan relación con su conducta política en el empleo que tubo (*sic*) de exregente, devolviendo los inútiles. Dios gu.^o á V.S. m.^s a.º Madrid 5 de Nov.^{re} de 1814. Josef de Arteaga. S.^{ra} D.n Josef ...»⁴⁵.

En esos días, noviembre de 1814, se decidió trasladar a Císcar a Madrid, y en cumplimiento de esta orden de la denominada Comisión de Sustanciación y Determinación de las Causas de Estado, Císcar salió para la Corte el día 24 de ese mes conducido por Joaquín Albera, alférez del Regimiento de Húsares Españoles.

En 1816 le encontramos confinado en su localidad natal, Oliva, y desde allí escribió al entonces titular de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, José Vázquez Figueroa, solicitando que se le abonasen los salarios no percibidos desde abril del año 1814, pues desde dicha fecha no había recibido más que 6.075 escudos de vellón. Su situación era auténticamente desesperada, como hacía constar en su instancia:

«Señor D.ⁿ Gabriel Císcar Gefe de Escuadra de la R.¹ Armada, á V.M. con el más profundo respeto hace presente que desde primeros de Abril de 1814 hasta el presente, no ha cobrado más que seis mil y setenta y cinco ex. de vn. correspondientes á sus pagas y siéndole imposible el continuar subsistiendo con su familia sin percibir las. Suplica rendidamente á V.M. se digne mandar q por la Tesorería de Ejército de Valencia se le satisfagan en dicha Capital, ó por la Administración de rentas de Gandía las cantidades que le corresponden de sueldos vencidos y los q sucesivamente fueren venciendo, como á Gefe de Escuadra de la Real Armada respecto á hallarse confinado por V.M. en esta Villa de Oliva, situada en dicho

(44) AGMAB, S, AA.PP., Comunicación dando cuenta del arresto del jefe de escuadra Gabriel Císcar, 11 de noviembre de 1814).

(45) *Ibidem*, Orden de proceder a efectuar el examen de los papeles incautados a Gabriel Císcar en el momento de su detención.

Reino, desde fines del año anterior. Gracia que espera conseguir de la innata piedad de V.M. cuya importante vida queda rogando á Dios gu.^e m.^s a.^s Oliva á 20 de Junio de 1816. Gabriel Císcar».

Ese mismo año de 1816, Císcar reclamó igualmente la corrección de un error que había detectado en el Estado Militar de la Armada. En él figuraba como jefe de escuadra desde el año 1813, cuando lo cierto es que fue ascendido a tal empleo por la Junta Central en febrero de 1809. Por ello, el 31 de octubre de 1816 escribió Císcar al capitán general del departamento de Marina de Cartagena para que «se sirba (*sic*) elevarlo al conocimiento del Exc.^{mo} S.^{or} Secretario de Estado y del Despacho de Marina para q.^e lo tenga presente cuando se pasen al Ministerio de Estado las noticias correspondientes, á fin de q.e no se vuelva á repetir en la Guía de Forasteros del año inmediato una equivocación (*sic*) q.^e daría lugar a q.e muchos cayesen q.^e yo había sido ascendido en tiempo en q.e era uno de los Regentes q.e gobernaban el Reino»⁴⁶.

Además de corregir un error de fechas, por otro lado importante, quería Císcar evitar cualquier tipo de suspicacia, en el sentido de que alguien pudiera pensar que se había valido de su condición de vocal del Supremo Consejo de Regencia para lograr el ascenso al empleo de jefe de escuadra, lo que era falso. Se comprobó lo que decía Císcar, y se procedió a modificarlo en las posteriores ediciones del citado Estado Militar o General de la Armada.

Ya se señaló anteriormente que Císcar tuvo que sufrir el fallecimiento de su mujer Ana Agustina, ocurrido en 1816, en pleno destierro o confinamiento en Oliva. Al parecer, el impacto personal por la muerte de la mujer con la que había compartido treinta y tres años de su vida fue tremendo. No obstante, al año siguiente pudo rehacer su vida personal y sentimental, pues «en septiembre de 1817, con 57 años de edad, casa por segunda vez. Su esposa, Teresa Císcar de Oriola, es prima suya y aporta un considerable patrimonio económico. De este segundo matrimonio tendrá dos hijos»⁴⁷.

Poco se conoce, en todo caso, de estos años de destierro de Císcar en Oliva. Sin responsabilidad política alguna, su vida es «aparentemente, oscura. No publica libros y en Oliva no dispone de medios para sus trabajos científicos. Hace vida de hidalgo de provincias, ocupado en su patrimonio, que no es escaso, pues su familia lo posee en grado apreciable y él lo ha ido incrementando gracias a una buena administración y a las aportaciones de su matrimonio»⁴⁸.

Tras estos años anodinos, pronto Císcar tendría la oportunidad de reivindicarse de nuevo, además de intentar defender su honor, pues estimaba que su condena había sido fruto de una decisión real, y no de un juicio. Así, el levantamiento de Rafael del Riego en 1820, y el posterior restablecimiento de la

(46) Ib., Carta del Císcar al capitán general del Departamento de Marina de Cartagena, 31 de octubre de 1816.

(47) LA PARRA, p. 97.

(48) Ibídem.

Constitución de 1812 y en consecuencia del régimen liberal, llevó aparejado, como no podía ser de otra manera, un retorno a la «actualidad» de los repesaliados en su momento por Fernando VII. Uno de ellos fue Gabriel Císcar, quien, ya nombrado consejero de Estado, fue inmediatamente ascendido al empleo de teniente general, en julio de 1820, por las nuevas autoridades:

«Min.^o de Mar.^a Exmo. S.^{or} En consideracion á las relevantes cualidades y distinguidos méritos y servicios del Gefe de Escuadra de la Armada nacional el S.^{or} D.ⁿ Gabriel de Císcar; y el Capitán de Navío de la misma el S.^{or} D. Pedro de Agar, ambos Consejeros de Estado, se há servido S.M. ascenderlos á Teniente General al primero, y á Gefe de Escuadra de la misma Armada al segundo, incluyendo á V.E. en su consecuencia, de Real orden, las dos Patentes de estas gracias para las correspondientes anotaciones, y su entrega á estos Oficiales Generales. Dios gu.^e á V.E. m.^s a.^s Palacio y Julio 17 de 1820. Juan (...). S.^{or} Director Gral. interino de la Armada»⁴⁹.

Se premiaban así, por tanto, los indudables méritos personales y profesionales de Císcar, pero también los servicios prestados a la causa liberal. Un liberalismo que Ramírez Aledón ha calificado de «ordenado, domesticado o en voz baja»⁵⁰. Por compromiso con su patria, por su sentido del honor y del deber, asumió a partir de 1808 determinados cargos que quizá nunca hubiera deseado, pero las circunstancias le obligaron a ello: «... una realidad impuesta que acepta resignado y con entereza por el sentido del deber que su educación cristiana y su formación militar le han impregnado desde la juventud»⁵¹. Quizá por estas razones nunca entendió su condena y el posterior destierro.

Durante los años del Trienio Liberal, Císcar destacó por su labor en el Consejo de Estado, como demuestran, indica La Parra, los «informes que elabora sobre asuntos muy diversos»⁵². También en aquellos años comienza a tener los primeros problemas de salud, lo que le obliga a retirarse durante un tiempo a Oliva. Aunque presentó la renuncia al Consejo de Estado, no se le admitió⁵³.

Sin embargo, un nuevo cambio radical esperaba a Císcar. La intervención de los Cien Mil Hijos de San Luis provocaría un cambio de régimen, el fin del Trienio Liberal y la restauración del absolutismo, otra vez, en manos de Fernando VII. Precisamente en estos hechos tuvo Císcar una participación decisiva, pues el monarca se negaba a abandonar Sevilla, en peligro de caer en manos enemigas. Císcar, quien había sido designado miembro de la Regencia junto con el general Vigodet y Cayetano Valdés, antiguo ministro de Marina

(49) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, Nombramiento de Gabriel Císcar como teniente general de la Armada, 17 de julio de 1820.

(50) RAMÍREZ ALDEDÓN, G.: «El compromiso político de Gabriel Císcar. De la Junta Central al exilio (1809-1829)», *Cuadernos del Bicentenario. Foro para el Estudio de la Historia Militar de España*, núm. 18, Madrid, 2013, 41-73, p. 56.

(51) *Ibidem*.

(52) LA PARRA, p. 98.

(53) SELLÉS, p. 680.

como él, conferenció varias veces con Fernando VII para convencerle de retirarse a Cádiz. El monarca aceptó a regañadientes.

El 1 de octubre, Fernando VII, unido a los invasores y protegido por estos, ponía fin al Trienio y a toda su obra política y jurídica, quedando otra vez derogada la Constitución de 1812. En un principio, Císcar no creía estar en peligro, como tampoco Vigodet ni Valdés. Ni siquiera llegaron a creer al general francés Bourmont cuando les informó del decreto reservado firmado por el rey el 4 de octubre en el que condenaba a muerte a los tres miembros de la última Regencia. Solo la simulación del arresto ordenado por el mismo Bourmont, y su posterior traslado a Gibraltar, permitió salvar la vida a Císcar y sus dos compañeros regentes⁵⁴.

Como indica Sellés, Císcar tuvo que vivir los últimos años de su vida olvidado y en una situación económica bastante lamentable, que solo palió en parte la ayuda material prestada por el duque de Wellington: «Císcar pudo subsistir en Gibraltar gracias a una modesta pensión de 1.000 reales mensuales (12.000 chelines en moneda inglesa) que le ofreció el duque de Wellington, con quien había trabado buenas relaciones con ocasión del tratado de Valençay»⁵⁵.

Su caso no fue ajeno a la realidad de tantos y tantos otros políticos, militares u hombres de ciencia que, represaliados por el gobierno o régimen de turno (absolutista-liberal, moderado-progresista), acabaron sus días fuera incluso de su patria y en condiciones de mera subsistencia. El siglo ^{xix} fue, lamentablemente, pródigo en estos casos, desperdiciando así la experiencia y conocimientos de estas personas con un único objetivo en la vida: servir a España en su respectivo ámbito, en el caso de Císcar, la Marina.

Sin embargo, lejos de caer en la depresión y abandonarse, haciendo gala de la capacidad de trabajo que le había caracterizado durante toda su «vida pública», Císcar continuó escribiendo; entre otras obras, en 1825 publicó unos *Ensayos poéticos*, y en 1828 su famoso *Poema Físico-Astronómico...*⁵⁶, obra esta última que seguía siendo recomendada a los futuros oficiales de la Armada varias décadas después del fallecimiento de su autor; así, en 1861, se aconsejaba su adquisición a todos los oficiales de la Armada.

Fallecimiento. Honores y condecoraciones

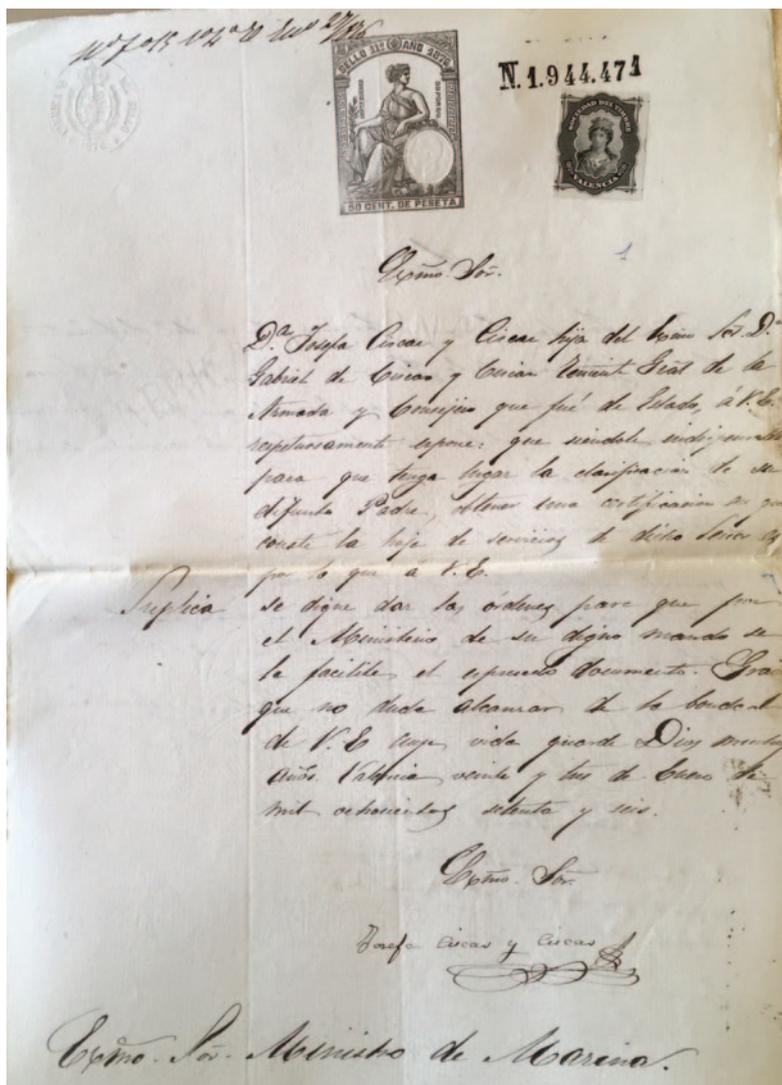
Los últimos meses de vida no fueron fáciles para Císcar; indica Sellés que, «no resignado al exilio, que consideraba injusto, separado de su familia y con el sentimiento de que su honor había sido mancillado, su salud se fue deteriorando ...»⁵⁷. A ello cabe añadir la desazón que le produciría una nueva condena

(54) LA PARRA, p. 99.

(55) SELLÉS, p. 681.

(56) *Ibidem*.

(57) *Ib.*



Instancia de la hija de Císcar al ministro de Marina, de 1876

a muerte, el 20 de abril de 1825, tras un recurso presentado en la Audiencia de Sevilla, y su confirmación por el rey en 1826⁵⁸.

A las cuatro de la tarde del 12 de agosto de 1829, a los sesenta y nueve años, fallecía en Gibraltar Gabriel Císcar y Císcar. Así lo atestiguaba el por

(58) Ib.

entonces ministro de Marina, Luis María de Salazar, al director general de la Armada, dando cuenta de un oficio del cónsul español en dicha plaza:

«Exc.^{mo} S.^{or} El S.^{or} Secretario del Despacho de Estado en oficio de 23 del actual me dice: “El Consul de S.M. en Gibraltar me dice con fha 13 del que rige lo siguiente = Ayer á las cuatro de la tarde falleció en esta plaza el Ex General D.ⁿ Gabriel Císcar, y el entierro debe verificarse en la tarde de hoy”. Trasládolo á V.E. de real orden para su noticia. Dios gu.^o á V.E. m.^s a.^s Madrid 27 de Agosto de 1829. Luis M.^a de Salazar. Sr. Director Gen.^l de la Armada»⁵⁹.

Blanco Torres recoge de la biografía de Císcar escrita por Solar y Vives el testimonio publicado por un diario británico sobre las últimas palabras pronunciadas por nuestro personaje antes de expirar: «Muero tan tranquilo como Sócrates, porque bajo el sepulcro sin que me remuerda la conciencia mal a nadie en los sesenta y nueve años que he vivido»⁶⁰.

A lo largo de su dilatada vida pública fueron varias las condecoraciones recibidas por Císcar. Entre ellas, cabe destacar, por ejemplo, la Cruz Pensionada de la Orden de Carlos III, que le fue concedida el 20 de marzo de 1800 por los servicios prestados en representación de España en la reunión de la Comisión de Pesas y Medidas celebrada en París:

«Aranjuez 20 de Marzo de 1800. Con esta fecha ha concedido el Rey la primera cruz pensionada de la Orden de Carlos III que vacare de las asignadas al Cuerpo General de la Armada, al Capitán de Navío D.ⁿ Gabriel Císcar en premio de lo gratos que hán sido á S.M. los servicios que acaba de hacer en París, en la comisión de pesos y medidas. Cuyo aviso se pasa de la Mesa del negociado de Ciencias a la Mesa 1.^a para su inteligencia y gobierno, habiéndose comunicado el correspondiente oficio al Sr. Ministro de Estado»⁶¹.

Como se aprecia, era necesaria la existencia de una vacante para que Císcar pudiera disfrutarla, lo cual se produjo siete años después gracias al fallecimiento del comisario de Guerra de Marina Felipe de Orbegosa:

«Exmo. Sr. Con fecha de 18 del corriente me dice el Sr. D.ⁿ Pedro Ceballos lo que sigue: “Exmo. Sr. El Rey se ha dignado hacer merced de la Cruz pensionada de su R.I y distinguida orden de Carlos tercero vacante por fallecimiento del Comisario de Guerra de Marina D.ⁿ Felipe de Orbegosa y una de las asignadas al Ministerio de V.E. a D.ⁿ Gabriel Císcar, Brigadier de la R.^l Armada y Comisario General de Artillería, cuyo merito recomienda V.E. en su oficio de 14 de este mes, proponiéndole en primer lugar para esta gracia. Lo participo á V.E. de su R.^l orden

(59) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, Carta del ministro de Marina, Luis María de Salazar, al director general de la Armada, 27 de agosto de 1829.

(60) BLANCO TORRES, M.^a T.: *Estudio crítico. Gabriel Císcar y Císcar*, Fundación Ignacio Larramendi (ed. digital), Madrid, 2017, , p. 37.

(61) AGMAB, S, AA.PP., leg. 620/272, Concesión de la Cruz Pensionada de la Orden de Carlos III a Gabriel Císcar y Císcar, de 20 de marzo de 1800, a la espera de vacante (.)

para su noticia, y lo comunico al mismo tiempo al agraciado para su satisfacción”. Lo traslado à V.E. para noticia del interesado por sus jefes correspondientes. Dios gu.^o à V.E. m.^s a.^s Palacio 21 de Julio de 1807. Fran.^{co} Gil. Sr. Ynspector General de Marina»⁶².

Los restos mortales del teniente general descansaron en Gibraltar durante muchos años. No fue hasta 1855 cuando, por real orden de 23 de marzo, se acordó trasladar sus restos al Panteón de Marineros Ilustres, sito en San Fernando (Cádiz). Sin embargo, el capitán general del Departamento gaditano propuso, y así se aprobó, retrasar este traslado por falta de recursos, como le comunicaba el subsecretario del Ministerio de Marina al director general de la Armada:

«Exc.^{mo} Sr. De Real orden comunicada por el Sr. Ministro de Marina, remito á V.E., en calidad de devolución, la carta número 254 del capitán general del departamento de Cadiz, proponiendo se difiera por ahora la traslación de los restos mortales del general D.ⁿ Gabriel de Císcar, á fin de que V.E. en vista de cuantos antecedentes han mediado en el asunto, informe cuanto se le ofrezca y parezca sobre el particular. Dios gu.^o à V.E. m.^s a.^s Madrid 9 de junio de 1855. El Subsecretario Fran.^{co} Javier Marquecho. Sr. Director General de la Armada»⁶³.

Fue en 1859 cuando se produjo definitivamente el traslado del cuerpo de Gabriel Císcar al Panteón de Marineros Ilustres desde la plaza de Gibraltar. Al parecer, tuvo la reina Isabel II un especial interés en dicho traslado, como bien se narraba desde el Ministerio de Marina al presidente de la Junta Consultiva de la Armada, en 8 de junio de 1859, dando cuenta de la orden que se había comunicado al respecto al capitán general del departamento gaditano. Se relataba lo ocurrido cuatro años antes, cuando razones presupuestarias impidieron realizar el traslado, así como el citado interés de la reina y la necesidad de depositar las cenizas en una urna en un sitio provisional hasta que terminaran las obras del Panteón:

«Exc.^{mo} S.^{or} Con esta fecha digo al Capitán General del departamento de Cadiz lo siguiente: “Excmo. S.^{or} La escasez de recursos y otras circunstancias especiales obligaron en 1855 a diferir la traslación á ese departamento de los restos mortales del Teniente general de la armada D. Gabriel de Císcar dispuesto por Real orden de 23 de Marzo del citado año; pero firme cada vez más la Reina q.D.g. en el patriótico propósito de que las cenizas de tan esclarecido español, ocupen el lugar que les corresponde en el panteón de marineros ilustres, remediando así el lamentable abandono en que por tantos años se las ha dejado olvidadas en tierra extranjera, ha tenido á bien resolver que puesto que V.E. previamente de acuerdo con el Cónsul de España en Gibraltar, destine á aquella plaza un vapor de guerra y un

(62) *Ibíd.*, Merced de la Cruz pensionada de la Orden de Carlos III a Gabriel Císcar y Císcar, 21 de julio de 1807.

(63) *Ib.*, Carta del subsecretario del Ministerio de Marina, Francisco Javier Morquecho, al director general de la Armada, 9 de junio de 1855.

Gefe de la Armada para recibir y trasportar, sin pompa pero con todo el decoro debido, las reliquias de tan respetable patricio, que han de depositarse en el parage que V.E. tenga de antemano convenido, hasta tanto que terminadas las obras del panteón, puedan ser trasladadas á este sitio y depositadas en una urna modesta, que por cuenta del Erario y con los fondos destinados á gastos de material, habrá de construirse desde luego. Adjunta es copia de la comunicación del Ministerio de Estado de 20 de Marzo de 1855, noticiando el consentimiento del Gobierno Ynglés para la exhumación de los restos mortales de que se trata, cuyo costo, así como el de la Caja en que hayan de encerrarse podrán también ser satisfechos con los referidos fondos de material. Dígolo a V.E. de Real orden para su noticia y efectos consiguientes. Y de igual Real orden lo traslado á V.E. para conocimiento de esa corporación. Dios gu.º á V.E. m.º a.º Madrid 8 de Junio de 1859. Marqucho. Sr. Presidente de la Junta Consultiva de la Armada”»⁶⁴.

Fue el vicecónsul de España en Gibraltar, Joaquín González Huet, quien abonó en su momento los 200 reales que costó la lápida de Císcar, por lo que el titular del Ministerio de Estado, Saturnino Calderón Collantes, comunicó en 1860 al ministro de Marina, en ese momento José MacCrohon y Blake, que con aplicación al presupuesto de este último ministerio se abonaría al vicecónsul dicha cantidad:

«Exc.^{mo} Señor. Con esta f.^{ha} remito al Ordenador de pagos de este Ministerio el comprobante oportuno á fin de que con aplicación al presupuesto de ese (...) del cargo de V.E. disponga el abono á favor de D.ⁿ Joaquín González Huet, Vice-Cónsul de España en Gibraltar, de la cantidad de 200 reales que ha invertido en abonar los gastos de la lápida colocada sobre la tumba del difunto General D.ⁿ Gabriel de Císcar. De Real orden lo digo á V.E. para su conocimiento. Dios gu.º á V.E. m.º a.º Palacio 12 de Abril de 1860. Saturnino Calderón Collantes. Sr. Ministro de Marina»⁶⁵.

Ese mismo año de 1859 en que sus restos mortales fueron trasladados se produjo una situación un tanto curiosa en relación con Císcar. Al parecer, se publicó en la *Crónica de Gibraltar* del día 24 de agosto de 1859 una noticia en la que se afirmaba que Císcar había luchado en la Guerra de la Independencia a las órdenes de lord Wellington. Se quiso corroborar este hecho por el capitán general del departamento de Marina gaditano, quien consultó al ministro de Marina el 26 de julio de 1859. Desde el ministerio se le contestó el 2 de diciembre del mismo año lo siguiente: «En este Ministerio no existe la hoja de servicios del teniente general que fue de la Armada D.ⁿ Gabriel de Císcar, ni en los documentos del archivo que se han consultado aparece que d.^{ho} general se hubiese hallado á las órdenes de Lord Wellington en la Guerra de la Independencia. Lo digo á V.E. de Real orden para su conocimiento y

(64) Ib., Carta al presidente de la Junta Consultiva de la Armada, de 8 de junio de 1859, remitida desde el Ministerio de Marina.

(65) Ib., Carta del ministro de Estado, Saturnino Calderón, al ministro de Marina, 12 de abril de 1860.



Mausoleo de Gabriel Císcar y Císcar. (Panteón de Marinos Ilustres)

como resultado de su carta nº 1188 de 26 de Junio último. Dios &»⁶⁶.

Muchos años después de su fallecimiento, e incluso del depósito de sus restos mortales en el Panteón de Marinos Ilustres, una de sus hijas, Josefa, dirigía una instancia al ministro de Marina pidiendo certificación de la hoja de servicios de su difunto padre:

«... siéndole indispensable para que tenga lugar la clasificación de su difunto Padre, obtener una certificación en que conste la hoja de servicios de dicho Señor es por lo que á V.E. Suplica se digne dar las órdenes para que por el Ministerio de su digno mando se le facilite el expresado documento. Gracia que no duda alcanzar de la bondad de V.E. cuya vida guarde Dios muchos años. Valencia veinte y tres de Enero de mil ochocientos setenta y seis. Ex.^{mo} Sr. (sic) Josefa Císcar y Císcar. Ex.^{mo} Sr. Ministro de Marina»⁶⁷.

Pocos días después de su petición, se le mandó la citada hoja de servicios, firmada por «Miguel Manjón y Gil de Atienza, capitán de navío de primera clase de la Armada, y Mayor General de este Departamento».

Conclusiones

Todos los juicios emitidos hasta la actualidad coinciden en destacar, con ligeros matices, su honradez personal, el amor a la patria y su sabiduría científica como las cualidades más notables del teniente general de la Armada Gabriel Císcar y Císcar. La Parra dijo de él: «Ese hombre, de alta estatura y avinagrado gesto, como lo describió Mesonero de los Romanos, racionalista y recto, fiel cumplidor siempre de su deber y por ello mismo comprometido, hasta las últimas consecuencias, con la España de su tiempo y con sus propias ideas ...»⁶⁸. Segura Obrero, por su parte, no se separa en lo mínimo

(66) Ib., Comunicación del Ministerio de Marina al capitán general del Departamento de Marina de Cádiz, 2 de diciembre de 1859.

(67) Ib., Carta de Josefa Císcar y Císcar al ministro de Marina, de 23 de enero de 1876.

(68) LA PARRA, p. 99.

de lo anterior: «Su acendrado amor a España, su patriotismo, su gran energía y honradez, su extraordinaria capacidad intelectual configuran a la persona de Gabriel Císcar y Císcar como uno de los más importantes personajes de nuestra historia»⁶⁹. No escatimó tampoco elogios este autor respecto de su trayectoria militar: «Nos conduce ante un marino ilustre, entregado a las obligaciones de su empleo, aceptando las responsabilidades y sacrificios que en cada momento histórico exigía su patria, dando probadas muestras de su gran valor y sacrificio desde que fue promovido a alférez de fragata (...) hasta su ascenso a teniente general ...»⁷⁰.

Dos últimos juicios o reflexiones. Ramírez Aledón hace un balance general, a modo de síntesis, de «muchos valores, algunos de origen castrense, otros de raigambre familiar y social, otros propios de su época»; entre ellos destaca su rectitud moral, su adhesión y lealtad al rey, el sentido del deber y del honor y la racionalidad de sus planteamientos políticos, científicos y personales⁷¹. Por último, Blanco Torres, en uno de los estudios más recientes sobre Císcar, habla de aquello que caracterizó su obra literaria-científica: «... su amor por la ciencia, su afán pedagógico (...) Su confianza en la Ciencia y en la Razón, su combate frente a la ignorancia y la superstición así como contra los comportamientos y explicaciones irracionales ...»⁷².

Por nuestra parte, solo podemos concluir señalando una obviedad: hoy los restos mortales de Císcar descansan en el Panteón de Marineros Ilustres de San Fernando (Cádiz). ¡Qué mejor homenaje de la Armada a uno de sus más ilustres miembros! Sin embargo, desde la modestia de estas líneas, proponemos recuperar su legado otorgando su nombre, en un futuro, a una de las unidades navales de combate de la Marina española, en recuerdo del destructor Císcar, hundido en 1957, y de quien le dio nombre, el teniente general de la Armada Gabriel Císcar y Císcar.

Apéndice documental

Se incluye a continuación la «Hoja de servicios del Excmo. Sr. Teniente Gral. que fue de la Armada Don Gabriel Císcar y Císcar» con los empleos servidos a lo largo de su carrera (AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/272).

EMPLEOS	DÍAS MESES AÑOS
Guardiamarina	24 octubre 1777
Alférez de fragata	8 agosto 1778

(69) SEGURA OBRERO, p. 97.

(70) *Ibidem*.

(71) RAMÍREZ ALEDÓN, p. 67.

(72) BLANCO TORRES, p. 37.

Alférez de navío	21 diciembre 1782
Teniente de fragata	15 noviembre 1784
Teniente de navío	26 abril 1788
Capitán de fragata graduado	21 septiembre 1789
Capitán de fragata	17 enero 1792
Capitán de navío	22 octubre 1796
Brigadier	19 marzo 1805
Jefe de escuadra	23 febrero 1809
Teniente general	17 julio 1820

Bibliografía

- BLANCO TORRES, María Teresa: *Estudio crítico. Gabriel Císcar y Císcar*, Fundación Ignacio Larramendi (ed. digital), Madrid, 2017..
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio: «Un racionalista comprometido: el teniente general de la Armada Gabriel Císcar», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, Madrid, núm. 54, 89-99.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGAÑO, Carlos: *José María Otero Navascués. Ciencia y Armada en la España del siglo XX*, Madrid, 2012.
- PERONA TOMÁS, Dionisio: *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina. 1714-1808*, Madrid, 1998.
- RAMÍREZ ALEDÓN, Germán: «El compromiso político de Gabriel Císcar. De la Junta Central al exilio (1809-1829)», *Cuadernos del Bicentenario. Foro para el Estudio de la Historia Militar de España*, núm. 18, Madrid, 2013, 41-73.
- SEGURA OBRERO, José: “Aportaciones al estudio de un marino ilustre: Don Gabriel de Císcar y Císcar”, en *Revista de Historia Naval*, Madrid, 1989, nº 25, págs. 89-100
- SELLÉS, Manuel: «Císcar y Císcar, Gabriel», voz biográfica en *Diccionario biográfico español*, vol. XIII, Real Academia de la Historia, Madrid, 2009-2013, 677-682.
- SOLAR Y VIVES, Rafael del: *Apuntes para la vida del Excmo. Señor Gabriel Císcar y Císcar*, Valencia, 1927.

HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO
Coronel de Máquinas de la Armada (retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

La fragata correo *San Juan Bautista*: sospechas y naufragio durante la Guerra de Sucesión

En este trabajo, nuestro colaborador el investigador naval Yago Abilleira Crespo cuenta cómo una laboriosa búsqueda de información acerca del naufragio de la fragata correo San Juan Bautista en las costas gallegas ha permitido que aflorase un desconocido episodio de la Guerra de Sucesión que se tradujo en una fuerte pérdida de dinero para España. Asimismo, en él pone en evidencia la picaresca que había en aquel entonces en la Carrera de Indias, la indefensión de las costas españolas y la influencia de los altos cargos de la Justicia.

La sorpresa y la necesidad de adaptarnos que exige la irrupción del coronavirus en la rutina habitual de la REVISTA, hacen, entre otros detalles menores, que recojamos en esta sección este trabajo que el autor ofrece a nuestros lectores.

«El 13 de febrero de 1708 zarpó del puerto de Pasajes (San Sebastián) la fragata *San Juan Bautista* al mando del capitán Francisco de Sorarte, vecino de Deva, Guipúzcoa. Una laboriosa búsqueda de información acerca del naufragio de esta fragata correo en las costas gallegas ha permitido aflorar un desconocido episodio de la Guerra de Sucesión, que se tradujo en una fuerte pérdida de dinero para

España. Asimismo, en este artículo se evidencia la picaresca que había en aquel entonces en la Carrera de Indias, la indefensión de las costas españolas y la influencia de los altos cargos en la Justicia.

La fragata estaba integrada en el servicio de estafetas que se acababa de adjudicar al recién nombrado marqués de Montesacro “y compañía”, admitiendo carga y viajeros. Su destino era Cartagena de Indias (actual Colombia) y llevaba en sus bodegas un cargamento de hierro vasco, tan apreciado al otro lado del Atlántico. No imaginaban sus tripulantes lo que les iba a tocar vivir.

En Cartagena de Indias

Pese a los intentos realizados por localizar datos sobre la estancia de la fragata en Cartagena de Indias, no se ha encontrado nada, por lo que no queda otra que emplear la lógica y hacer suposiciones.

La *San Juan Bautista* debería haber de arribado a su destino en marzo o abril, por lo que presenciaria la llamada batalla de Barú el 8 de Junio de 1708. Dicho combate sucedió entre fuerzas navales inglesas y los escoltas españoles de la flota de Tierra Firme que, procedente de Panamá, se dirigía a Cartagena de Indias. Como resultado de dicho enfrentamiento, se hundió el famoso galeón *San José* (capitana), por explotarle la santabárbara, fue apresado el mercante armado (gobierno) Santa Cruz y varada e incendiada la urca *Nuestra Señora de la Concepción*. Sorprendentemente, el resto de los buques pudo entrar en puerto con más o menos daños.

Diez días después los ingleses retiraron al grueso de su escuadra a Jamaica, dejando algunas unidades patrullando las costas cartageneras para evitar que la flota intentase regresar a España. Todo esto va a provocar que la fragata correo se vea obligada a permanecer allí hasta finales de septiembre o principios de octubre.

El extraño desembarco de caudales en Cuba y su apresamiento

Primeramente explicaremos los hechos y luego expondremos las conclusiones¹.

En pleno viaje de regreso, a la altura de Bahía Honda (Cuba), fueron avistados desde la *San Juan Bautista* tres corsarios enemigos dispuestos a capturarles. Ante el inminente peligro, se decidió poner a salvo el dinero en la lancha de la fragata mandándola a tierra. Fueron desembarcados unos 250.000 pesos², lo que da idea de cómo debía de ser la lancha, pues son casi siete toneladas de plata. Por desgracia el plan salió mal y la embarcación fue apresada por una piragua que tenían los corsarios semiescondida en tierra y que se hizo rápidamente a la mar con rumbo a su presa. La fragata continuó siendo acosada hasta que logró entrar en La Habana el 14 de octubre, y como desde los fuertes del puerto se hizo fuego, los enemigos se dieron a la fuga.

(1) Este hecho se desarrolla en las piezas 12, 13 y 14 del primer pleito (ver fuente al final). Por desgracia son más de mil cien páginas manuscritas. Su análisis supondría un tiempo y recursos de los que carece el autor. Por ello, tal y como se indica, las conclusiones son a título personal, con un cierto respaldo y lógica

(2) Antigua moneda de plata de, teóricamente, 27,47 gramos y una pureza de 931 milésimas. Era la divisa internacional de la época.

Personalmente, hay muchas cosas que no cuadran, pues no tiene sentido que, en plena persecución, se pongan a descargar tal cantidad de dinero. Tampoco es lógico que, estando en un buque artillado, embarquen todo ese dineral en una sencilla lancha que no está armada y que debido a la carga va a ser lenta y pesada de llevar. El capitán de la fragata se lamenta de que en dicho apresamiento se perdieron tres pequeñas barras de oro³ de la caja de a bordo, pero luego en Galicia se recuperará un saquete a su nombre con 452 pesos (una buena suma de dudoso origen lícito). Por último y no menos importante, nadie reivindicó la captura de semejante tesoro y, sabiendo lo que les gusta a los ingleses alardear de sus botines, eso resulta sospechoso, máxime en época de guerra y después de volverse vacíos tras la batalla de Barú.

Hay que tener en cuenta que, tras perderse la flota de Nueva España en Vigo en 1702, Felipe V incautó casi todos los caudales descargados aduciendo que en realidad pertenecían a comerciantes ingleses y holandeses, lo que era cierto. En mi opinión, en esta ocasión los mercaderes extranjeros decidieron anticiparse a la previsible decisión del Rey tras el reciente desastre naval, y la presencia en Cartagena de Indias de nuestra protagonista les venía como anillo al dedo. Bastaba con hacer un teatrillo con unos corsarios amigos y un capitán español corrupto autorizado a navegar en solitario, y todo arreglado.

Lo cierto y documentado es que este incidente hizo que la *San Juan Bautista* estuviese retenida durante tres meses en La Habana, mientras se litigaban varios pleitos, y que las autoridades se incautasen de otros 50.000 pesos que no habían sido descargados.

Nafragio en Galicia

El 14 de enero de 1709 zarpó la fragata correo, avistando la costa norte gallega el 18 de febrero de 1709, ya casi al anochecer. Parece ser que al día siguiente trataron de entrar en La Coruña o en Ferrol, lo que no pudieron hacer por haber un fuerte viento de componente Sur, aunque su intención no era esa, sino proseguir hasta Vizcaya⁴. Pero todo cambió cuando al ir en demanda del cabo Ortegal avistaron de nuevo a tres corsarios, esta vez pechelíngues (holandeses), que se les venían encima con rumbo encontrado. En aquel momento, un marinero que era de aquella zona, sugirió dirigirse a la ría de Cedeira, cuya entrada no es fácil de localizar si se llega desde el Sur, como era el caso. Consiguen llegar a la bocana pero el viento les impide entrar⁵, por lo que deciden desembarcar a algunos tripulantes en el esquife para que pidan ayuda a los marineros de la villa, pues creen que si se limitan a dar los acostumbrados cañonazos de entonces nadie acudiría, por ser un ardid que usaban los corsarios para apresar gente.

(3) Valoradas en unos 2.800 pesos, por lo que debían de pesar cerca de cinco kilos, aproximadamente, en total.

(4) Un pasajero declaró posteriormente que el capitán diera tales instrucciones para reducir los costes de los interesados, es decir, de los armadores. Existe la posibilidad de que recibiese órdenes de arribar a Pasajes, pues lo mismo se le había mandado a la flota que acabó hundida en Vigo (una escuadra inglesa en Finisterre obligó a la flota a cambiar su destino). También existe la posibilidad de que no hubiera ninguna orden y se pretendiera hacer una descarga ilegal.

(5) La fragata estaba dotada de remos, pero ni aun así consiguieron internarse.

Pero cuando ya se creían a salvo, la meteorología decidió lo contrario. El viento del suroeste empezó a arreciar cada vez más, por lo que los botes de los marineros no pudieron acercarse. Para colmo de males, el fondo era de cascajo, por lo que ninguna de las cuatro anclas que echaron hizo firme. Se mascaba la tragedia, pues estaban muy próximos a los acantilados como para pensar en salir a mar abierto. Dispararon cañonazos continuamente pidiendo ayuda y cortaron los cuatro mástiles para ofrecer menos resistencia al viento. Pero todo fue inútil, y las rocas cada vez estaban más cerca. La gente se arrojó al agua desesperada, siendo recogidos por las lanchas pesqueras que estaban en las cercanías, pero sin poder arrimarse al buque correo. El capitán se negó a abandonar su barco, pero fue convencido en el último momento por los marineros gallegos y se echó al agua, de donde lo rescataron. Menos suerte tuvieron un tripulante de la fragata y un criado indio de un pasajero, que se ahogaron. La violencia del temporal deshizo el barco contra las piedras de tal forma que causó impresión en todos los testigos. Todo ello ocurrió el 20 de febrero de 1709, de madrugada.

Tras el naufragio

Al no haber ya un casco que contuviera las mercancías, estas fueron llegando a la costa, de donde fueron recogidas. Gracias a la documentación sabemos que la carga principal era de tabaco y cacao, aunque también había lana de vicuña, vainilla, índigo y cueros. Poco después hubo calma en la mar y se pudieron recuperar muchas cosas, la mayoría ya medio podridas. Destacan unas 9.200 monedas de plata y 33 de oro. El rescate tuvo que ser muy provechoso y poco debió de quedar en el fondo del mar.

Enseguida se trató de culpar al capitán, y se le metió entre rejas. La principal causa era que no había descargado la correspondencia⁶, seguida de cargos menores por contrabando y similares. Francisco de Sorarte se defendió alegando que le fue imposible poner los pliegos a salvo y que, mientras estuvo retenido en La Habana, los duplicados fueron enviados en otros buques, por lo que no hubo daño alguno. Finalmente, tras estar preso unos meses, fue liberado sin cargos, pues parece que la influencia del marqués de Montesacro era muy grande.

El autor quisiera agradecer a Claudio Bonifacio las minuciosas investigaciones llevadas a cabo sobre este suceso y a Francisco Pérez Aguilar el haber agilizado las gestiones para obtener la documentación».

FUENTE: España, Ministerio de Cultura, Archivo General de Indias, Escribanía 1053-B, cuatro primeras piezas del primer pleito.

WEBGRAFÍA: «El galeón *San José* y la batalla de Barú», web *Todo a babor* (www.todoababor.es/articulos/sjose_baru.htm).

(6) Había tres cajones con papeles para el Rey y uno para el Consulado de Indias. Muchos de los papeles fueron encontrados poco después del hundimiento en muy mal estado.

NOTICIAS GENERALES

Historias Navales. Madrid (España)

Se trata de una serie de conferencias sobre aspectos concretos (temas generales) de la historia naval española organizados por el Instituto de Historia Naval-Departamento de Estudios e Investigación. Son conferencias mensuales desarrolladas por conferenciantes más comunicadores que especialistas en Historia. El formato es dual, telemático y en presencia, pero más destinado al público en internet que al presente. Mientras dure la pandemia está previsto que la página YouTube Armada Española sea la ventana oficial y digital al mundo exterior.

Hasta el momento, en lo que va de año, se han desarrollado las conferencias siguientes:

Martes 21 de julio de 2020

- «La evolución del buque de guerra», por José María Blanco Núñez, capitán de navío (retirado), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

La sesión tuvo lugar en el Museo Naval de Ferrol (La Coruña), en directo por el canal YouTube Armada Española (<https://youtu-be/ZDdtyAG64T4>) y presencialmente, con obligación de usar mascarilla y de reservar asiento (aforo limitado) al correo electrónico museonavalferrol@fn.mde.es.

La presentación corrió a cargo del coronel de Infantería de Marina Juan M. López Larino.

Para más información dirigirse a

Museo Naval, rúa dos Irmandiños s/n
15403 Ferrol (La Coruña).

Martes 15 de septiembre de 2020

- «Una expedición cartográfica por el Museo Naval», por José María Moreno Martín, jefe de la Colección de Cartografía del Museo Naval de Madrid.

La sesión se desarrolló en directo en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, por el canal YouTube Armada Española: <https://youtu.be/YSLhSu4YfM>.

Hizo la presentación el vicealmirante Marcial Gamboa Pérez-Pardo, director del Museo Naval de Madrid.

Para más información dirigirse a

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

Instituto de Historia y Cultura Naval-DEI
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50
C.e.: ihcn-dei@mde.es

Martes 29 de septiembre de 2020

— «El Museo Naval navega de nuevo», por el almirante Juan Rodríguez Garat, director del IHCN.

La sesión se celebró en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, emitida en directo por el canal YouTube Armada Española: <https://youtube/GwABGK10snw>. Para la asistencia a la sesión fue obligatorio el uso de mascarilla y reservar asiento (aforo limitado) en el correo electrónico ihcn-dei@mde.es

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 91 3795050
C.e.: ihcn-dei@mde.es

Jueves 12 de noviembre de 2020

— «Expedición Malaspina: un viaje científico-político alrededor del mundo», (1789-1794)» por Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval.

El acto tuvo lugar en directo en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, por el canal YouTube Armada Española <https://youtube/B19YHbqunUY>

Para la asistencia fue obligatorio el uso de mascarilla y reservar asiento (aforo limitado) llamando al ihcn-dei@mde.es.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval-DEI
Juan de Mena 1, 28014 Madrid.

Actos conmemorativos del 250.º aniversario de la Escuela de Náutica, hoy Facultad de Náutica de Barcelona. Barcelona (España)

Tenemos en las manos un folleto en español de 60 páginas, numerado, en rústica, editado en Barcelona en 2020 por nuestro colaborador Laureano

Carbonell Relat, en el que el autor recoge los numerosos actos del 250.º aniversario de la fundación de la Facultad de Náutica de Barcelona (FNB) que tuvieron lugar en la Ciudad Condal en 2019.

En la introducción, Carbonell nos dice, entre otras cosas, que

«en el año 2019 la Escuela de Náutica, hoy Facultad de Náutica de Barcelona, cumplió el 250.º aniversario de su fundación, un hecho trascendental y merecedor de un grato recuerdo, que se manifestó en una gran celebración a base de conferencias, exposiciones, simposios, encuentros deportivos y culturales, así como homenajes y otros muchos actos relacionados con la institución y su ámbito, en el sentido más amplio de la palabra. Prácticamente todos, salvo indicación en contra, se desarrollaron en catalán, aunque eso no impidió que en algunos debates se hicieran intervenciones en castellano».

Los responsables de la organización fueron la FNB, cuyo decano es Agustín Martín Mallofré, con el apoyo de la autoridad del Puerto de Barcelona, Mercedes Conesa Pagés, y del Museu Marítim de esta ciudad, cuya directora general es Elvira Mata Enrich.

Nosotros no vamos a hacer aquí una reseña de tan numerosos actos. Trataremos de espigar en el texto y recoger aquellos que puedan interesar más a nuestros lectores, principalmente las conferencias sobre navegación, historia marítima, cartografía y otras que afecten directamente a los buques y a sus dotaciones. Son estas

20 de febrero de 2020. Conferencia sobre

- «La esencia del PRFV*. Su enfermedad: la hidrólisis (ósmosis), su inspección, prevención y cuidado», por Agustín León Ibáñez Pardos, gerente de Pronáutica Asociación.

9 de marzo de 2019. Conferencia sobre

- «La batalla del Atlántico», por Asier Rojo, miembro de la promotora Wargame Riniewer.

13 de marzo de 2019. Conferencia sobre

- «Tratamiento y gestión de residuos MARPOL»**, por Enrique Junyent Guinart, ingeniero técnico en Propulsión y Servicios del Buque y diplomado en Máquinas Navales.

(*) Poliéster Reforzado con Fibra de Vidrio.

(**) Aclaramos que las siglas MARPOL (abreviación de «polución marina») designan el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques

10 de abril de 2019. Conferencia sobre

- «El bienestar de la gente de mar en puerto», por Ricardo Rodríguez-Martos Dauer, profesor de la FNB y director de Stella Maris de esta ciudad, y Francisco Bonada Vergara, ingeniero de Telecomunicaciones y jefe de Desarrollo Corporativo de la Ciudad Condal.

2 de mayo de 2019. Conferencia-coloquio sobre

- «Ernesto Anastasio Pascual, capitán de la Marina Mercante, práctico del puerto de Barcelona y profesor de la Escuela de Náutica entre 1913 y 1916», por
 - Ricardo García Cárcel, catedrático de Historia Moderna de la UAB y premio nacional de Historia;
 - Rafael Calvo Álvarez, práctico del puerto de Barcelona;
 - Juan Zamora Terrés, capitán de la Marina Mercante, periodista y doctor en Marina Civil.

12 y 13 de junio de 2019. Seminario-coloquio.

- «En trans-ito (*sic*), entre la expedición científica y la deriva artística», en cuatro bloques:

El día 12, en el primer bloque, se hizo la presentación de varias ponencias y proyectos relacionados con la cartografía.

El día 13, el cuarto bloque puso fin al seminario. Miguel Planas, miembro de la plataforma***, presentó un trabajo sobre la cartografía del estrecho de Magallanes, navegación y arqueología.

2 de octubre de 2020. Conferencia sobre

- «Leonardo Torres Quevedo. La contribución a la ingeniería naval del más prodigioso inventor de su tiempo», por Francisco A. González Redondo, profesor titular de Historia de la Ciencia de la Universidad Complutense de Madrid.

9 de octubre de 2020.

Se proyectó el documental *Vanishing Sail*, historia de la construcción naval de goletas en el Caribe.

(***) <http://plataformavertices.com/vertices/>

10 de octubre de 2020. Conferencia inaugural el nuevo curso sobre

- «Océanos, lecciones de vida», por Ana Corbella Jordi, licenciada en Veterinaria por la UAB, campeona de España de vela en 1999 y 2000, primera mujer española en dar la vuelta al mundo a vela sin escalas (2019-2020).

6 de noviembre de 2019. Conferencia sobre

- «Lo que es preciso tener en cuenta para embarcar de alumno/a de puente y de máquinas», por David García, piloto de segunda clase.

27 de noviembre de 2019. Conferencia sobre

- «Magallanes-Elcano, el viaje que cambió el mundo», por Luis Mollá Ayuso, capitán de navío, y Juan Cortada Bover, capitán de la Marina Mercante.

LXII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 13, 14 y 15 de octubre de 2020 tuvieron lugar en Madrid las 62.^{as} Jornadas de Historia Marítima bajo el tema general «V centenario de la expedición de Magallanes-Elcano (II). Preparación y salida de la Armada». Es el segundo ciclo de las cuatro previstos sobre este tema. Las ponencias se desarrollaron, en sesiones de tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, (Juan de Mena 7, Madrid). Debido a las restricciones sanitarias, el aforo se ha reducido, por lo que fue necesario reservar plaza y asiento en el correo electrónico ihcn@mde.es. Las sesiones se atuvieron al siguiente programa:

Martes 13 de octubre de 2020

Después de la sesión de apertura, a cargo del almirante Juan Rodríguez Garat, director del IHCN, se pronunció la conferencia

- formación de pilotos de la Casa de Contratación: del piloto mayor a la cátedra de Cosmografía», por Almudena Hernández Ruigómez, profesora de Historia de América de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

Emisión en directo por internet, a través del canal YouTube Armada Española, <https://youtu-be/TGDuellmT-k>.

Miércoles 14 de octubre de 2020

- «Las tripulaciones de la primera vuelta al mundo», por Susana García Ramírez, jefe del área de investigación del Museo Naval de Madrid;
- «Vida en una nao de la primera vuelta al mundo», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado), subdirector de la Real Liga Naval Española (RLNE) y consejero colaborador del IHCN.

Emisión en directo por internet, por el canal YouTube Armada Española, <https://youtu-be/Vk789Jnpd4TM>.

Jueves 15 de octubre de 2020

- «El aprovisionamiento y la salida de la expedición», por Beatriz Sanz Alonso, profesora de la Universidad de Valladolid;
- «La instrucción de Carlos I y Magallanes desde una nueva perspectiva: fuente de conflictos», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de la UCM.

Emisión en directo por internet, por el canal YouTube Armada Española https://youtu-be/6llbLMPp7_4.

Para más información dirigirse a

Departamento de Estudios e Investigación
Instituto de Historia y Cultura Naval
Teléf. 913 79 50 50
Ihcn-dei@mde.es
<https://armada.defensa.gob.es/ihcn>

Jornadas de silvicultura naval y su contexto europeo. Burgos (España)

Organizadas por la Cabaña Real de Carreteros, con el apoyo del Ministerio de Defensa, el Ayuntamiento de Quintanar de la Sierra (Burgos) y la empresa Oxígeno, del 5 al 11 de octubre de 2020 se celebraron unas jornadas de silvicultura naval y su contexto europeo bajo el título general «Aproximación al histórico patrimonio de la Defensa española y su Real Armada». La programación se hizo en tres bloques, y las sesiones tuvieron lugar en el salón de actos municipal de la siguiente forma:

- *Extracción de pez naval; metodología tradicional:*
 - del lunes 5 al jueves 8 de octubre de 2020: «Embarrado, extracción de tocones y picado de teas»;
 - viernes 9 de octubre de 2020: «Horno de mataca. Apilado de teas e ignicidad del horno»;

- domingo 11 de octubre de 2020: «Horno de mataca. Quema del alquitrán».
- *Senda de la Real Armada*: visita guiada al Monte de la Dehesa.
- Sábado 10 de octubre de 2020: Camping Arlanza, inscripción: socios@cabanarealcarreteros.org—947256752.
- *Histórico patrimonio de la Defensa Nacional española y su Real Armada*
 - «Burgos y su Real Armada: Antonio Valdés Bazán; materias primas y la fábrica de betunes de Quintanar», por Silvia López Wahrli, archivera y exdirectora técnica del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, de Viso del Marqués (Ciudad Real);
 - «La política naval en El Ferrol como su determinante histórico», por José Manuel Vázquez Lijó, doctor en Historia Naval del siglo XVIII y técnico del Museo Marea de Porto do Son (La Coruña);
 - «Conducciones madereras para la Gran Armada. De la sierra de Arlanza a Santander, siglos XVIII y XIX», por José Luis Moreno Peña, profesor emérito de la Universidad de Burgos y miembro de la Real Academia Burgense de Historia y Bellas Artes.

Para más información dirigirse a www.cabanarealcarreteros.org.

Mesa redonda: «El desembarco de Alhucemas». Madrid (España)

El 17 de septiembre de 2020, la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), en colaboración con el Instituto de Historia y Cultura Militar (IHCM), el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) y el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA), ha dedicado una mesa redonda al tema general «El desembarco de Alhucemas» con los siguientes ponentes:

- moderador:
 - general de división Miguel Ballenilla y García de Gamarra, director de la ESFAS.
- ponentes:
 - coronel (retirado) Juan Salafranca Álvarez, del IHCM;
 - capitán de navío (retirado) José M.^a Blanco Núñez, del IHCN;
 - ingeniero aeronáutico Manuel López Mauriz, del SHYCEA.

La sesión ha sido emitida en directo por el canal YouTube. Se pudieron hacer preguntas vía Twitter a @ieee_es

Otras conferencias

- Organizada por la Escuela de Suboficiales de la Armada, el día 16 de noviembre de 2020, en el salón Galatea de la Escuela, en San Fernando (Cádiz), tuvo lugar una conferencia pronunciada por el almirante Juan Rodríguez Garat, director del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), titulada «A hombros de los héroes. 150 años del Panteón de Marinos Ilustres», emitida en directo por el canal YouTube Armada Española: <https://www.youtube.com/watch?v=r84DRcHiDk>
- Dentro de los actos de la primera vuelta al mundo, el 21 de febrero de 2020 el capitán de navío (retirado) Marcelino González Fernández, subdirector de la Real Liga Naval Española (RLNE) y consejero colaborador del IHCN, desarrolló una conferencia en el Ateneo de Madrid (C/ Prado 21) de esta ciudad, sobre el tema «La vida en las naos del siglo XVI». El acto fue presentado en sesión de tarde.
- El 17 de marzo de 2020, el capitán de navío (retirado) Marcelino González Fernández desarrolló la conferencia «Tradicionalismo y costumbres en la Armada» en el Casino Militar (Gran Vía 13, Madrid).
- El 22 de septiembre de 2020, la RLNE, con la colaboración de la Real Academia del Mar, inició un ciclo de seis conferencias, dentro del título general *El cine y el mar*, con la conferencia «Seis barcos de película», que desarrolló el capitán de navío (retirado) Marcelino González Fernández.

Las demás conferencias se relacionan a continuación:

- martes 29 de septiembre de 2020, la película *El motín de la HMS Bounty*, desarrollada por Ignacio Pinedo del Campo;
- martes 6 de octubre de 2020, la película *La caza del Octubre Rojo*, a cargo del almirante José M.^a Treviño;
- martes 13 de octubre de 2020, la película *El motín del Caine*, por José Luis Asúnsolo;
- martes 20 de octubre de 2020, la película *Master and Commander*, por Carlos Cremades Carceller.

DOCUMENTO

Carta del presidente y oidores de la isla Española de abril de 1543 al Rey, sobre incidencias con los corsarios franceses

«Carta del presidente y oidores de la isla Española escrita al Rey con fecha 8 de abril de 1543, dándole cuenta de la armada que aprestaron contra la de los corsarios franceses que llegaron a la isla de San Juan, y del combate que tuvo la capitana con la de los enemigos (a quien apresó) que después de quemadas y robadas ciertas estancias, y apresados cuatro navíos que andaban al trato bajaban al mismo efecto por la costa de la Española».

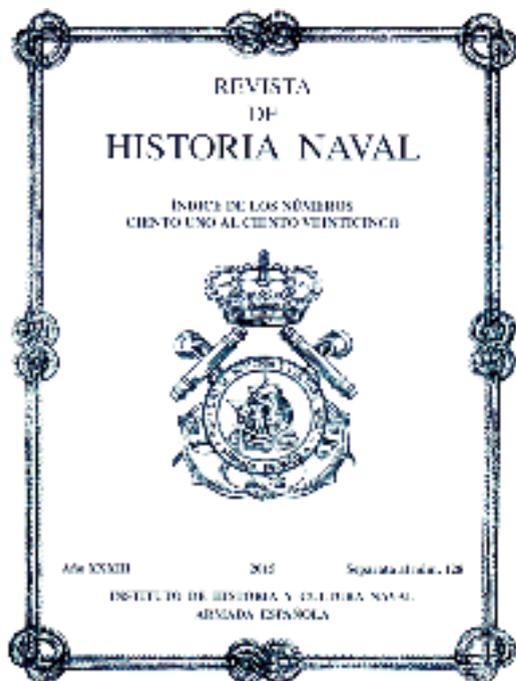
Archivo Museo Naval, Ms. 0034. (Dada la claridad de la letra entendemos que no es necesario su transcripción. Dejamos para nuestros lectores la interpretación del manuscrito.)

Carta del Presidente y Oydores de la Isla Española escrita al Rey con fecha de 21 de Abril de 1523, dándole cuenta del armada que apraxaron contra la de los Cacariar Franceses que llegaron a la Isla de S.º Juan, y del combate que tubo la Capitana con la de los Enemigos (a quien apraxo) que despues de quemadas y robadas ciertas estancias y apraxadas quatro Navios que andaban al tanto bajaban al mismo efecto por la Costa de la Española.

Sacra Católica Católica. Citaqstad. A principio deste mes de marzo por cartas de los Oficiales e Consejo de la Isla de S.º Juan fuimos avisados con tres cartas que en diversos dias nos enviaron como a aquella Isla habian llegado dos cartas de cacariar de Francia con un Parax, y que en la vanda del Sur della habian echado en tierra guarenta hombres y quemado y robado ciertas estancias y hatas de bacas, y que de allo habian venido al Puerto de la Villa de S.º German que es en la dicha Isla en el parage de la entrada e salida de los navios que van e vienen de los Reynos, y que desde alli habian tomado y robado quatro navios de los que andan en el trayto de las mares, y que tenian por cierto que habian de hacer mucho daño en las cartas que por alli passasen, para que de aca lo remediaríamos luego que rubieremos enveramente esta nueva. Visto que de cada dia se espantaba las cartas de los Reynos y que estaban prontas para se partir para alla estas cartas que al presente van, paraxio a nosotros los Oydores, porque yo el Presidente estaba visitando el Obispado de la Vega de hacer armada como ellos, y que lo que en ella se hizieren fueren del averia del medio por ciento.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de MENA 1, 1.ª PLANTA 28014 MADRID (ESPAÑA)
TELÉFONO: 913 12 44 27 C/E: RHN@mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID.
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

RECENSIONES

DÍAZ CANO, Juan: *De la Liga Marítima Española a la Real Liga Naval Española (1900/2020)* (ISBN: 978-84-697-2275-6), Real Liga Naval Española, Madrid, 2020, 254 páginas.

Interesante estudio histórico de la Real Liga Naval Española, desde sus antecedentes, con la creación de la Liga Marítima Española en 1900, hasta hoy en día, escrito por el actual presidente de la entidad, Juan Díaz Cano. Comienza con un repaso sobre el origen de las Ligas Navales, en el que el autor expone cómo la aceptación política de los planteamientos de Mahan fue la base sobre la que nacieron las Ligas Navales de Reino Unido (1895), Italia (1897), Alemania (1898), Francia y Bélgica (1899) y Estados Unidos (1902), que surgieron como asociaciones patrióticas para ilustrar a la gente sobre asuntos marítimos, llegar a la opinión pública y hacer propaganda de la mar.

Continúa con la historia de la Liga Marítima Española, que nació en 1900 dentro de la corriente de las anteriores Ligas Navales, gracias al impulso del teniente de navío de 1.ª clase Adolfo Navarrete y de Alcázar. Era una triste época para España y para la Armada, ya que tras una corta guerra contra Estados Unidos, en 1898 el pueblo español había perdido los últimos territorios en ultramar, tanto en el Pacífico como en el Caribe. Comenta el autor cómo aquellas pérdidas produjeron un pesimismo tan grande que, mientras en el extranjero todos eran testigos del decaimiento de España, muchos españoles decían: «Si no tenemos colonias, ¿para qué necesitamos barcos?». El autor relata que fue precisamente para abrir un debate sobre la conveniencia y necesidad de volver a tener una Armada digna y moderna por lo que se celebró el Certamen de Almería de 1900, que tuvo un gran eco mediático e impulsó la creación de la Liga Marítima, que quedó constituida el 16 de diciembre de aquel año bajo la presidencia de Antonio Maura, teniendo como secretario general a Adolfo Navarrete.

La nueva Liga celebró su primer congreso en el paraninfo de la Universidad de Madrid del 6 al 10 de junio de 1901. Desde entonces actuó en el

ámbito marítimo español como *lobby* y como entidad con carácter de utilidad pública, hasta que se produjo su desaparición al estallar la Guerra Civil en julio de 1936.

Díaz Cano narra cómo, pasado el tiempo, en 1963 comenzaron a aparecer artículos de prensa apuntando a una posible refundación de la anterior Liga Marítima, hasta que el 11 de febrero de 1969 se constituyó la nueva Liga Naval como heredera de la antigua Liga Marítima, siendo su primer presidente Antonio Barrera de Irimo. En los siguientes capítulos detalla las biografías de sus presidentes, empezando por el propio Barrera de Irimo (1970-1972), pasando por el largo mandato de Ignacio Martel Viniegra (1974-1988), el periodo de renovación de Felipe Segovia Olmo (2010-2013), y el de relanzamiento protagonizado por el actual presidente, el autor Juan Díaz (2013 hasta hoy).

El libro finaliza hablando de las muchas actividades desarrolladas por la Real Liga Naval Española en los últimos tiempos, con conferencias en los ámbitos de las diferentes áreas; asambleas de la Federación Internacional de Asociaciones y Ligas Navales y Marítimas (FIDALMAR), Congresos Marítimos Nacionales en Santander (2014), Cartagena (2016) y Madrid (2019); y muchas otras actividades culturales y sociales en Madrid y en las diferentes delegaciones. Y cierra con diversos anexos que reproducen documentos fundacionales y de otras épocas.

Es un libro bien documentado, que resulta imprescindible para el que tenga curiosidad por conocer el devenir de la Real Liga Naval Española y del ámbito marítimo en general, a lo largo de una buena parte de la historia de España de los siglos XX y XXI.

DELITTE, Jean-Yves, y BÉCHU, Denis: *Las grandes batallas navales. Trafalgar* (ISBN: 978-84-679-3163-1), Norma Editorial, 2019^o, 56 páginas.

La primera parte de este libro es una historia ilustrada de la batalla de Trafalgar del 21 de octubre de 1805, con guion de Jean-Yves Delitte. Relata la situación de las escuadras francesa e inglesa a finales de septiembre de 1805. La francesa, mandada por Villeneuve, está en Cádiz con la española, tras un viaje sin éxito al Caribe para tratar de atraer la atención de la escuadra inglesa mandada por Nelson e invadir Inglaterra. Y la escuadra inglesa se encuentra en el Atlántico, en la zona del golfo de Cádiz, bloqueando a la francoespañola.

El relato, magníficamente ilustrado con dibujos realizados y coloreados por Denis Béchu, narra una entrevista de un oficial francés con Villeneuve el 29 de septiembre en un patio ajardinado de Cádiz, en el que comentan la posibilidad de salir a la mar para llevar a cabo la pretendida invasión de Inglaterra, a la que se niega Villeneuve. También relata una reunión que tiene lugar el 30 de septiembre en el HMS *Victory*, insignia de Nelson, en la que el almirante inglés es informado de la falta de actividad de los franceses en Cádiz, donde

permanece Villeneuve sin salir a la mar, al tiempo que son comentados los planes franceses de invadir Inglaterra.

Los autores relatan cómo una patrulla francesa sorprende en el campo a una avanzadilla británica que espía las actividades francoespañolas, y se enzarzan a tiros. Mientras, en los barcos franceses corren noticias a medias y bulos de todo tipo: cómo se las gastan los ingleses en combate, posible regreso a casa, cualidades de algunas armas, movimientos de los ejércitos franceses, desembarco de ingleses en una playa, encuentro con la avanzadilla inglesa, o posibles refuerzos a Napoleón.

Es entonces cuando Villeneuve informa a su gente de que ha recibido órdenes de zarpar hacia Nápoles para apoyar a sus paisanos, los franceses. Sobre la marcha surgen comentarios de que Villeneuve quiere salir a la mar porque teme ser destituido, y alguien habla de su posible relevo, ya que el vicealmirante francés Risily-Mesros está en Madrid. Se precipitan los acontecimientos. La escuadra aliada sale de Cádiz el 20 de octubre de 1805, es seguida por la británica, y al día siguiente tiene lugar el combate de Trafalgar, que resulta desastroso para la escuadra aliada francoespañola. El enfrentamiento es relatado con dibujos sueltos y pocas palabras, y en su transcurso, un gaviero francés dispara su fusil desde la cofa de su barco contra un oficial inglés con muchas medallas, que es alcanzado. Al rato vuela la cofa con el gaviero y su fusil, pero antes ha malherido a Nelson, que muere al poco tiempo. Y Villeneuve, que cae prisionero de los ingleses y es liberado a los pocos meses, camino de su casa es asesinado por agentes franceses.

La segunda parte es un pequeño dossier histórico de la batalla escrito por Jean-Yves Delitte, en el que hace comentarios sobre diferentes temas: proyecto napoleónico de invadir Inglaterra, navíos de línea, el *Victory*, Nelson, Villeneuve, mosquetes, disparo que mató a Nelson, detalles del combate, etc.

El libro proporciona una forma original, amena e interesante de conocer el gran combate que tuvo lugar frente al cabo Trafalgar el 21 de octubre de 1805, que supuso una gran victoria para los británicos a pesar de la muerte de su gran almirante Horacio Nelson.

RODRÍGUEZ GARAT, Juan (dir.): *Historia de la Armada. Páginas de la historia de la Armada escritas en la mar* (ISBN: 978-84-9091-496-0), Ministerio de Defensa, Madrid, 2020, 249 páginas.

Libro didáctico, en gran formato y muy bien ilustrado, que narra de una forma atractiva, resumida y muy amena la historia de la Armada, que, como reza en su subtítulo, no es más que una parte de la historia de España escrita en la mar. Y no podía ser menos para un país como España, situado en el extremo suroeste de Europa, casi rodeada de mar, con unos 8.000 kilómetros de costas, teniendo al sur el estrecho de Gibraltar, que es la llave del Mediterráneo por el oeste. Es un libro escrito para todos los públicos, tanto si son

marinos como si no lo son, o si están muy versados en la historia o si son unos simples aficionados. Para todos sirve, ya que con textos cortos, rigurosos y precisos va desgranando el rosario de acaecimientos en la mar que de una forma u otra han contribuido a hacer de España la gran nación que es hoy.

El libro habla de victorias y derrotas, de grandes logros y dolorosos fracasos, de luces y sombras, de buenos y malos momentos, y los coloca en el sitio que a cada uno le corresponde, ya que, sean del color que sean, están ahí; son hechos de nuestro pasado a los que no podemos renunciar, porque han hecho de nosotros lo que somos hoy: un gran país que debe sentirse orgulloso de su historia, en este caso de su rica y variada historia en la mar, que por desgracia es muy desconocida en grandes sectores de la sociedad española. Comienza esta obra hablando de «La mar en la génesis de España». Inicia su relato en el año 4000 a.C., y efectúa un amplio recorrido por el tiempo con citas referidas a los primeros reinos y las nacientes marinas. Continúa con las Marinas de Castilla y Aragón, los descubrimientos, el imperio, las guerras, los enfrentamientos en la mar, la creación de la Real Armada, los altos y bajos surgidos a lo largo de los tiempos, los años de crisis y las recuperaciones. Y termina hablando de la Armada en los tiempos actuales en «La vuelta a los mares del Mundo».

Esta síntesis está escrita de una forma clara, fácil de seguir, con un lenguaje sencillo alejado de complicaciones. Narra la historia de la Armada de principio a fin, siguiendo un riguroso orden cronológico marcado por diferentes gráficos, cronologías o líneas de tiempo, con recuadros intercalados para citar algún hecho, acontecimiento, personaje o momento histórico destacable. Y, sobre todo, el trabajo que glosamos es un libro que da respuesta a muchas preguntas que cualquiera se puede hacer cuando lee, oye o le cuentan algo sobre la historia de España en la mar o sobre su Armada. Y es que en sus páginas da cabida a todo tipo de temas y asuntos, como el Galeón de Manila, la creación de la Infantería de Marina, las naves cartaginesas y romanas, las mujeres en la Armada, los «Cinco Latinos», la creación de la bandera de España, Casto Méndez Núñez, la batalla de los Abrojos, el crucero *Canarias*, la Carrera de Indias y muchos más.

SÁNCHEZ-FEIJOO LÓPEZ, Luis: *Anclas. Tipos evolución e historia de la penúltima esperanza* (ISBN: 978-84-09-21966-7), Fundación Alvargonzález, Gijón, 2020.

Profundo y muy completo estudio de las anclas de todos los tiempos, desde las más primitivas hasta las utilizadas hoy en día, realizado por el capitán de navío retirado Luis Sánchez-Feijoo López, extraído de su amplia experiencia como marino, de su gran curiosidad por saber e investigar sobre los artilugios que le rodean, y del ambiente creado por la gran colección de anclas del Museo Naval de Ferrol, del que el autor fue director-conservador en su momento.

El libro, ilustrado con gran cantidad de fotografías y dibujos sobre todo de anclas, está dividido en cinco partes que el autor llama «Títulos», del I al V, cada uno con su nombre o título adicional, cuyo significado explica en la «Nota del autor» nada más pasado el índice. El «Título I. Para comunes», en el sentido de que en él participan muchas personas, habla de la historia de las anclas, su descripción, voces relacionadas y cronología e identificación de los diversos tipos de anclas con cepo y sin él. El «Título II. Para fandos», en cariñosa alusión a los humildes marineros, incluye normas para datar las anclas, anota sus singularidades, e identifica la mayoría de las anclas de los barcos de la Armada, desde el primer vapor de ruedas en 1834 hasta hoy. El «Título III. Para pañoleros», en recuerdo de los marineros encargados de pertrechos del pañol de proa, cita una gran variedad de anclas hoy en desuso. El «Título IV. Para contra maestres», en honor a los hombres expertos en todo tipo de maniobras incluidas las faenas de anclas, en el que también habla de otras materias como escobenes, mascarones de proa, espolones, chimeneas, balcones, etc. Y el «Título V. Para anclistas», en honor de los hombres de proa destinados en la maniobra de anclas, cita extraños elementos de fondeo que el autor llama «exóticos y extravagantes».

Para completar la información, Sánchez-Feijoo intercala otros apartados relacionados con las anclas y su manejo, tales como «Voces para laboreo de anclas», «Cronología del desarrollo del ancla», «Diagramas claves de identificación de anclas» y «Buques de la Armada desde la época del vapor con expresión de sus anclas». Y cierra con un amplio índice de anclas y un muy completo glosario.

En pocas palabras, el libro sirve para dar a conocer los diferentes tipos, modalidades, tamaños y formas de las anclas a lo largo de los tiempos, desde las más rudimentarias, pasando por las más sencillas, por otras más complicadas y por algunas que por su rareza son productos de la imaginación y el ingenio del hombre.

Y es un libro que resulta de gran ayuda para los que sientan curiosidad por saber cómo ha sido la forma de sujetar los barcos al fondo del mar a través de la historia. Algo que siempre ha sido de vital importancia en las navegaciones, y que ha llegado a alcanzar dimensiones realmente dramáticas al producirse un fallo de la propulsión con tiempos duros cerca de la costa, momento en que las anclas representan la «penúltima esperanza» de salvación del barco, como las denomina el autor en el título de su libro.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de Navío (retirado)

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio: *Las Atarazanas de Sevilla*, Universidad de Sevilla, Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla, Sevilla, 2019, 773 págs., imágenes.

El profesor Pérez-Mallaína, catedrático de Historia de América en la Universidad de Sevilla, es un especialista de prestigio internacional en todo lo relacionado con la navegación oceánica, Sevilla y la América española en los siglos XVI a XVIII. De su amplísima producción historiográfica, solo citaremos dos de sus libros, que constituyeron auténticos hitos: *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias* (Sevilla, 1992) y *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII* (Sevilla, 2015), exponentes de su dilatada dedicación al estudio de unos temas en los que tiene lugar destacado el libro que comentamos, muy bien editado, con profusión de imágenes, cuyo contenido –fruto de una larga, concienzuda y documentada investigación– se articula en dos partes.

En la primera se analiza la historia de las Atarazanas sevillanas, desde su inauguración en 1252 (en lo que fueron claves Fernando III y Alfonso X) hasta la transformación que experimentan desde 1493, como consecuencia del primer viaje de Cristóbal Colón a América y de los cambios estratégicos de la Monarquía.

Tras presentar el arsenal –uno de los mayores y más antiguos de Europa–, compuesto por tres elementos: las Atarazanas de las Galeras, la de los Caballeros y la Resolana del Río (en conjunto, unos 62.000 m²), el relato discurre sobre dos grandes ejes pues, al hilo de la actividad creciente en las atarazanas (llegaron a tener 17 naves donde construir las galeras), vemos la participación naval de Castilla en la «batalla del Estrecho» (1252-1350) y su implicación en acciones bélicas en el canal de la Mancha y Portugal (1350-1430), registrándose la formación de las últimas grandes armadas de galeras entre 1406 y 1430.

En el análisis de los astilleros se destaca la importante labor del alcaide (fabricar, reparar y conservar las naves; hay una relación de los que ocuparon ese cargo desde el siglo XIII al XVIII), del armador (abastecerlas, armarlas y proveerlas de hombres) y del almirante (mandarlas en el combate). En cuanto a los trabajadores en la construcción de las galeras, existían diferencias entre los *francos* (privilegiados, provenientes mayoritariamente de Francia, que podían dedicarse a otras ocupaciones, pero tenían que estar disponibles siempre que fueran llamados para trabajar en las atarazanas), los *esclavos* (prisioneros musulmanes o condenados) y los *trabajadores a destajo* a cambio de un sueldo. Desde principios del siglo XV se registran intentos para limitar los privilegios de los numerosos francos existentes, y en 1427, una real cédula reducía a 400 plazas la plantilla de las atarazanas: posiblemente, el ayuntamiento denunció la existencia del número excesivo de trabajadores, con lo que, si no podía acabar con los privilegios de los francos, sí podía reducir su número.

Arsenal y astillero de las galeras reales desde 1255, su actividad se mantiene con altibajos, para decaer a partir de 1430, siendo los años 1339 y 1344 los de

mayor dinamismo botando 34 y 35 galeras, respectivamente. El precio unitario de construcción creció bastante, desde los 10.000 maravedíes en 1290 a 80.000 en 1380; además, hay que sumar los gastos de mantenimiento del complejo, que eran abrumadores, haciendo que la financiación resultara muy costosa, recurriendo a ingresos diversos, desde la inicial fonsadera hasta la acuñación de moneda de vellón, pasando por concesiones eclesiásticas y recursos varios (diezmo del carbón, de la cal, de la reja y del ladrillo; alquiler de la huerta de la Alcoba, de las casas del Alcázar y de las herrerías, y la venta de madera de las Atarazanas). Por otra parte, desde el siglo XVI fueron variadísimos los usos que se dieron a las dependencias e instalaciones de las Atarazanas: talleres de bombas de achique, hornos de cristal, almacenes para los productos más diversos, mercado de pescado, depósito de mercurio, cárcel de aristócratas, hospital de caridad y maestranza de artillería. En la Resolana se cobraba por las tiendas que se plantaban y se celebraban corridas de toros, torneos, cabalgadas, etc.

Para navegar, la galera necesitaba, por término medio, una dotación de 180 galeotes (30 bancos por banda y tres remeros por banco) y, además, 1 patrón, 3 cómitres, 6 naocheros (marineros muy experimentados), 29 marineros, 10 hombres de armas y 30 ballesteros. También podían ir embarcados técnicos para reparaciones de emergencia (carpinteros, calafates...), barberos, cirujanos, etc. Armar una flota, por tanto, requería un elevado número de galeotes, que se cubría no solo con esclavos o presidiarios, sino también por remeros libres, cuyo número se repartía entre la población de las localidades costeras.

La segunda parte está dedicada a «Las siete vidas de un antiguo edificio» desde 1493. En el reinado de los Reyes Católicos se inicia el declinar de las Atarazanas, cuando una de sus naves se convierte en pescadería urbana. Después, explican la mutación que experimentan el cambio de los intereses estratégicos de la Monarquía y la expansión ultramarina castellana. A este respecto son muy interesantes las consideraciones que hace el autor en relación con el retroceso de las galeras respecto a buques más apropiados para otros espacios navales, como la carabela, la nao y el galeón. La transformación de las Atarazanas se va a producir en la primera mitad del siglo XVI, años en que se construyen las últimas galeras y el complejo se convierte en el gran almacén para la navegación a Indias.

El libro continúa describiendo las vicisitudes por las que pasa el edificio hasta llegar a nuestros días, con destinos tales como casa de moneda, aduana del Nuevo Mundo, Hospital de la Santa Caridad, atarazanas del azogue, maestranza de artillería..., que van recortando partes del conjunto hasta su abandono, hoy en proceso de recuperación.

Una extensa bibliografía y una gran aportación documental completan el contenido de esta obra, realmente excepcional, donde el profesor Pérez-Mallaina nos da otra muestra de su excelente hacer como investigador.

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Catedrático de Historia Moderna de la UCM

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, Cuartel General de la Armada, 1, 1.ª 28014 Madrid, España.

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. A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, 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. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico RHN@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 ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o 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 alfabetizará 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.

