

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XII

1994

Núm. 44

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

Dona a 4 Segente

d

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA**

**REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL**





REVISTA DE HISTORIA NAVAL

CONSEJO RECTOR:

Presidente: Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, José Ignacio González-Aller Hierro, *contralmirante*.

*Vicepresidente
y Director:* José Cervera Pery, *coronel auditor*. Periodista.

Vocales: Secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval, Juan Antonio Viscasillas Rodríguez-Toubes.

Redacción: José Antonio Ocampo Aneiros,
Lola Higuera Rodríguez, Luisa Martín-Merás,
Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, Isabel Hernández Sanz,
Paloma Moreno de Alborán.

Administración: Ovidio García Ramos, *comandante de Intendencia de la Armada*,
María del Carmen Mérida Guerrero.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.ª plta.
28071 Madrid (España).

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre 1994.
Precio del ejemplar suelto: 650 ptas.

Suscripción anual:

España y Portugal: 2.600 ptas.
Resto del mundo: 30 \$ USA.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467X.
NIPO: 076-94-043-X.

Printed in Spain.

CUBIERTA: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>Ante el destino imposible: Vicealmirante Zinovy Petrovich Rodjestvenski y Almirante Isoroku Yamamoto, por Salvador Bèrmúdez de Castro</i>	7
<i>La carta de Juan de la Cosa (y III), por Ricardo Cerezo Martínez</i> ..	21
<i>La estrategia naval de San Martín en la expedición anfibia al Perú, por José Luis Picciuolo</i>	39
<i>Sobre el «destructor» y el capitán de navío don Fernando Villamil, por José Luis Infiesta Pérez</i>	51
<i>Las islas Carolinas y el Almirante Cano Manuel y Luque, por Jesús Salgado Alba</i>	57
<i>La Marina en Filipinas (I). El apostadero de Filipinas, por Hermenegildo Franco Castañón</i>	61
<i>Documento</i>	75
<i>Fondos de la biblioteca y archivo del Museo Naval de Madrid, por María Luisa Martín-Merás</i>	81
<i>Noticias Generales</i>	83
<i>Recensiones</i>	85



NOTA EDITORIAL

El comienzo de un nuevo año depara siempre nuevas perspectivas en la programación de una revista, que como la de Historia Naval, pretende bucear en el fondo de una temática diversa, de escenarios también diversificados, pero que mantenga como denominador común la primacía del interés y la calidad en el tratamiento de todos y cada uno de los trabajos que se someten al lector.

En esta línea, el presente número 44 abre sus páginas con el interesante estudio del embajador Salvador Bermúdez de Castro, «Ante el destino imposible», que contrasta dos mentalidades marineras. El capitán de navío Ricardo Cerezo culmina su análisis en profundidad de la Carta de Juan de la Cosa y el historiador argentino José Luis Picciuolo nos ofrece la impecable lectura de la estrategia marítima del general San Martín en la expedición anfibia al Perú.

El *Destructor*, aquel ilusorio proyecto convertido en realidad de don Fernando Villamil, revive en la pluma de José Luis Pérez Infiesta, un verdadero experto en la temática naval, y el capitán de fragata Hermenegildo Franco Castañón completa su visión sobre la sufrida, ignorada y admirable Marina de las Filipinas, todavía españolas. Junto a ellos, el contralmirante Salgado recrea la biografía del almirante Cano Manuel y Luque en su posicionamiento sobre la cuestión de las Carolinas.

Un nuevo documento de los ricos fondos del Museo Naval, junto a las habituales secciones de las «Noticias generales», la Historia marítima en el mundo y las reseñas y críticas de libros, completan el número, que como todos, busca en la respuesta del lector la valoración afectiva de un siempre ilusionado empeño.

ANTE EL DESTINO IMPOSIBLE: VICEALMIRANTE ZINOVY PETROVICH RODJESTVENSKI Y ALMIRANTE ISOROKU YAMAMOTO

Salvador BERMÚDEZ DE CASTRO
Embajador

Colabora hoy en las páginas de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, el embajador de España, excelentísimo señor don Salvador Bermúdez de Castro y Bernales, y lo hace con un tema apasionante, el reto y sacrificio de dos insignes almirantes ante el destino casi imposible de la misión que les encomendaron los dirigentes políticos de sus respectivas naciones, la Rusia de los zares y el Imperio del Sol Naciente.

Conscientes ambos de las posibilidades reales de sus fuerzas, en un conflicto a largo plazo, intentaron disuadir de la decisión adoptada y, al no conseguirlo, no ahorraron sacrificios y derrocharon disciplina para intentar el milagro de su éxito, con profesionalidad y coraje.

También en España tenemos, en la Historia de la Armada, ejemplos muy similares de hombres y buques enviados al sacrificio por el profundo desconocimiento de quienes ejercían el poder y que en tiempo de paz regatearon el dinero para dotar a la Armada de los medios que, previsiblemente, requería la protección de los intereses nacionales en ultramar. Salvador Bermúdez de Castro, brillante diplomático, que ha desempeñado a lo largo de su carrera, entre otros, los importantes puestos de embajador de España en Chile, donde, por cierto, nos atendió con celo y cariño a los profesores y alumnos de la E.G.N., así como posteriormente en Colombia y, en la actualidad, en Uruguay. Pertenece, además, a la Escala de Complemento del Cuerpo Jurídico de la Armada y es un enamorado de la misma. Por ello, su presencia en las páginas de esta REVISTA nos honra y merece nuestro aplauso y agradecimiento.

(Saturnino SUANZES DE LA HIDALGA)

La Historia de la Humanidad está llena de extraños destinos paralelos. Lúcido, Plutarco percibió el fenómeno y, desde esa perspectiva, trazó su imperecedero fresco de retratos de la antigüedad clásica. El paso del tiempo ha ido aportando otros notorios ejemplos más recientes, refrendando de hecho, sin interrupción, esa visión plutarquiana. Pocas veces, sin embargo, la historiografía posterior ha puesto de relieve esas curiosas coincidencias, pese a la luz que su puesta en relación arroja sobre las personalidades y los acontecimientos mismos en que éstas intervinieron. Ciertos destinos insignes han pasado así a un injusto y pronto olvido, o se han desdibujado en su dimensión

más atractiva y ejemplar, con el empobrecimiento consiguiente del abanico de posibilidades que el pasado nos ofrece como inspiración aleccionadora.

La recuperación de esa perspectiva —es decir, la correlación de «destinos» afines— no ha de pretender la mera puesta en evidencia de una curiosidad histórica, como es la simple coincidencia de dos vidas vinculadas por la semejanza de sus mutuas experiencias. Ha de proponerse, como su modelo original, algo mucho más esencial y enriquecedor: el ahondar en el conocimiento del «corazón humano» —según expresión clásica—, al verse los protagonistas comprometidos en situaciones límite sustancialmente similares. Un conocimiento por demás desatendido, obligado es señalarlo, en el frenesí y la crispación de la vida ciudadana contemporánea.

En el presente ensayo han sido elegidos dos sinos enlazados por una misma imposición trágica. Dos hombres de mar, que el acontecer histórico colocó fuzadamente, frente a frente, en la acción de una jornada decisiva, pero que, sin saberlo, en el momento culminante de sus existencias, compartieron con idéntica fatalidad la experiencia, conscientes y lúcidos, del «destino imposible».

Sabido es que, en la mar, la soledad del mando adquiere una dimensión especial. La siempre variante enormidad de las aguas y los cielos, el peso de la responsabilidad por las vidas y el material, la precaria fiabilidad de la información disponible al iniciarse las acciones y la percepción de aislamiento e irreversibilidad inherentes a la sucesión de hechos, agigantan indeciblemente el dramatismo del momento de la toma de decisión. El ánimo, habituado a la reflexión en las condiciones que impone la mar; el lento transcurrir de las horas de guardia y la tensa consciencia del peligro, siempre latente; las características, a menudo repentinas e imprevisibles, con que suelen presentarse las situaciones que requieren decisión, han ido previamente conformando en el profesional, por regla general, una disposición a la serena aceptación del acontecimiento fortuito, así como el necesario autodomínio que reclama el azar de quien ejerce en la circunstancia el mando. Una especie de segunda naturaleza, extraída de la experiencia, acaba con el tiempo por condicionar en el hombre de mar, tanto su concepción del mundo como su actitud ante lo que la existencia le va deparando.

Los protagonistas de la reflexión que emprendemos, dos almirantes, ya en nuestro siglo apuraron el trágico destino de la derrota inevitable y por ellos prevista, sin rehuir las exigencias del sacrificio. Ambos se supieron de antemano víctimas de unos acontecimientos políticos que les fueron ajenos y cuya significación última anticiparon sin error. Es de sospechar que el más contemporáneo de los dos en modo alguno cayera en la cuenta del curioso paralelismo que el acontecer les adjudicó.

II

El 6 de febrero de 1904, Japón rompía sus relaciones diplomáticas con Rusia. Diez torpederos de la Marina nipona llevaron a cabo un ataque sor-

presa contra las unidades de la Primera Escuadra rusa del Pacífico, fondeadas en la bahía exterior de Puerto Arturo, en la noche del 8 al 9. No había mediado declaración de guerra. En la acción fueron alcanzados dos acorazados y un crucero. Las hostilidades quedaban así iniciadas.

En la posterior acción naval del mar Amarillo, el 10 de agosto —en la que buque alguno fuera hundido—, la escuadra rusa se dispersó al final: un acorazado y tres destructores se refugiaron en Tsingtao; un crucero lo hizo en Shanghai y otro en Saigón. Todos fueron internados. Un crucero ligero, que circunnavegó Japón, fue forzado a embarrancar en la costa de Sajalín por cruceros japoneses. El resto de la Primera Escuadra, tan significativamente mermada, retornó a Puerto Arturo y se inmovilizó.

En San Petersburgo cundió entonces la singular idea de enviar refuerzos desde el Báltico. Curiosamente, su lanzamiento se debió a un marino retirado, de «ánimo enredador y fantasioso» —al decir de Brian-Chaninov— y la prensa se hizo clamoroso eco de ella, sin aquilatar las dificultades que el empeño planteaba. Se daba la circunstancia de encontrarse en fase de pruebas, y a punto de entrar en servicio, tres de los cuatro acorazados de la nueva clase *Suvarov*. La opinión se entusiasmó y el zar Nicolás II asintió. La Armada recibió la orden de alistar la Segunda Escuadra del Pacífico.

Las unidades habían de provenir de la Flota del Báltico. La selección debía recaer en las que ofrecían mejor estado, a más de los mencionados acorazados, cuya entrega se precipitó. Los observadores coinciden en que, en su conjunto, el resto de la escuadra en formación presentaba un nivel poco estimable de mantenimiento y eficiencia. Era conocida la deplorable preparación de sus dotaciones. Por doquier se ponía de manifiesto la dejadez vegetativa de una flota muy inactiva en tiempo de paz y deficientemente pertrechada de manera habitual. La corrupción y el favoritismo afectaban notoriamente a los diversos aspectos de su organización. La moral era consecuentemente muy poco auspiciosa, y la aventura que se planeaba encogía los ánimos de los más optimistas.

La ingeniería naval rusa había optado por la técnica y la doctrina francesa, que favorecían la construcción de superestructuras importantes, que, en la práctica, afectaban la estabilidad de los buques. En consecuencia, las baterías inferiores de su armamento secundario, en el caso de las unidades de línea, tan sólo eran utilizables con muy poca mar; el blindaje principal quedaba por debajo de la línea de flotación a plena carga, y la velocidad y precisión de tiro se veían afectadas por el pronunciado balanceo del buque; sin mencionar las secuelas en el ánimo y la resistencia de las dotaciones en una navegación tan prolongada como la que se había decidido emprender.

¡Nada menos que 18.000 millas!: de Libau a Puerto Arturo, doblando el cabo de Buena Esperanza. ¡Ni una sola base rusa en todo el recorrido! La Segunda Escuadra contaría únicamente con las facilidades concertadas de antemano. La incidencia de la alianza británica con el Imperio del Sol Naciente complicaba significativamente las previsiones que habían de ser adoptadas antes de zarpar. Se contrató con la compañía alemana «Hamburg-

Amerika Linie» el suministro de carbón en la ruta: 60 barcos carboneros se encontrarían con la escuadra en puntos predeterminados. Se requerían 17.000 toneladas de carbón cada mil millas. Donde fuera posible, se carbonearía en puerto —Vigo, Dakar, Libreville, Moçâmedes, Lüderitz, Santa María, Nossy-Bé y Camranh—; de lo contrario, en alta mar. En todo caso, la operación en sí sería todo un suplicio para la marinería. El objetivo: desbloquear Puerto Arturo, batir a la flota japonesa y arrebatarle el dominio de las aguas del mar Amarillo... Y, todo eso, ¡al cabo de 18.000 millas!

El más que dudoso honor del mando recayó en el vicealmirante Zinovy Petrovich Rodjestvenski (1), un profesional que, como capitán de corbeta, se había distinguido en varias acciones de la guerra ruso-turca. Concedor profundo del estado de carencias de la Marina rusa, tuvo, sin embargo, el pundonor de asumir, con lucidez y disciplina, la quimérica misión que se le encomendaba. Tomó el mando sin ilusiones, con plena conciencia de las enemistades que habría de dejar atrás en la estructura de mandos de la Armada, así como de la indolencia e incompetencia de buena parte de sus colaboradores próximos en la propia Segunda Escuadra.

El vicealmirante izó su insignia en el acorazado *Suvarov*. La corta fase de municionamiento y abastecimiento de pertrechos constituyó un refrendo palmario de las graves deficiencias y corruptelas. En los ejercicios de tiro no hubo unidad que se aproximara siquiera al blanco remolcado. Su propio buque insignia acertó un impacto en el remolcador. Un grupo de destructores, a los que se ordenó navegar en línea, se dispersaron en todas direcciones; no habían recibido el nuevo código de señales. En el lanzamiento de torpedos, de siete efectivamente lanzados, a uno se le atascó el motor; dos viraron 90 grados a babor; otro, otro tanto a estribor; dos mantuvieron el rumbo, pero erraron generosamente el blanco, y el último empezó a girar en redondo, con la consiguiente alarma premonitoria.

En este estado y con esos auspicios, la Segunda Escuadra zarpó de Libau el 15 de octubre de 1904.

III

A poco andar, las incidencias vinieron a confirmar todos los temores anidados en el ánimo de Rodjestvenski. Cundió en la Escuadra la especie de un posible ataque japonés en el Mar del Norte, hecho, se decía, desde bases británicas. El *Kamchatka*, un buque-taller que se había quedado algo rezagado, disparó 300 salvas, sucesivamente, contra un mercante sueco, un arrastrero alemán y una goleta francesa. Poco después, equivocado el código, lanzó un

(1) La suerte se cebó hasta en la ortografía latina de su apellido, que figura indistintamente como Rozhdestvensky (H. Pemsel); Rozhestvensky (S. G. Gorshkov, R. Hough, G. Reagan); Rozhdestvenski (C. P. Campbell); Rojdestvensky (N. Brian-Chaninov); Rodjestvensky (P. Renouvin)... Aquí hemos adoptado la transcripción que, a nuestro entender, más se ajusta a la fonética española.

mensaje a la escuadra; descifrado decía: «¿Avistaron ustedes torpederos?», en vez de «Ahora, ya, proseguimos sin novedad».

Recibido el mensaje, la tensión se extendió a los hombres de guardia en toda la escuadra, que esa noche, la del 21 al 22 de octubre, surcaba las aguas del Doggerbank. Y, efectivamente, los vigías avistaron torpederos, dieron la alarma y se generalizó el fuego. Pero resultaron ser pesqueros del puerto de Hull. Esta vez sí, el fuego fue certero: uno fue hundido y varios más alcanzados. El escándalo diplomático, mayúsculo, colocó a la Gran Bretaña al borde de la guerra. Pero la mofa en la prensa mundial fue la nota sobresaliente, relajándose de esa manera la tensión política. No obstante, la Segunda Escuadra pasó por la nueva humillación de verse escoltada, hasta el estrecho de Gibraltar, por los cruceros de lord Beresford.

No pararon ahí, ni mucho menos, las desgracias. Llegados a la altura del Estrecho, las unidades más lentas, al mando de Velkerzam, pusieron proa a Suez. Uno de los buques se enredó en un cable submarino, dejando a la ciudad de Tánger incomunicada con Europa. El resto de la escuadra enrumbó al Sur. El punto de reunión fue fijado en Nossy-Bé, en Madagascar. Para colmar las preocupaciones de Rodjestvenski, le fueron anunciados refuerzos. En San Petersburgo se había tomado la decisión de enviarle aquellos buques que fueran inicialmente descartados por inservibles. Llegarían al mando del almirante Nabogatov. A Rodjestvenski no se le ocultaba que la maniobra era inspiración de sus enemigos. La larga odisea del viaje se vería así incrementada por la obligada espera de su arribo; las maniobras se dificultarían y el andar de la Segunda Escuadra se tendría necesariamente que acoplar al de los refuerzos indeseados.

El itinerario por el litoral africano se cumplió con la previsible cosecha de anécdotas e incidencias y con el progresivo agotamiento de los hombres y natural desgaste del material. Se evitaron cuidadosamente los puertos coloniales británicos. Pero, en el golfo de Guinea, el mosquito de la malaria hizo estragos entre las dotaciones. Rodjestvenski y sus mandos intentaron aprovechar las largas jornadas para capacitar a la escuadra para «una batalla naval moderna». Los resultados no fueron alentadores. El almirante se vio aquejado de serias neuralgias.

El reencuentro con las unidades de Velkerzam, en Madagascar, se llevó a cabo según lo planeado. El 2 de febrero de 1905, Rodjestvenski recibía allí la noticia de la caída en manos japonesas de Puerto Arturo. Se le ordenaba proseguir, destruir la flota nipona y dirigirse a Vladivostok, donde habría de entregar el mando al almirante Birilov, apodado «el almirante pugnaz», pese a no haber entrado jamás en acción.

La Segunda Escuadra se dirigió a la bahía de Camranh, en Indochina, su programada última escala. Hasta abandonar Madagascar la prensa internacional fue dando puntual cuenta del progreso de las unidades rusas. En adelante, la observación corrió por cuenta de los buques auxiliares de la Armada japonesa.

En consecuencia, el almirante Togo contó con todo el tiempo y las precisiones que pudo desear para la meticulosa articulación de su plan. La caída de Puerto Arturo facilitó notoriamente su despliegue. Ya no se trataba de cerrar la entrada del mar Amarillo a la Segunda Escuadra rusa —una extensión de más de 300 millas— o la del acceso interior a las bahías de Corea y Bohai, entre Chengshan Jiao y Paenguyong Do —unas 100 millas—, sino de impedir su ingreso al mar de Japón y su arribo a Vladivostok. Cuestión, esta última, que exigía el paso por alguno de los estrechos dominados por territorio japonés. Con barcos vigías apostados escalonadamente en los mares de la China meridional y oriental, la aproximación rusa no podía pasarle desapercibida.

La Segunda Escuadra cruzó los estrechos de Malaca y Formosa y carboneó, por última vez, en alta mar, frente a la costa oriental de China. Fue avistada por el mercante armado *Shinano Maru*, a las 0330 del 27 de mayo. Su aviso señalaba el rumbo: el canal oriental del estrecho de Corea. Rodjestvenski había optado por la ruta más corta, arriesgando una batalla ya inevitable.

En esa fecha, del 27 de mayo de 1905, culmina la hazaña del almirante ruso. Tras ocho meses de navegación, sin contar con puerto propio y al mando de una escuadra desalentadoramente heterogénea, Rodjestvenski se presenta en la puerta del mar de Japón con la totalidad de las unidades que le fueron confiadas; incluidas las que como «refuerzos indeseados» se le incorporaron en aguas indochinas. Las dificultades y penalidades habían sido incontables. La gesta concluía con el aplauso general: lo que se inició con irrisión generalizada, terminaba con la justa admiración mundial de los entendidos. El almirante que así inscribía la insólita proeza de habilidad y perseverancia en los anales de las glorias marineras, lo hacía convencido de haber navegado, todo ese tiempo, a la busca del destino imposible. Ese 27 de mayo marcaba también la hora de su derrota. En los principios que rigen las coordenadas del valor moral, la lucidez no exime del cumplimiento del deber.

IV

Las incidencias de la jornada naval de Tsushima son por demás conocidas. En todas las antologías de las batallas decisivas del siglo xx aparece, con justicia, su descripción. Al conocerse sus resultados por el gobierno del zar Nicolás II, la necesidad de concluir la paz fue estimada consecuencia inevitable. Japón emergía como una potencia de primer orden en la región y la historia de Extremo Oriente iniciaba la historia de su modernidad.

De la Segunda Escuadra rusa, tan sólo un crucero y dos destructores llegan a Vladivostok. Tres cruceros más y un destructor alcanzan puertos neutrales. Todas las demás unidades fueron hundidas o capturadas. Las pérdidas japonesas fueron comparativamente ínfimas: tres torpederos hundidos, dos cruceros gravemente averiados y tres acorazados con daños de alguna consideración. La correlación de bajas entre las dotaciones es similar: 4.830 muertos y 7.000 prisioneros, por parte rusa: 117 muertos y 585 heridos, por el lado

japonés (2). Pierre Renouvin habla de una «victoria a la Trafalgar», a la vista de su trascendencia, olvidando quizá la distinta envergadura de las pérdidas del vencedor.

Los oficiales de la Marina Real británica, que embarcaron en buques japoneses y fueron observadores de las jornadas del 27 y 28 de mayo, han dejado informes de especial interés sobre los diversos aspectos de la batalla. Apreciaron mayor andar en las unidades niponas. Sus buques de línea mantuvieron una velocidad de combate de 18 nudos y conservaron perfectamente la formación, en tanto que en la escuadra rusa tan sólo se llegaron a hacer de 9 a 10 nudos y su formación se deshizo en cuanto fueron alcanzados gravemente el *Oslibia* y el *Suvarov*, al principio de los combates.

Según esos informes, el tiro a distancia de los rusos fue sorprendentemente preciso, pero muchos de sus proyectiles no hicieron explosión. Sus baterías secundarias, en cambio, no estuvieron a idéntica altura. Los ingleses se hicieron lenguas del valor derrochado por ambos bandos. En las unidades rusas, el exceso de carbón embarcado, almacenado en sacos incluso en cubierta, fue, además de un impedimento serio a la hora del combate, un factor que contribuyó notoriamente a entorpecer la lucha contra los incendios tras los impactos.

Gravemente herido, Rodjestvenski fue trasladado del buque insignia al destructor *Buiny* y, antes de hundirse éste, al destructor *Biedovy*, que hubo de izar bandera blanca poco después. El calvario del comandante en jefe de la Segunda Escuadra del Pacífico terminaba así, bien a pesar suyo, en captura. Ante la radical adversidad, los anales de su cautiverio dejan constancia de su grande y ejemplar dignidad. Ulteriormente, un consejo de guerra le eximió de responsabilidad en la rendición.

V

En esa memorable batalla de Tsushima, tomó parte un jovencísimo oficial de marina, recién salido de la Academia Naval de Eta Jima. Un oficial que, andando el tiempo y en circunstancia crítica, habría de ser comandante en jefe de la Flota Combinada del Imperio del Sol Naciente. A bordo del flamante crucero *Nishin*, el futuro Isoroku Yamamoto —entonces aún Isoroku Takano— fue testigo y protagonista de la gran victoria del almirante Togo, quien hubo de felicitarle por su comportamiento en la jornada, al haber permanecido en su puesto de combate pese a una profunda herida en un muslo y la pérdida de dos dedos de la mano izquierda.

El valor puesto de manifiesto en su bautismo de fuego le incorporaba con distinción a los destinos de la Marina Imperial, que había de hacer de esa jornada triunfal el timbre de gloria de su tradición. En adelante, la gesta de

(2) Las cifras de las pérdidas humanas varían de uno a otro autor; no así, las referidas a buques. Aquí hemos consignado las que da C. P. Campbell en «Great Battles of the 20th Century» (Hamelyn, Londres 1977, p. 16).

Tsushima sería invocada, como arenga, en las velas de armas de la Armada, en la víspera de sus combates ulteriores. Yamamoto nacía, por consiguiente, a la vida profesional en el momento fundacional de esa tradición y formará parte activa de la misma, en lo sucesivo, en todas las vicisitudes posteriores. Su personalidad irá creciendo, desde esa Scila hasta la misma Caribdis de su institución que, a la postre y de su mano, dará la batalla, contra toda esperanza, a la flota más poderosa que la Historia ha conocido y la traerá en jaque durante más de un año.

En ese lapso de tiempo, de 1905 a 1943, Yamamoto profundizará sus conocimientos profesionales y responderá con sagacidad a los desafíos de la modernidad técnica, sin por ello perder en momento alguno, ante las ambiciones imperialistas del militarismo ultranacionalista nipón, un lúcido realismo respecto a las limitaciones de su país. Nunca dejó tampoco de percibir que, más allá de un límite, el expansionismo en Asia tenía por fuerza que tropezar con intereses ajenos y conducir al enfrentamiento con las potencias navales anglosajonas. Como marino profesional, conocía bien la dependencia industrial y energética de Japón respecto de las materias primas más básicas. La capacidad de mantener abiertas las líneas marítimas de abastecimiento, en caso de conflicto, resultaba condición previa ineludible del análisis y se presentaba prácticamente insoluble de partida.

Analista frío, no se dejó nunca obcecar por el deseo. Supo sopesar, en su verdadera significación, la realidad primordial de la guerra total en la era industrial. Entendió que el quid no estaba en la igualdad o desigualdad de las fuerzas en presencia en el momento de iniciarse las hostilidades; ni siquiera en los triunfos iniciales, por significativos que fueran, en tanto no comprometieran la capacidad productiva del adversario, sino, precisamente, en la potencialidad de esa capacidad, que, a lo largo de un conflicto, necesariamente había de acabar pesando sin contención posible.

A una mente inquisitiva como la suya, no le fue difícil llegar a tal conclusión, tras sus repetidas visitas y permanencias en los Estados Unidos. Sabido es que Yamamoto estuvo primero en Harvard, los años 1919 a 1921, estudiando inglés y los problemas de producción y comercialización del petróleo. En su viaje de regreso, recorrió el país de punta a punta. En 1926, vuelve por cerca de dos años a Washington como agregado naval. Nuevamente se interesa por el petróleo al regresar, visitando los yacimientos mexicanos. Su dominio del inglés le convierte, ya contralmirante, en asesor, por parte de la Armada, de la delegación japonesa a la Conferencia Naval de Londres, a finales de 1930, así como en el principal delegado de la Marina en el fracasado intento de revisión del Tratado de Londres, en septiembre de 1934.

Su conocimiento de los resortes profundos del alma norteamericana —más allá de las apariencias—, así como su valoración de la capacidad industrial y la versatilidad de la clase empresarial de los Estados Unidos en esa primera mitad del siglo, fijaron en su ánimo unas realidades comparativas que operaron como piedra angular de sus tomas de posición ulteriores. La solidez de sus convicciones y consecuente firmeza de sus juicios, se vieron potencia-

dos por una personalidad, de por sí fuerte e independiente, de muy peculiares perfiles.

VI

En una sociedad en extremo tradicionalista y conservadora, como lo era la japonesa anterior a la II Guerra Mundial, sentar plaza de relativamente original y excéntrico no auguraba un tránsito fácil en el decurso de una vida profesional cualquiera. Menos aún si el medio elegido era la Marina Imperial, que a las tradiciones nacionales sumaba en efecto las propias. Grandes habrían de ser los perfiles compensatorios de una personalidad que, no obstante tales condicionamientos, se atrevía a no refrenar sus proclividades atípicas ante los usos y las formas establecidas. En buena cuenta, Yamamoto hubo de afrontar el mismo problema que por definición se yergue ante toda personalidad de excepción, acrecentado en su caso por tratarse de una sociedad radicalmente refractaria a la admisión de tales singularidades.

Todo indica que, en su caso, pese a una educación inicial típica, a una formación castrense en nada fuera de lo ordinario y a una adecuación vocacional plena, la personalidad que gran se sale abiertamente de los moldes habituales. Al promediar su vida profesional, Yamamoto es, sin duda, un oficial competente, dedicado, responsable. Dueño de una mente práctica, incisiva, osada y permeable a las innovaciones, tiene ya una reputación de clara y lúcida inteligencia. Brusco, directo y sincero, odia la locuacidad y la ampulosidad, y se permite una independencia de criterio que llama la atención.

Al mismo tiempo, se distingue en su trato con sus superiores jerárquicos: no alaba, ni procura agradar; defiende con denuedo su visión de los problemas, haciendo gala de una gran precisión de lenguaje. Rehuye entrar en la política institucional, si bien los acontecimientos le arrastrarán al centro mismo de la polémica.

Paralelamente, sus aficiones personales desdibujan esa imagen del oficial modelo. Yamamoto fue, a lo largo de su vida, un jugador rayano en lo obsesivo, un mujeriego festivo y un aficionado a las juergas y a la diversión nocturna, pese a no probar gota de alcohol. Su habitual inclinación taciturna y poco comunicativa —al decir de Kuwabara—, se transformaba en tales ocasiones y pasaba a ser el centro de animación de la fiesta.

Es de señalar que, esa propensión al retraimiento y al laconismo, se agudizó al llegar a las responsabilidades del mando. Pese a ello, su biógrafo máximo, Hiroyuki Agawa (3), ha podido comprobar, en las múltiples entrevistas con quienes le conocieron y colaboraron con él, la huella de su gran atractivo personal, que alcanzaba a veces el punto de una extraña fascinación. Era notoria la preocupación por sus hombres y por la de sus familias, a las que visi-

(3) «The Reluctant Admiral», Kodausha International Ltd., N. Y. 1979. Ver también Edwin P. Hoyt, «Yamamoto», Warner Books, N. Y. 1991.

taba para expresarles su condolencia cuando conocía al caído en combate, ocasiones en que daba libre curso a sus lágrimas.

Sus colaboradores inmediatos han dejado testimonio de su popularidad, de su capacidad de resistencia —él mismo aseguraba que, en caso necesario, podía pasar sin comida ni descanso; de hecho, se comprobó que podía resistir temporadas enteras durmiendo sólo cuatro horas diarias—, de su sensibilidad especial para captar los procesos mentales de quienes tenía alrededor: se tenía la impresión de que leía las mentes (según Matsunaga), de su afición a los fenómenos extrasensoriales y de sus asomos de presciencia, de su impasibilidad ante las dificultades y de sus gustos populares.

De tan apretado cuadro, trasluce una personalidad llena de calor humano, generosa, sensual y poco apegada a las cosas materiales. Agawa insiste en que su carácter presentaba inclinación emocional y, en ocasiones, arbitraria con claras filias y fobias y constante predisposición a hacer favores y a sorprender con detalles de gran sensibilidad a las personas por las que sentía particular afecto. Conservó siempre un toque de excentricidad —según Matsumoto— como emanación de la independencia de su espíritu, una entrañable dosis de infantilismo y una total ausencia del sentimiento del miedo.

Una personalidad compleja, a fin de cuentas, con claros y oscuros y contradicciones, que, en la borrascosa singladura nacional japonesa de los años treinta, mantuvo, con firmeza y no poco riesgo personal, unas convicciones que le situaron en clara minoría en el seno de la Armada y en abierta contradicción con la opinión que, a la postre, decidió el derrotero de los destinos del Imperio.

VII

¡Años turbulentos!... Las consecuencias de la «crisis del 29» se hicieron notar progresivamente en todas partes. La interdependencia económica se hizo patente. Defensivamente, los mercados se fueron cerrando a los productos foráneos, el Estado intervino decisivamente el intercambio comercial y pasó a ejercer un creciente control sobre la cotización de la moneda. Aceleradamente se fue potenciando la artificialidad de las economías: se incrementaron notablemente los aranceles, se contingentó el comercio, se subsidiaron productos, se prohibió la entrada de otros... Uno tras otro, los gobiernos se fueron plegando al dogma de la autarquía económica: paradigma inalcanzable, que se esgrimía como panacea ideal. Todo esfuerzo de aproximación a esa meta salutífera justificaba cualquier empeño y todo tipo de sacrificios.

Los Estados Mayores plantearon su doctrina de la seguridad nacional sobre ese principio. El grado de seguridad que el país disfrutaba se consideraba proporcional al de su autarquía económica. La mayor o menor carencia de materias primas básicas establecía las pautas de las necesidades estratégicas. Los analistas y planificadores militares se angustiaron obsesivamente ante la eventualidad de una coacción sin posibilidad de respuesta por carencia

de materiales esenciales —petróleo, bausita, acero...—; o por derrota, evitable, debida al agotamiento de las denominadas «reservas estratégicas».

En un clima de creciente desconfianza y animadversión internacionales de crisis económica generalizada, de malestar interno y agudos disturbios sociales, la receta política que se fue extendiendo como remedio extremo fue el recurso al ultranacionalismo. Un fenómeno que, de una manera por demás simplista, fue englobado desde entonces bajo el rubro de fascismo y que, no obstante, revistió formas muy diversas y peculiaridades que exigen análisis por separado y pormenorizado para su adecuado tratamiento y comprensión.

El ultranacionalismo japonés, por su lado, se impuso a través de un militarismo desaforado, dogmático e intolerante, que se autoproclamó guardián exclusivo de las esencias tradicionales del país e impulsor de una versión oriental del monroísmo: Asia para los asiáticos. En esos años, la expansión imperialista nipona en China y sus éxitos iniciales se conjugaron con una obsesiva preocupación por el abastecimiento de materias primas, que el país requería de manera perentoria desde que iniciara su proceso de industrialización. Ninguna otra potencia de primer orden tenía entonces una dependencia exterior más crítica y radical que la que condicionaba potencialmente la subsistencia misma del Japón como nación moderna.

De hecho, esa realidad no ha cambiado; más bien, se ha agudizado. Pero la seguridad de los flujos comerciales que hoy se disfruta era impensable en aquellos años treinta. Los excesos militaristas lograron imponerse, en buena parte, gracias al impulso que nacía de esa acuciante realidad, configurada por las carencias del país, y a la extrema aleatoriedad que las circunstancias de la coyuntura mundial imprimían, de manera desazonadora, a sus imprescindibles suministros.

La Marina era particularmente sensible a esas carencias. Sus necesidades básicas de combustible eran enormes. La dependencia del exterior era total. Ninguna fuerza militar puede contemplar su operatividad y eficacia, sin radicales interrogantes, con un talón de Aquiles de esa naturaleza. Al margen de otras necesidades importantes —acero, aluminio, carbón, plomo...— era de todo punto evidente que la suspensión de las importaciones de petróleo inmovilizaría totalmente a la Armada en un plazo de semanas.

Una realidad nacional e institucional de características tan críticas tuvo forzoso reflejo en el ánimo y la toma de actitud de los altos mandos y la oficialidad de la Marina. Las opiniones se dividieron y se fueron paulatinamente radicalizando en el transcurso de la década. En un proceso paralelo a la creciente desmesura del sentimiento nacionalista en el Ejército, una parte mayoritaria de los mandos de la Armada se fue adscribiendo a las tesis favorables a la denuncia del Tratado de Londres de 1930 y a sus rígidas cláusulas de proporcionalidad entre Japón y las potencias navales anglosajonas. Frente a esa denominada «facción pro flota», se perfiló otra, minoritaria, «facción pro tratado» con los almirantes Yonai y Yamamoto como figuras más relevantes.

Fracasada la Conferencia de Londres de 1934, que se proponía renegociar el Tratado de 1930, la pugna entre las facciones se prolongó en el seno de la

Armada con virulencia creciente. Progresivamente, la vertiente pro flota se fue identificando con la «facción kodo ha» del Ejército —partidaria de la llamada «guerra imperial»—, mientras que la que había sido rotulada pro tratado no hacía otro tanto con la supuestamente más moderada «facción tosei ha» o de control, facción que, poco después, se integraría en la «kodo ha». Frente a los partidarios de una expansión relámpago hasta los yacimientos petrolíferos indonésicos, Yamamoto y sus simpatizantes se oponían cerradamente a todo paso que pudiera arriesgar una guerra con los Estados Unidos, guerra que el Japón no podía en manera alguna ganar.

Los últimos años de la década, 1936 a 1939, con Yamamoto de viceministro de Marina, los elementos contrarios a la guerra lograron frenar los ímpetus belicistas en el seno de la Armada y, así, contener las exigencias de los representantes del Ejército en el Gobierno. En ese empeño, arriesgaron seriamente sus vidas. Yamamoto se mantiene de viceministro en cuatro gabinetes sucesivos, oponiéndose tenazmente a la firma del Pacto Tripartito con Alemania e Italia. Al final, en agosto de 1939, es nombrado comandante en jefe de la Flota Combinada, con el acorazado *Nagato* como buque insignia. El nuevo destino es tanto un reconocimiento a sus condiciones profesionales como un modo de garantizar su vida frente a los más que previsibles atentados. Embarcado, ya no estaría a merced de la escolta puesta por el Ejército.

VIII

Como comandante en jefe, se sustraía a la política. Ya no era responsabilidad suya, ni siquiera lejanamente, la toma de posición de la Marina respecto a la guerra. En teoría, su función era eminentemente ejecutiva. Era incumbencia suya llevar a la práctica las operaciones concebidas y programadas en y por el Estado Mayor de la Armada. El grado de preparación de la Flota y su moral de combate eran, sí, competencias centrales entre sus atribuciones. Yamamoto tenía fama de ser meticulosamente cuidadoso de los detalles.

Pero, temperamentalmente, su fuerte personalidad no podía restringirse a la mera ejecución. Desde el primer momento, asume la iniciativa operativa. Las ideas que en él germinan son elaboradas por su propio Estado Mayor, relegando al de la Armada a funciones de consulta, coordinación con terceros y aprobación última. En cierto modo, con Yamamoto al frente, la Flota Combinada se apoderó del diseño de su propio destino. Salvo, claro está, el de entrar o no en la guerra.

Ése es, precisamente, el punto crucial que signa la experiencia como tragedia. El comandante en jefe y sus colaboradores de confianza saben, sin asomo alguno de duda, que han de ser protagonistas centrales de una guerra que, ocurra lo que ocurra, acabará en derrota. Tienen consciencia lúcida de la fatalidad del destino. Ante esa evidencia, importa aquí su reacción. ¿Qué actitud es la pertinente en un profesional ante el trance?...

Al igual que Rodjestvenski, Yamamoto se nos brinda como paradigma. Consultado por el gobierno, asegura que, durante año y medio aproximada-

mente, a más de la considerable asistencia que requiera el Ejército, la Flota Combinada traerá en jaque al enemigo. El compromiso se hace depender de una condición: la drástica revisión de la doctrina estratégica de la Marina Imperial en la eventualidad de una guerra con los Estados Unidos. En lugar de esperar pacientemente el ataque de la flota enemiga en aguas propias, para reeditar una batalla decisiva a lo Tsushima, asumir la iniciativa por sorpresa, masivamente, conquistando de entrada una superioridad manifiesta y la consecuente franquía de acción, hasta tanto el contrario logre rehacerse. Para entonces, los espacios dominados garantizarían una guerra de desgaste duradera.

¡Ni una sola duda, ni un momento de indecisión, ni un asomo de reserva crítica en público!: definida la misión estratégica, no quedaba más preocupación que su puesta en práctica. Como en el caso de Tsushima, el ataque a Pearl Harbor ha sido analizado y narrado hasta la saciedad (4). No vamos a entrar aquí en el detalle de su gestación, ni el éxito de su realización. Delatan la osadía y la intuición para la sorpresa del jugador que había en Yamamoto, así como su visión del papel que correspondía al potencial aeronaval en la guerra moderna y la prudente valoración que hizo de sus resultados.

Tampoco nos incumbe aquí discutir su ejecutoria como comandante en jefe de la Flota Combinada en las acciones ulteriores: Midway, islas Aleutianas, mar de Salomón y campaña de Guadalcanal. No han faltado críticos —Paul S. Dull, Donald Macintyre, el mismo Sprange y varios de sus compañeros marinos japoneses—, y su argumentación, en efecto, puede acaso empañar la genialidad mostrada en la concepción del ataque a Pearl Harbor. Pero nada puede deslucir su más auténtico timbre de gloria: la lección que su ejemplo depara ante el destino imposible, el sacrificio de su presciente y mejor razón, desechándola en aras del cumplimiento del deber como profesional y de su código moral como japonés.

En el cincuentenario de su muerte en acción, valga esta larga reflexión como homenaje a dos personalidades históricas que practicaron la abnegación en grado heroico. De haberles correspondido a ellos la decisión última de los acontecimientos, no habrían incurrido en la cadena de errores que hizo necesario su sacrificio. En la circunstancia, no dudaron en comprometer su prestigio como marinos y sus propias vidas. Su ejemplo hizo patente, una vez más en la Historia, la dignificación de la condición humana a través del culto a ciertos valores.

(4) Ver en especial la obra de Gordon W. Sprange, «At Dawn We Slept», McGraw Hill, N. Y. 1981.

LA CARTA DE JUAN DE LA COSA (y III)

Ricardo CERESO MARTÍNEZ
Capitán de Navío

Consideraciones históricas

Las dispersas referencias documentales válidas para la biografía de Juan de la Cosa (1), y el que su nombre haya pasado a la historia como el autor de la sin par carta de 1500-1502, atrae la atención de los investigadores hacia un aspecto de su formación profesional que menoscaba otras y oscurece la importancia de su participación en las empresas de descubrimiento. Es indudable que el propietario y maestre de la nao *Santa María* en el primer viaje de Colón demostró su buen hacer artesanal y que tuvo un claro conocimiento de las técnicas cartográficas cuando el almirante le designó maestro de hacer cartas en la segunda expedición a las Indias occidentales.

Como maestre de oficio sabía el arte de marear, razón por la que Alonso de Hojeda lo escogió como piloto mayor del viaje que ambos realizaron en 1499-1500, en la que tomó parte Américo Vespucio. También fue piloto mayor y socio de Bastidas en la expedición de 1500-1502 y hombre adicto a los Reyes Católicos, como lo demuestra la confianza que la reina le dispensó cuando en 1503 le encomendó una misión confidencial en Lisboa, a su regreso a España, después de su periplo con Bastidas, para averiguar las actividades secretas de los portugueses en las Indias. Apresado en la capital lusitana, fue pronto puesto en libertad por intercesión de la reina Isabel.

En 1504-1505 Juan de la Cosa mandó una armadilla de cuatro carabelas con la misión de prevenir el asentamiento de extranjeros en Tierra Firme, lo que le impidió participar en la junta de expertos en cosmografía y navegación convocada en Toro en 1505 por el rey Fernando. Repitió la misma misión en 1507-1508, después de dar protección a una flota, procedente de La Española, entre cabo de San Vicente y Cádiz. En 1508 intervino en la junta de Burgos, cuando se discutió la política indiana y de descubrimientos que se iba a seguir en el futuro inmediato. Y en 1509-1510, al mando de tres naves, fue compañero de Hojeda, cuando éste intentó tomar posesión de la gobernación de la provincia de Urabá, como se acordó en Burgos.

En cuanto a su formación náutica y habilidad cartográfica, él y Andrés de Morales eran los pilotos que mejor conocieron la geografía marítima de las Indias en su época *pues el uno y el otro estaban ya no menos familiarizados con*

(1) Antonio Ballesteros Beretta ofrece en *El cántabro Juan de la Cosa y el descubrimiento de América* un trabajo biográfico donde el lector puede adquirir más amplios conocimientos de la vida de Juan Vizcaíno. Asimismo, Segundo de Ispizúa recoge no pocas noticias de este personaje en el tomo IV de *Los vascos en América*.

aquellas regiones que con las habitaciones de su casa (2). Si esta afirmación de Pedro Mártir de Anglería hubiera estado presente en la mente de muchos críticos de la obra cartográfica de Juan Vizcaíno, se habrían percatado de que su saber profesional y cosmográfico, adquiridos en su propia experiencia y en sus relaciones con Colón y los demás navegante de finales del siglo xv y principios del xvi se fundamentaban en bases más sólidas y amplias que el conocimiento obtenido en su viaje con Alonso de Hojeda y Américo Vespucio, después del cual elaboró la singular carta que le dio celebridad.

Suponía Cesáreo Fernández Duro (3) que esta carta pudo formar parte de la colección de padrones reales conservados en la Casa de la Contratación de Sevilla, de donde, por razones desconocidas, desapareció, hasta que en 1832 el ministro plenipotenciario de Holanda en Francia, barón Walckenaer, estudioso de la geografía y de la historia, la adquirió a un ropavejero —*brocanteur*— por un precio módico (4), archivándola en su colección de planos y mapas. A la muerte de Walckenaer, la carta fue puesta en subasta en 1853 y adquirida por el gobierno español por 4.321 francos oro, gracias a las gestiones del historiador Ramón de la Sagra, amigo del fallecido Walckenaer, conecedor del valor histórico del documento puesto en venta (5). Actualmente, la carta está expuesta al público en el Museo Naval de Madrid.

La hipótesis de Fernández Duro sugirió a algunos historiadores que esta carta fuera un antecedente del padrón real, instituido ocho años más tarde con el fin concreto de disponer de un modelo único de carta de marear para uso de los pilotos en la navegación a las Indias occidentales. Pero Juan de la Cosa no construyó la carta para ser utilizada en la navegación, sino un mapamundi elaborado mucho antes de crearse el padrón real y de que éste precisara ser una carta de contenido universal. Esta necesidad surgió después del regreso a Sevilla de la nao *Victoria* al mando de Juan Sebastián Elcano, cuando el interés de la Corona española por la posesión de las Molucas aconsejó disponer de cartas que representaran la totalidad de la geografía planetaria. La razón de la universalidad de la carta de Juan de la Cosa fue muy otra —como se ha dicho en el primer artículo escrito sobre este tema— y de hecho no tuvo relación con el padrón real, fuera o no conservada —junto con otras muchas más— en la Casa de la Contratación, como opinaba Fernández Duro.

Tampoco puede asegurarse que el hábil organizador de las expediciones de descubrimiento a las Indias, Juan Rodríguez de Fonseca, conservara la carta en la colección que tenía en su poder para coordinar y controlar esas expediciones, como lo sugiere un comentario de Pedro Mártir de Anglería (6) a propósito de una entrevista con Fonseca: *Fuí a verme con el prelado de Bur-*

(2) *Pedro Mártir de Anglería, Década Segunda*, libro X, capítulo I.

(3) Cesáreo Fernández Duro, *Disquisiciones náuticas*, Disquisición segunda, cartografía.

(4) M. de la Roquette, vice-presidente de la «Commission centrale de la Société de géographie», *Quelques mots sur Juan de la Cosa pilote de Christophe Colomb, et sur sa célèbre mappe-monde*, «Extrait du Bulletin de la Société de Géographie». París, 1862.

(5) Cesáreo Fernández Duro, *op. cit.*

(6) *Década Segunda*, libro X, capítulo I.

gos, patrono de estas navegaciones. Encerrándonos en una habitación tuvimos en las manos muchos indicadores de estas cosas: una esfera sólida con estos descubrimientos y muchos pergaminos que los marinos llaman cartas de marear (...) una de las cuales la habían dibujado los portugueses, en la cual dicen que puso mano Américo Vespucio, florentino, hombre perito en este arte, que navegó hacia el Antártico muchos grados más allá de la línea equinoccial con los auspicios y estipendios de los portugueses (...) La otra la comenzó Colón (...) y en ella su hermano Bartolomé (...) añadió lo que juzgaba (...) De entre todas (las cartas de marear) conservan como más recomendables las que compuso aquel Juan de la Cosa, compañero de Hojeda.

La escueta referencia a la valía profesional de Juan de la Cosa como cartógrafo no abona el supuesto de que su carta se encontrara entre las reunidas por Fonseca, pero confirma que cuando éste estuvo al frente de los asuntos indianos utilizaba cartas trazadas por diversos autores, no el padrón real, y en ausencia de una carta tan especial como el padrón, la singularidad de la carta de Juan de la Cosa habría merecido algún comentario por parte de Pedro Mártir.

En una carta de Ángel Trivigiano, fechada en 1501, dice que Pedro Mártir terminó los nueve primeros libros de su *Década Primera* (7) en ese año, y en 1510 dio fin al libro décimo y último, en cuyo capítulo segundo, para enlazar con el pasado, escribe Trivigiano: *Varios navegantes han recorrido en estos diez años —entre 1500 y 1510— diversas costas (...)*, y como la *Década Segunda* la empezó Mártir en 1514, según consta al final del primer capítulo, seis años después de haber sido instituido el padrón real, que ni siquiera menciona, es evidente que al escribir el párrafo de su entrevista con Fonseca se refería a una época anterior a ese año y pensaba en la pléyade de navegantes españoles que siguieron las aguas de Colón a partir de 1499, a los cuales se refiere en los últimos capítulos de la *Década Primera*, incluido el cuarto viaje del Almirante entre 1502 y 1504.

Formara o no parte el mapamundi de Juan de la Cosa del lote conservado por Rodríguez de Fonseca se ignora cómo y cuándo fue llevada al extranjero. Si el lugar de desaparición fue la Casa de la Contratación, bien pudo ser el autor del hurto el cosmógrafo napolitano al servicio del rey de España, Domenico Vigliauolo —Villaruel— cuando en 1596 huyó a Burdeos con los papeles y patrones que tenían secretos de navegación a las Indias (8). O quizá fue sustraída en alguno de los expolios posteriores sufridos por los archivos de la Casa. Si la carta quedó en poder de un personaje ilustre y no se conservó en la Casa, las vicisitudes de su desaparición pudieron ser tantas y varias que no se puede especular sobre su ulterior historia hasta que se encontró, Navarrete cita una carta similar, que se conservaba en la Biblioteca de El Escorial, incluida en el inventario de la biblioteca de la reina Isabel: *Un mapa mundi en*

(7) *Raccolta di Documenti e Studi*. Parte III, vol. I, pág. 46.

(8) Denuncia del piloto mayor, Rodrigo Zamorano, dirigida por escrito a los jueces de la Audiencia de la Contratación.

pergamino pintado (9). Pero ésta es una mera alusión que no induce a pensar con fundamento que fuera la carta de Juan de la Cosa de 1500.

De las circunstancias de la recuperación para la Historia del monumento cartográfico, trabajado por el piloto santoñés, dieron en su momento cumplida noticia M. de la Roquette, vicepresidente de la *Commission centrale de la Société de Géographie* de Francia (10) y Cesáreo Fernández Duro, en sus *Disquisiciones náuticas*, en un capítulo dedicado a la cartografía. Se refiere en él a una nota escrita de Martín Fernández de Navarrete, que tenía la vista, en la que éste escribió: *La carta del Seno Mejicano presentada por Juan de la Cosa á la Reina Católica en el año 1500, se litografió pocos años ha en Paris, y el original lo llevó muchos años hace el Sr. Walckenaer, embajador de Holanda. Sobre esto tendría mucho que hablar* (11).

Desafortunadamente, Fernández de Navarrete falleció poco después y no dio más detalles sobre una cuestión tan señalada como la presentación de la carta de Juan de la Cosa a la reina Católica, y no hay más noticia que su afirmación; aserto que, sin embargo, no puede echarse en saco roto, pues si es cierta la falta de información documental escrita sobre la existencia de dicha carta, se ha de tener presente que cuatro o cinco años después de su elaboración en Italia apareció la carta Oliveriana de Pesaro que confirma la de Juan de la Cosa, con la copia exacta de los singulares perfiles trazados por éste de la isla de Cuba y de la costa descubierta por Caboto.

De la importancia del hallazgo de la carta dio testimonio en 1837 el historiador español Ramón de la Sagra en su *Historia política y natural de la Isla de Cuba*, en la que incluyó una reproducción en blanco y negro de la porción correspondiente a las Indias occidentales. También se hizo eco del valor de tan trascendental documento Alejandro von Humboldt en su *Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent* (12), y en las varias reproducciones que, entre 1836 y 1839, hizo del original a escala mitad, fraccionada en tres partes. En años sucesivos, hasta el del cuarto centenario del descubrimiento de América, se realizaron otras reproducciones; en 1842 el vizconde de Santarém publicó una copia del continente africano en su atlas de cartas de la Edad Media; Mr. Jomard, conservador del gabinete de Cartografía de la Biblioteca Imperial de París, hizo una reproducción de la carta entera en 1849; Charton, en sus *Voyages anciennes et modernes*, presentó una grabación en madera de la parte correspondiente al Nuevo Mundo; hacia 1875, Cesáreo Fernández Duro reprodujo la carta entera en blanco y negro, y la revista «El Centenario» hizo una mala copia en color, plagada de inexactitudes, en 1892. Aparte hay un par de impresiones litográficas en colores no tomadas de la original, tan deplorables como la anterior.

(9) *Biblioteca Marítima Española*, vol. II, artículo *Juan de la Cosa*, lo cita también Diego Clemencín, en *Elogio de la reina Católica*, pág. 476.

(10) *Bulletin de la Société de Géographie*. París, mayo de 1862.

(11) *Segunda Disquisición náutica*, pág. 52.

(12) Publicado en 1833.

Los bienintencionados patrocinadores de una tan varia, dispar y defectuosa difusión de reproducciones de la carta no imaginaron el flaco favor que hicieron a la historia de la carta, en particular y a la historia de la cartografía, en general. Las limitaciones técnicas de los medios de reproducción gráfica utilizados, presentando alterada en los colores, tonos y en el trazado por igual de todos los perfiles de costa, desvirtuaron los añejos matices de la imagen del mundo que presenta el original. Sobre esas reproducciones, en color y en blanco y negro, fundamentaron sus comentarios los críticos de la carta sin tener la caución de contemplar la auténtica. Muestra ésta los contornos de costa del Viejo Mundo y de las grandes Antillas, claramente definidos y matizados, mientras que los rasgos de las costas descubiertas en 1497 por Juan Caboto y las bojeadas después por Colón y quienes le siguieron aguas, están trazados de forma distinta para destacar la gran masa terrestre pintada de verde que representa a Asia oriental, vacía de motivos ornamentales, en contraste con las figuras y densidad de topónimos que jalonan Europa, África y Asia conocida. En cambio, la reproducción de las costas y tierras de las Indias se muestran igual que las del Viejo Mundo. Incluso los daños sufridos por la pintura verde, debido al deterioro de la carta, se reproducen tan perfilados que asemejan ríos y montañas, cuando la realidad que se apercibe a la vista del original es muy distinta.

Los estudios de la carta realizados a la vista de esas poco afortunadas copias y la idea preconcebida de los historiadores de que contemplaban el primer mapa de América, sin considerar que el autor pretendió pintar una geografía que creía ser de Asia, hicieron malgastar horas de trabajo y de metuculosos cálculos, tratando de compaginar la geografía americana con la representada en la carta —la descubierta y la aún ignota—, ni tener en cuenta que Juan de la Cosa la compuso en base a la representación de las tierras marginales del Este asiático, conforme al modelo cosmográfico vigente entonces, modificado con la geografía reconocida por los navegantes hasta la fecha de terminación de su trabajo, ignorando la existencia de América. Adjudicarle, pues, a Juan de la Cosa la intención de representar el continente americano, cuando ni él ni nadie de su época lo conocían, ha llevado a expresar muy varios y curiosos juicios, insostenibles de raíz.

Uno de los historiadores que buscó razones de falsedad en la carta de Juan de la Cosa, sin haber visto el original, a quien siguieron algunos hipercríticos mal informados, fue el eminente historiador y geógrafo George E. Nunn, en *The Mappemonde of Juan de la Cosa a critical investigation of the date*. El lector que tenga la paciencia de leer este folleto obtendrá la información completa de las contradicciones que se han creído encontrar en dicha carta.

La equívoca imagen de los perfiles costeros de las tierras indianas que presentaron sus reproducciones llevó a otros autores a poner reparos a su total originalidad, suponiendo la existencia de rectificaciones (13) intro-

(13) Filiberto Ramírez Corría, *Hallazgos en el mapa de Juan de la Cosa*, pág. 7. Archivo Histórico Pinero. Nueva Gerona, isla de Pinos, cuaderno núm. 4.

ducidas después de la fecha de su trazado, sin explicitar cuáles son esas modificaciones. Estos indocumentados supuestos habrían sido desestimados si los críticos se hubieran detenido a meditar por qué y para qué pudo alguien modificar una carta cuyo valor informativo quedó anticuado con los nuevos e importantes descubrimientos realizados pocos meses después de su terminación: los del mismo autor y los inmediatos de Colón en su cuarto viaje.

Los distintos aspectos de «acabado» de la carta, manifiestos en el trazado más detenido que se observa en la geografía del Viejo Mundo —en particular, Europa y África— y de las Antillas, puede llevarnos a pensar que el dibujo y pintura de estas partes del mundo fue anterior al de los perfiles de las costas descubiertas a partir del primer viaje de Colón. Y es posible que así fuera en algunos aspectos, mas si se tiene en cuenta que Vasco de Gama volvió con su flota a Lisboa en julio-agosto de 1499 (14), después de que Juan de la Cosa y Hojeda partieran para realizar su viaje de 1499-1500, aquél no pudo disponer de la información del periplo del capitán portugués antes de regresar él a Sevilla, a mediados de junio de 1500, después de su viaje con Hojeda y Vesputio. Y lo mismo puede decirse de la información de los viajes de Lepe y Pinzón, luego los datos que éstos o sus pilotos le facilitaron fueron contemporáneos con los del viaje de Vasco de Gama, a pesar de lo cual el tratamiento pictórico que dio Juan de la Cosa a las costas africanas y de Asia fue distinto a las descubiertas por Lepe y Pinzón, incluso a las de su propio viaje.

No se puede, por tanto, pensar que la diferencia de «acabados» de la carta sea consecuencia de dos fases distintas en la realización de su trabajo: una primera, en la que Juan de la Cosa habría trazado el Viejo Mundo y otra posterior, en la que agregó los descubrimientos del Nuevo. La explicación de esa diferencia hay que buscarla en la intención de representar dos regiones del mundo de las que una era conocida, y la otra, la de las tierras marginales del este de Asia, estaba en vías de perfección.

En todo caso, la fecha de 1500 hay que aceptarla como la de inicio de la elaboración de la carta, no la de su acabado, determinada por la partida de Cosa y Bastidas, en octubre de 1501, para explorar las costas situadas a poniente del cabo de la Vela, uno de los últimos lugares reconocido en su anterior viaje con Hojeda y Vesputio, tal y como lo representa la bandera que ondea en ese lugar de la carta (15).

(14) Joaquim Bensaude, *L'Astronomie nautique au Portugal à l'époque des grands decouvertes*, pág. 282.

(15) Dado que Juan de la Cosa y Hojeda regresaron a Sevilla a mediados de junio del año 1500, después de su viaje emprendido el 18 de mayo de 1499, es evidente que dispuso de dieciséis meses para dedicarse a su tarea cartográfica, suponiendo que se aplicara de inmediato a realizarla, pues como ya se ha dicho en la primera parte de este trabajo, Juan de la Cosa empezó a trabajar en su carta a mediados del mes de julio de 1500.

Las críticas infundadas a la fecha de construcción de la carta, a su autenticidad y a las supuestas correcciones a que fue sometida

Las pretendidas disconformidades de la originalidad de la carta de Juan de la Cosa con la fecha de su elaboración, y con la noción geográfica del mundo vigente entre los cosmógrafos y navegantes europeos a finales del siglo xv, y en particular con la geografía de las costas e islas descubiertas al oeste del océano, fue expresada por primera vez en 1893 por el clérigo Nazario de Guayanilla, a los diez años de conocerse la existencia de la carta. A la vista de una de las reproducciones, sin estudiar la original, afirmó que *es apócrifa, no es auténtica, no tiene la autoridad del autor. El bojeo de Cuba fue en 1508, el mismo año que murió el autor* (16), juicio infundado, precipitado y erróneo, incluso en el dato cronológico que cita, toda vez que el bojeo de Cuba tuvo lugar en 1509 y Juan de la Cosa murió en 1510. Algunos historiadores siguieron la línea crítica de Guayanilla. Entre todos ellos fue George E. Nunn quien en 1934 (17) se esforzó en encontrar toda clase de pruebas contrarias a la autenticidad de la carta, manifestándose el más acérrimo en sus juicios, seguidos servilmente, en todo o en parte, por quienes, de alguna u otra forma y por diversos motivos, cuestionaron la conformidad de la geografía de las Indias occidentales representada en la carta en relación con la fecha de su elaboración: el año 1500.

Trabajos posteriores de investigadores, como Roberto Barreiro (18), Arthur Davies (19), E. Roukema (20) y David O. True (21), entre otros, basados en la reflexión que requiere el estudio detenido de la carta y de los relatos, noticias, fechas y datos en que se fundamenta toda investigación histórica, desautorizaron con sus conclusiones los reparos y las críticas negativas de Nunn y sus seguidores. Hoy, la carta está reconocida como documento elaborado en la fecha que en ella indica el autor y nosotros, en el comentario que sigue, vamos a aportar razones históricas y cartológicas que confirman su autenticidad. Pero antes, y con objeto de dar a conocer las objeciones de sus detractores, resumimos los juicios de Nunn y las recusaciones formuladas contra ellos.

Decía Nunn que la representación de América del Sur como una península del sudeste de Asia indicaba que la carta no podía ser anterior a 1504, año en que terminó el cuarto viaje de Colón y se descubrió la continuidad de la costa de tierra firme de Coquibacoa, Urabá y Darién con Veragua bojeada por Bastidas-Juan de la Cosa y Colón en sus respectivas expediciones de 1501-1502 y 1502-1504. Nunn olvidó que antes de estas fechas y desde antiguo se

(16) *El Mapa Mundi de Juan de la Cosa.*

(17) *The Mappemonde of Juan de la Cosa, a critical investigation of the date.*

(18) *Algo sobre la carta de Juan de la Cosa.*

(19) *The date of Juan de la Cosa's World Map y The «English» coasts on the Map of Juan de la Cosa, «Imago Mundi», XIII.*

(20) *Some remarks on the la Cosa Map, «Imago Mundi», XIV.*

(21) *Cabot explorations in North America, «Imago Mundi», XIII.*

creía en Europa que el perfil de la costa oriental de Asia se extendía sin solución de continuidad de norte a sur hasta más allá de los 20° (22), y así la representó Juan de la Cosa en su carta. Si Nunn hubiera tenido esto en cuenta y lo que escribió Américo Vespucio a Lorenzo di Pier Francesco de Medici el 18 de julio de 1500 sobre el viaje en el que participó con Hojeda y Cosa, respecto a su intención de acceder al Gran Golfo —Sinus Magnus— dando la vuelta al *Cabo Cattegara*, se habría dado cuenta que estos tres hombres creían estar viendo tierra de los *confines de Asia*. Para Juan de la Cosa, por tanto, no cabía duda de la continuidad de aquella costa e indicó con la imagen de San Cristóbal el lugar donde Colón creía encontrar el acceso al Índico, que buscó en su cuarto viaje, sin que con esa estampa pretendiera él afirmar la existencia de un estrecho.

Otra de las objeciones de Nunn es que en la carta había evidencias de los dos viajes de Juan Caboto, siendo así que del viaje de 1498 se supo tan poco en su día —y se sabe hoy— que es imposible que Juan de la Cosa tuviera noticia fidedigna de esta exploración (23). Del primer viaje del veneciano se sabe que el rey Fernando el Católico tuvo información por medio de un informe cifrado de su embajador Pedro de Ayala a mediados de 1498 (24), y que también Colón conocía en 1497 el descubrimiento de Caboto por una carta que le remitió su amigo y mercader John Day desde Londres (25), Juan de la Cosa tuvo noticia de ello por la vía del rey, a través de Juan Rodríguez de Fonseca.

La cuestión del desconocimiento de la insularidad de Cuba hasta el bojeo realizado en 1509 por el piloto Sebastián Ocampo —también aducida por Nunn (26)— está invalidada por testimonios muy anteriores a ese año, como los de Pedro Mártir de Anglería y Michael Cuneo, el de éste por boca del abad de Luxerna —Lucena (27)— y por la misma experiencia adquirida por Juan de Cosa durante su estancia en La Española después del segundo viaje de Colón. Por otra parte, el que otras cartas elaboradas antes de 1509 —como la de Cantino y King-Hamy— mostraran Cuba como una isla, bastaba para derrumbar como un castillo de naipes la objeción de Nunn. El autor de la carta de Cantino tuvo noticias fidedignas sobre la geografía cubana y trazó el perfil de la costa más semejante al real que el dibujado por Juan de la Cosa, aun cuando trazó el tramo sudoccidental de forma que recuerda el bucle con que lo delineó aquél.

(22) Carta de 1490 de Henricus Martellus Germanicus y globo de Martín Behaim de 1492, por ejemplo.

(23) Exeter Artur Davies, *The «English» Coasts on de Map of Juan de la Cosa*, «Imago Mundi», XIII, págs. 26-29 y nota 2.

(24) Archivo General de Simancas, Patronato Real, núms. 52-166, I y II, cifrada y descifrada.

(25) La carta fue hallada por Vignerías en el Archivo de Simancas, Estado, leg. 2 (1.º), f. 6, hoy en «Autógrafos». Transcrita por Juan Gil y Consuelo Varela. en *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*, págs. 267-269.

(26) Nunn, siguiendo a Guayanilla, fijó el bojeo de Cuba por el capitán Ocampo en 1508.

(27) Juan Gil, *Mitos y utopías del Descubrimiento. 1. Colón y su tiempo*, pág. 174.

Ignoramos las razones que indujeron a Nunn a formular su afirmación de que Cosa no podía saber que Cuba era una isla, siendo experto en historia de la cartografía y, por tanto, conocedor de cartas de elaboración anterior a 1509 que la representaban en forma de isla, y entre ellas la ya citada carta Olive-riana de Pesaro, cuyo autor copió el mismo perfil de Cuba antes de ese año. Evidentemente, Nunn cometió una notable equivocación (28).

Pedro Mártir fue más taxativo que Cuneo. En su *Década Primera*, escrita antes de 1501, refiriéndose al tercer viaje de Colón y al abandono, por parte de éste de su idea de seguir el reconocimiento de la costa recién descubierta, navegando a poniente de Paria, para llegar cuanto antes a La Española, dice: *Los que después la han investigado —la costa al oeste de Paria— con más diligencia por causa de utilidad, quieren que sea continente indio, y que no lo es Cuba, como piensa el Almirante; pues no faltan quienes se atreven a decir que han dado la vuelta a Cuba* (29). Muy posteriormente, Fernández de Oviedo escribió en un comentario incidental de la *Historia general y natural de las Indias* (30) que la misión de Ocampo en el reconocimiento de las costas de Cuba era la de buscar un emplazamiento para ser poblado por *cristianos*, no para averiguar si era o no isla, y así lo prueba el que la exploración tuviera una duración de ocho meses.

Es evidente que en 1500 a Juan de la Cosa no le faltaron experiencia, intuición, fuentes informativas ni testimonios recogidos de los nativos en sus viajes a las islas del archipiélago lucayo, que le confirmaran que Cuba era una isla aún sin haberla reconocido él. Observando críticamente la carta y la representación en el Caribe de grupos de islas imaginarias, como se creía que existían en el sudeste de Asia, se comprende que su presencia no indica un recurso de embellecimiento pictórico, sino la forma de expresar gráficamente la idea de que había archipiélagos asiáticos que aún estaban por descubrir.

La aceptación de la naturaleza peninsular de Cuba por Juan de la Cosa, con su firma del acta redactada por Pérez de Luna en 1494 por orden de Colón para forzar a sus pilotos y marineros la aceptación de que Juana no era una isla (31), debió responder a motivos que hoy no se nos alcanzan, entre los que no se descarta el de la creencia real, en aquel entonces, de que formara parte del continente asiático. Pero es evidente que modificó sus ideas en el transcurso de los seis años siguientes, por las razones apuntadas más arriba.

Otra de las impugnaciones de Nunn se basaba en el supuesto hallazgo de evidencias de exploraciones en la costa de América del Sur, al oeste del cabo

(28) Obsérvese en la carta de Cantino cómo el autor situó frente a la isla que llama Isabela —que no es otra que Cuba— el extremo de la península asiática que Colón creía que era Cuba. No pocos historiadores la confundieron con Florida, aun cuando en 1502 todavía no había sido descubierta esta península.

(29) *Década Primera*, lib. VI, cap. IV.

(30) Libro XVII, cap. II, pág. 405.

(31) Sobre la cuestión del reconocimiento de la insularidad de Cuba se recomienda leer el trabajo de Fernando Royo: *Don Cristóbal Colón, la insularidad de Cuba y el mapa de Juan de la Cosa*, publicado en la «Revista de Indias», núms. 113-114, de julio-diciembre de 1968.

de la Vela —Darién y Urabá—, posteriores a la elaboración de la carta; supuesto a todas luces inexplicable porque fue precisamente Juan de la Cosa quien con su socio Bastidas reconoció esa costa a finales de 1501, y es inconcebible que no pintara en la carta los descubrimientos hechos en ese año si la elaboró en fecha posterior a ese viaje. En esta cuestión fue taxativo el testimonio de Juan de Xerez, piloto que estaba al corriente de los descubrimientos de su época, cuando afirmó que él sabía *que hasta entonces no estaba descubierta la dicha provincia de Darien por ninguna persona porque este testigo avia visto muchas cartas de navegar, é que aquella costa é en ninguna dellas estava escrita la dicha provincia, hasta quel dicho Rodrigo de Bastidas é Juan de la Cosa la pusieron en su carta de aquel viaje* (32).

Pero es que, además, la recusación de Nunn se invalida por sí misma si se coteja el perfil del tramo de costa en cuestión con el de cualquier carta moderna. Ni siquiera es correcta la posición del cabo de la Vela con respecto a la península de Guajira —Coquibacoa—, ya que las 150 millas que separan el cabo de la posición de la bandera pintada en la carta a la altura del *M. de Santa Eufemia* —hoy Sierra Nevada— indican que está situada en el cabo de la Aguja, que queda muy por fuera de la península de Guajira, y si esto es así, la pequeña bahía del sudoeste de esa península, que limita el istmo que la une al continente por la parte de poniente, resulta ser el golfo de Santa Marta, que en nada se parece el dibujado por Juan de la Cosa, ni en la figura ni en la posición.

Por otra parte, nada hace pensar que Hojeda y Cosa llegaron justamente hasta el lugar indicado por la bandera. Éste es un punto muy singular de la costa, pero no forzosamente el que indique con exactitud dónde se puso fin al bojeo, que muy bien pudieron terminarlo varias millas más al oeste. Gonzalo Fernández de Oviedo confirma que las naves de Hojeda alcanzaron *a tomar tierra ocho leguas encima de donde agora está la población de Sancta Marta* (33), y desde ese lugar los navegantes pudieron otear más allá de donde está la bandera, de modo que Cosa tuvo ocasión de observar la orientación incurvada de la costa varias millas más hacia el sudoeste.

Más notable que la pretendida similitud que pueda apreciarse en el trazado costero de la carta con la realidad hasta las proximidades de Santa Marta es el que Juan de la Cosa pintara Coquibacoa —o sea Guajira— como una península, cuando los testimonios de la expedición de Hojeda se refieren a ella como *isla*. Juan de la Cosa, como piloto y cartógrafo, procuraba obtener información supletoria de los nativos de cada lugar, para trasladarla a las cartas que levantaba en sus viajes. Hoy se sabe que los participantes en este viaje tuvieron relación con los indios de Coquibacoa porque en las instrucciones que Hojeda dio a su piloto en el viaje de 1502, cuando se le concedió la gobernación de Coquibacoa, le ordenó que permaneciera siete u ocho días en el

(32) Declaración de Juan de Xerez en las Probanzas, hechas a petición del fiscal, en Santo Domingo el 10 de noviembre de 1513, *CoDoIn Ultramar*, tomo núm. 7, «Pleitos de Colón», I, pág. 303.

(33) *Historia general y natural de las Indias*, libro III, cap. VIII.

cabo de la Vela, y hacía referencia a una india recogida en el primer viaje, bautizada con el nombre de Isabel.

Los errores de apreciación de Nunn se explican con el fundamento de sus juicios, a la vista de cualquiera de las engañosas reproducciones que tuvo a su alcance. Sobre todo, el dibujo a tinta hecho por La Sagra en 1837, o la litografía publicada en 1892 para conmemorar el IV centenario del descubrimiento de América. Ciertamente, el trazado nítido y bien marcado del perfil de las costas que se representa en ambas, bien pudo hacerle creer que representan un dibujo acabado de lo que en la carta original no es más que un escueto trazo de las costas descubiertas después de 1497.

Si las anteriores impugnaciones de Nunn a la carta de Juan de la Cosa pudieron ser aceptadas por medianos conocedores de la historia de los descubrimientos, las que dedica a las costas del Brasil nos parece que ni siquiera pueden ser tenidas en cuenta por un aprendiz en historia. La similitud que él aprecia de la carta de la Cosa con la de Cantino apenas puede aceptarse en el tramo de costa comprendido entre la península de Guajira —que en la última figura como una isla— y el golfo de Paria. De aquí en adelante no hay tal parecido: Juan de la Cosa traza la línea equinoccial justo en la desembocadura del Amazonas y, en la carta de Cantino, ese río no está representado, y mientras en la Carta de aquél la costa brasileña muestra una gran protuberancia hacia el este y luego se retrae acusadamente a poniente, la costa trazada en la de Cantino se prolonga casi rectilínea en dirección sur-sudeste, conforme con la idea de los cartógrafos portugueses de situar la mayor porción posible de Brasil al este del meridiano de Tordesillas, línea que no figura en la carta de Juan de la Cosa. Esta carta presenta en cambio otro meridiano, evidenciando con ello que el interés de Portugal por la pertenencia de tierras descubiertas a poniente del océano se suscitó realmente a raíz del viaje de Álvarez Cabral, es decir, después de la confección de la carta de Juan de la Cosa.

Que la carta de Cosa es anterior a la de Cantino lo confirma el que en ella se presenta como *isla descubierta por Portugal* —la isla de la Santa Cruz—, tal y como Cabral creyó que era en un principio la tierra por él hallada. En cambio, la de Cantino no reproduce ya tal e inexistente isla, dado que su autor dispuso de información más detallada que Juan de la Cosa para trazar el perfil de la costa brasileña, obtenida sin duda en el viaje de Coelho-Vespucio de 1501. Juan de la Cosa recibió la noticia del descubrimiento de Cabral, con posterioridad a la información del viaje de Pinzón, cuando culminaba su trabajo, y dibujó la gran isla verde que figura desgajada de la costa y esbozó el perfil ambiguo de otra, en base a la noticia sobre los fondeaderos utilizados por Cabral de Monte Pascoal y Puerto Seguro —al este de la primera isla—, en los que buscó refugio para esquivar el temporal, en abril de 1500. De haber tenido Juan de la Cosa una ulterior información no habría trazado dos islas inexistentes.

La supuesta *isla descubierta por Portugal* y la que está entre ella y el saliente de la costa de Brasil fueron interpretadas como las de Santa Bárbara —del archipiélago de los Abrolhos— o la isla de Trinidad, situada a unas 600

millas de la costa, un error inexistente que para nosotros resulta ser una de las tantas muestras supletorias que dan autenticidad a la carta.

Un último reparo de Nunn a la fecha de 1500 es la presencia en la carta de las *islas tausens montilos etiópicas oceanas*, más próximas a la costa de África que a la del Brasil, que confundió con las de Tristán da Cunha descubiertas en 1505. Ésta es otra inexplicable confusión de este crítico historiador, dado que el adjetivo *etiópicas* las relaciona geográficamente con el continente negro, igual que sucede con el archipiélago ubicado al noroeste de estas islas, denominado *islas tibias etiópicas*, cuya denominación denota, asimismo, un vínculo africano. La información sobre estas islas debió poseerla Juan de la Cosa desde que acopió la que precisaba para trazar los perfiles del Viejo Mundo.

Para terminar con esta síntesis respecto a las críticas adversas vertidas sobre la autenticidad de la carta, resta decir que, incomprensiblemente, y sin explicación por su parte, E. Roukema, que muestra su disconformidad con las tesis de Nunn, se muestra de acuerdo con él en que se trata de una copia: *the map is a copy and not an original work of la Cosa* (34). La duda de si la carta exhibida en el Museo Naval de Madrid es un original o una copia de un trabajo anterior de Juan de la Cosa es cuestión que se ha de discutir a la vista del original, no sobre las reproducciones que de ella se han hecho, usadas por los críticos que no se cuidaron de verla. Aquí sólo podemos aportar una experiencia muy directa, que merece ser tenida muy en cuenta antes de emitir una opinión, para quienes persistan en creer que dicha carta no es original.

Con objeto de disponer de una réplica a la obra de Juan de la Cosa —ya deteriorada por la acción del tiempo para ser exhibida en las múltiples exposiciones para las que era solicitada— se decidió abordar la tarea de elaborar una copia lo más exacta posible y se logró con tal perfección que ni siquiera los entendidos que no hayan visto el original pueden advertir su falsedad. Se procuró que los materiales utilizados en la elaboración de la réplica —pergamino, colores— fueran lo más afines posible a los de la época. La tarea fue larga porque hubo necesidad de leer, mediante los recursos que ofrecen las modernas técnicas de la luminotecnia, los cerca de 1.500 nombres escritos en ella, lo cual requirió un año de labor y otro más para el trazado de perfiles, de las figuras ornamentales, detalles geográficos y topónimos.

Posteriormente, con la idea de complementar los argumentos históricos que confirmaran la autenticidad en el tiempo de la carta de Juan de la Cosa, se sometió a análisis, basados en la investigación científica. La carta fue detenidamente estudiada en el Gabinete de Documentación Técnica del Museo del Prado, quedando de manifiesto —con el análisis radiológico— que los pigmentos con los que se elaboró la carta son los que se usaban habitualmente en su época. Asimismo, el examen mediante las técnicas de reflectografía infrarroja y la fluorescencia ultravioleta no encontraron *diferencias entre unas partes y otras, sino una gran homogeneidad. Tampoco se ha encontrado ninguna*

(34) *Op. cit.*, pág. 38.

cosa extraña que reseñar (35). Este estudio técnico de la carta elimina la posibilidad material de que sea una copia hecha o arreglada en épocas no inmediatas a la de su elaboración, pero no asegura que tal copia pudiera haber sido hecha en los años muy próximos a 1500.

Esa conjetura ha de desestimarse con otras consideraciones. En primer lugar, se ha de ponderar la tarea y los costos requeridos para reproducir una carta como la de Juan de la Cosa y preguntarse quién y para qué se requeriría una copia, siendo así que su contenido geográfico estaba ya superado por los descubrimientos en curso cuando Cosa trabajaba en ella y los que se sucedieron seguidamente, y es de suponer que el deseo de quienes quisieran estar al día en el conocimiento de la geografía del mundo era el de disponer de información lo más actualizada posible.

Al mismo tiempo que Juan de la Cosa construía su carta, el piloto y cartógrafo Andrés de Morales confeccionaba otra, por orden de Juan Rodríguez de Fonseca, con la información de los descubrimientos de Pinzón y de Lepe (36). Esta carta se desconoce, pero es evidente que debió representar con mayor detalle las costas meridionales de Brasil que la de Juan de la Cosa, en la que sólo se insinúa el tramo costero que descubrió; al sur del de Pinzón, mediante la incurvación del litoral hacia el oeste. Y a finales de agosto de 1500, el comendador Alonso Vélez de Mendoza partió para explorar costas de Brasil más meridionales todavía y regresó a finales de agosto de 1501 con la carta de marear dibujada en su viaje de descubrimiento (37) que dejaba anticuada la carta de Juan de la Cosa, casi antes de haberla terminado éste. Y en la región septentrional, la costa situada al oeste del cabo de la Vela fue reconocida por el mismo Juan de la Cosa en ese mismo año y en 1502, y regresó a Sevilla con una nueva carta de marear, trazada poco antes de que Colón realizara su cuarto viaje y se estaba a la espera de saber si éste había encontrado o no el estrecho que fue a buscar. ¿Para qué haría falta, pues, hacer copia de una anticuada carta que había perdido ya su originalidad, precisamente en las regiones a donde se dirigían los viajes de exploración de interés para Castilla, organizados por Rodríguez de Fonseca?

Aparte de que críticos radicales, como Guayanilla y Nunn, pusieran en entredicho la autenticidad de la carta de Juan de la Cosa y que otros, como Roukema, aun reconociendo su validez, supusieran que no era original sino una copia, otros autores más cautos, a la hora de expresar sus juicios —pero no por ello menos serviles al aceptar las teorías ajenas— sólo alegan que la carta fue objeto de correcciones posteriores a la fecha de su construcción, sin dar más explicaciones.

(35) El informe rendido el 6 de diciembre de 1987 se conserva en el archivo de la oficina del Museo Naval de Madrid.

(36) Testimonio del mismo Andrés de Morales en las Probanzas, del 7 de diciembre de 1512, tramitadas en Santo Domingo a petición del fiscal, *CoDoIn Ultramar*, tomo 7, «Pleitos de Colón», I, pág. 202.

(37) Testimonio de Arias Pérez, capitán de una de las carabelas del viaje de Pinzón en las Probanzas del fiscal, del 1 de octubre de 1515, en Palos, *CoDoIn Ultramar*, tomo 8, «Pleitos de Colón», II, pág. 226.

Es admisible —y hasta cierto punto comprensible— que este supuesto les fuera sugerido a los viejos críticos (38) a la vista de la falsa imagen transmitida por las viejas reproducciones de la carta. Mas resulta hoy inexplicable que otros lo adopten sin demostrarlo y sin justificar en qué lugares de la geografía representada en la carta se introdujeron las modificaciones.

Algún autor ha señalado que la estampa de San Cristóbal es el lugar donde se introdujo una corrección posterior. Supone que inicialmente Juan de la Cosa trazó discontinua la costa en esa parte, indicando la situación del estrecho imaginado por Colón, y que al no ser encontrado se cubrió el «hueco» costero con este parche pictórico. El arreglo hubo de hacerse después del regreso de Colón, en noviembre de 1504, mezclando de nuevo los colores adecuados para dar el mismo tono a la pintura, y como, por otra parte, el «hueco» correspondiente al supuesto estrecho no sería tan extenso como el ancho de la estampa cristobalina, forzosamente se tuvo que pintar sobre partes ya pintadas de la carta, en cuyo caso el estudio realizado en el Museo del Prado habría delatado la falta de homogeneidad que afirma existir en la pintura. Todo esto, claro está, a menos que se realizara un retoque en extremo esmerado, dada la perfección de la pintura en esa parte de la carta, como si se tratara de falsificarla, hipótesis que se ha de desechar por absurda.

En un artículo publicado en la «Revista General de Marina» se afirma que la primitiva carta de Juan de la Cosa era *muda*, pero esto *no debe sorprendernos* —se dice—, *ya que el dato que proporciona un topónimo sólo tiene valor cuando es público, conocido y notorio, sirviendo entonces de referencia. Unas costas recién descubiertas precisan de tiempo para que los nombres adquieran «solera»; el trazado de las mismas es en cambio inmutable.* Y líneas más adelante se agrega: *La época de ampliación de la carta y de su transcripción toponímica la hemos situado cronológicamente en anteriores trabajos como correspondiente a un momento no posterior a 1502* (39). Omitimos comentarios tópicos a otros párrafos de dicho artículo, que recogen no pocas de las críticas infundadas que ya hemos comentado, para fijar nuestra atención en éstos, que comportan mayor novedad.

Respecto a la primera afirmación, cabe preguntarse si la confección de cartas de marear mudas de primera intención se refiere al caso concreto de la carta de Juan de la Cosa o si era normal que los descubridores se limitaran a dibujar el perfil de las costas sin dar nombre a los accidentes más notables. Evidentemente, este último supuesto se ha de desechar porque hay multitud de documentos y testimonios escritos que afirman todo lo contrario. Los pilotos trazaban el perfil de la costa y escribían los topónimos inspirados a algún detalle destacado, más a menudo, echando mano del santoral y a veces a su antojo. Una carta de marear sin topónimos, es decir, falta de elementos indicadores del itinerario costero que debía seguirse, es tan inconcebible como si

(38) Filiberto Ramírez Corría, *Hallazgos en el mapa de Juan de la Cosa*, pág. 7, Archivo Histórico Pinero. Nueva Gerona, isla de Pinos, cuaderno núm. 4.

(39) Agosto-septiembre 1992, pág. 262. El entrecomillado es nuestro.

le faltara el dibujo de la costa, porque los nombres y, sobre todo, la secuencia con que se escribían, era la nota itineraria que daba valor cognoscitivo a la geografía marítima representada en la carta, y ello aunque otros descubridores bautizaran con nombres distintos los mismos lugares ya nominados por los que les habían precedido. Precisamente, la disparidad de cartas trazadas con topónimos distintos fue una de las razones que aconsejaron la creación del padrón real en 1508.

Los ejemplos de dualidad de topónimos de un mismo lugar en las cartas de la época de los descubrimientos son abundantes. Pero esto no era un inconveniente serio para la navegación porque el intercambio de información entre los pilotos era una costumbre establecida (40) y las copias de las cartas de marear, que trazaban los cartógrafos para venderlas a los que carecían de ellas, suplían este defecto. Refiriéndonos concretamente a las Indias españolas, después del primer viaje de Colón, ningún piloto cruzó el *golfo* sin una carta de marear elaborada por un antecesor, compañero o copista de oficio.

En el caso particular de la carta de Juan de la Cosa, suponemos que el autor se refiere a la toponimia de las Indias, toda vez que la de Europa —Mediterráneo, Negro, mares del Norte— tenía suficiente *solera* como para no esperar dos años en escribirla, después de más de dos siglos de uso en las cartas de marear. Lo mismo cabe decir de la costa occidental de África, reconocida por los portugueses —y castellanos— desde muchas décadas atrás. Y la toponimia del sur de Asia en la carta es apenas existente y tiene su origen en la vieja geografía de Ptolomeo. Resta, por tanto, analizar la *solera* de los topónimos de las costas descubiertas por Caboto, la de las Antillas y la de Tierra Firme, desde el monte de Santa Eufemia hasta el cabo de la costa brasileña descubierto por Vicente Alonso Pinzón.

Caboto hizo dos viajes a las costas situadas al oeste de Inglaterra. Del segundo viaje, destinado a reconocer costas más norteñas que en el anterior, no hay vestigios en la carta de Juan de la Cosa. Por tanto, la *solera* de los topónimos de la costa descubierta por Caboto es la que corresponde a «un solo viaje». No se nos alcanza, por tanto, por qué se esperó años para escribirla.

Lógicamente, las costas indianas más ricas en topónimos son las de las Antillas, dado que hasta la fecha de trazado de la carta —y muchos años después— el esfuerzo colonizador español se centró en La Española y fueron varios los reconocimientos de costa que se hicieron en ese período; reconocimientos en los que participó Juan de la Cosa más que ningún otro piloto, pues además de los que hizo con Colón, éste le ordenó otros, de modo que conocía el entorno geográfico antillano como nadie. La estancia de Juan de la Cosa en este entorno y la reiteración de las navegaciones otorgó *solera* suficiente a multitud de nombres, que quedaron como definitivos en la cartografía posterior, y no se comprende cómo nuestro maestro de hacer cartas dejaría de escribirlos. Por otra parte, tampoco se explica que siendo los topónimos escri-

(40) En los «Pleitos de Colón», *CoDoIn Ultramar*, tomos 7 y 8, constan numerosos testimonios de pilotos y marineros que confirman este aserto.

tos en la carta anteriores a la fundación de Santo Domingo —5 de agosto de 1496—, el supuesto y tardío *amanuense* que los añadió seis años más tarde —en un momento *no posterior a 1502*— olvidó nada menos que el nombre de la capital de las Indias españolas. La razón reside en el hecho de que la toponimia antillana de la carta es anterior a esa fecha y para entonces Juan de la Cosa estaba de regreso en España. Más que *muda*, la carta en este caso habló antes de tiempo, antes de 1500, queremos decir.

En cuanto a la toponimia de la costa de Tierra Firme, se ha de tener en cuenta que la escrita desde la isla de *Trinidad* —cuyo nombre no figura en la carta seguramente por falta de *solera*— hacia el mediodía hasta el cabo descubierta por Pinzón compendía la del viaje de éste, la del de Hojeda y Cosa, y la del de Lepe, que sólo la recorrieron una vez. Un año después se llevaron a cabo las expediciones de Vélez de Mendoza y Américo Vespucio, que reconocieron la costa situada al sur. Y en 1504 volvió Vicente Yáñez Pinzón (41) antes de que el rey se desentendiera de las tierras brasileñas para fijar su atención en la región del Caribe, ya que ni siquiera el gobernador designado para regirlas, Vicente Yáñez Pinzón, llegó a tomar posesión de ellas. Por tanto, la *solera* de los topónimos del tramo de costa en cuestión es la que le confiere la conjunción de los tres viajes sucesivos citados. Tampoco hay razón que justifique que no se escribieran cuando se elaboró la carta.

La costa que corre a poniente de la isla de *Trinidad* la reconoció Colón hasta el golfo de las Perlas, y después Hojeda y Juan de la Cosa hasta la altura del monte de Santa Eufemia, en la península de Coquibacoa. En el viaje de 1502 con Bastidas, Juan de la Cosa la bojeó de nuevo, en su mayor parte, hasta el puerto del *Retrete*, en Darién, de modo que en este tramo del litoral la *solera* se manifiesta en cuatro topónimos del tercer viaje de Colón y en los del viaje de Cosa con Hojeda y Vespucio, de los que éste omitió nombres de tanta *solera* como el ya citado de *Trinidad*, los *Frailles* y *Coquibacoa*. Del viaje con Bastidas de 1502 no hay escrito ningún topónimo, lo que es otro lamentable olvido en el que habría incurrido el presunto *amanuense* si hubiera metido mano en la carta.

Respecto a la toponimia de la costa oriental de África, cabe hacer las mismas reflexiones expuestas hasta aquí. Corresponde a los nombres registrados por los pilotos del viaje de Vasco de Gama. Tampoco cabe, pues, hablar de *solera* en este caso y para confirmarlo basta compararla con la de las cartas de Cantino y Caverio, posteriores a la de Juan de la Cosa. Esto sin tener en cuenta que los topónimos de la costa occidental pertenecen a los datos obtenidos en ese viaje.

En todo caso, de haber existido el *amanuense* en cuestión le habría sido necesario disponer de una o varias cartas para escribir los nombres en sus lugares correctos y no hay razón para pensar que Juan de la Cosa no contara con esa facilidad, dado que las cartas de marear trazadas en los viajes de des-

(41) Juan Manzano Manzano, *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, tomo I, capítulo VII.

cubrimiento y rescate no quedaban en el anonimato, sino que se entregaban copias a Juan Rodríguez de Fonseca (42), y éste sabía hacer buen uso de ellas, ordenando a determinados pilotos—Juan de la Cosa y Andrés de Morales, al menos— que trazaran las convenientes para organizar nuevas expediciones o para mantener informado al rey, ya que éste poco menos que llevó de la mano la conducción de los viajes de descubrimiento, sobre todo a partir del tercer viaje de Colón.

Para terminar, diremos que no nos detenemos a considerar lo que concierne a una supuesta *ampliación* a que fue sometida la carta, hasta que alguien indique en qué partes de ella se encuentra algún rastro geográfico descubierto después del año 1500.

(42) Ver *Décadas del Nuevo Mundo*, de Pedro Mártir de Anglería, *Década Segunda*, libro X, cap. I, pág. 189.

LA ESTRATEGIA NAVAL DE SAN MARTÍN EN LA EXPEDICIÓN ANFIBIA AL PERÚ

Coronel (R) Dr. José Luis PICCIUOLO

Este trabajo busca exponer de qué manera el general San Martín logró, entre 1818 y 1820, movilizar y emplear los medios navales independentistas en coordinación con efectivos terrestres. De tal manera, la fuerza anfibia constituida pudo contribuir decisivamente a la independencia del Perú. La tarea lleva como complemento un comentario breve sobre las fuentes consultadas, de manera de servir a los historiadores que deseen profundizar este aspecto de la historia de la emancipación hispanoamericana.

Antecedentes

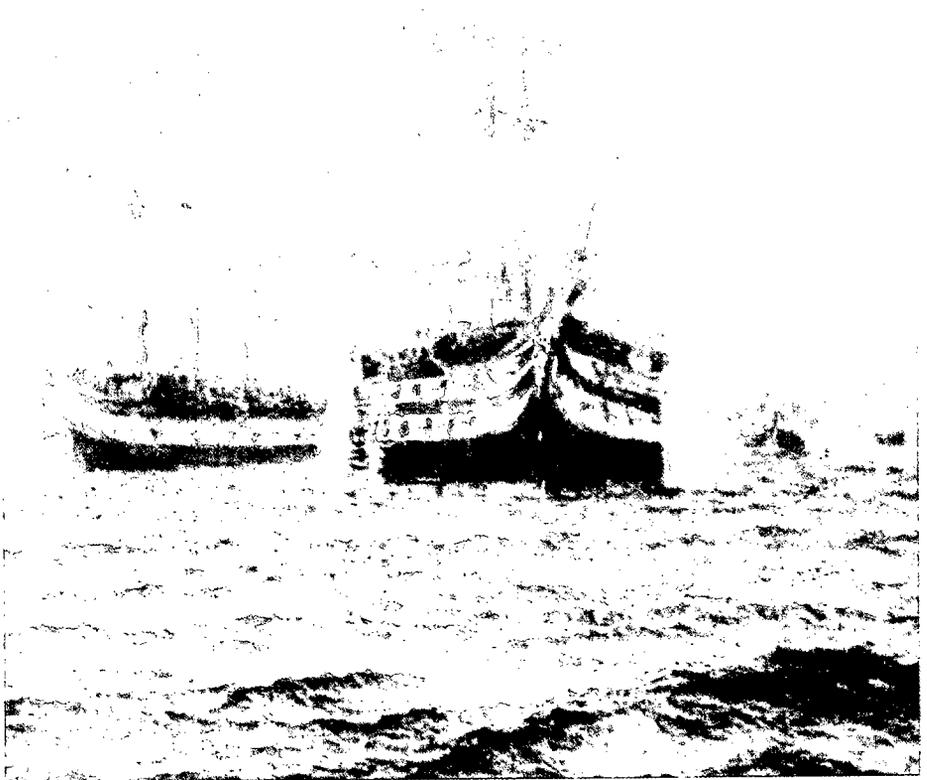
Después de la batalla de Maipú, el 5 de abril de 1818, las previsiones de San Martín se concentraron en organizar una fuerza anfibia, capaz de alcanzar la independencia del Perú. San Martín regresó nuevamente a Buenos Aires, para solicitar el apoyo de Pueyrredón, entonces Director Supremo. Pero la situación general era desfavorable: en Europa se había formado la Santa Alianza, las Provincias Unidas luchaban entre ellas y con Buenos Aires. La banda oriental se encontraba ocupada por los portugueses y, en el norte, Güemes contenía a los realistas, cuya amenaza era permanente.

En el Pacífico, el teniente general Joaquín de la Pezuela, virrey del Perú, mantenía la superioridad marítima, que le había permitido, entre otras acciones, reforzar a sus efectivos en Chile después de Chacabuco. No debemos olvidar que en esa oportunidad el brigadier Osorio transportó más de 3.000 hombres en 11 buques (enero de 1818), desembarcando en Talcahuano para iniciar una ofensiva sobre Santiago, operación que terminó en la batalla de Maipú.

En tales condiciones, las Provincias Unidas habían optado por la guerra de corso desde 1815. Su mayor intensidad se realizó hasta 1819; ésta es la época en que San Martín y el gobierno de Chile comenzaron a constituir la escuadra que más tarde transportó la expedición al Perú.

La situación de Pezuela, inicialmente favorable, se fue volviendo más crítica por la falta de apoyo en recursos, dinero y buques de guerra y mercantes, que el gobierno peninsular no podía enviarle.

Son varios los historiadores que sostienen, con razón, que el encontrarse España con limitados medios navales, constituyó un factor muy desfavorable durante toda la guerra de la emancipación hispanoamericana.



Después de Trafalgar, la Marina no pudo rehacer las pérdidas sufridas, y si a ello añadimos las consecuencias de la guerra contra Napoleón, veremos que la ausencia de un adecuado poder naval pesó enormemente en los resultados finales de la guerra.

Es así que el Perú, aislado por los apoyos indispensables, tuvo que subsistir por sí mismo.

La Marina española fue «la cenicienta de las armas», incluso se tuvo en cuenta que «un navío y dos transportes bastarían para destruir al ejército del general San Martín» (que éste esperaba en Chile); pero la realidad es que Pezuela, que había afirmado que «sin dominar el mar serían fuegos fatuos las batallas que se ganen en América», nada pudo concretar para impedir la expedición al Perú, cuyo desembarco se produjo en Pisco, el 8 de septiembre de 1820 (1).

Organización de la escuadra

a) *Tipos de buques*

En aquellos tiempos, los buques veleros poseían varias denominaciones. En esto tenía la mayor importancia el conjunto de palos llamados arboladura (cuya misión era suspender las perchas o vergas, las distintas velas, plataformas para observación, faroles y otros elementos); al respecto, la fragata ha sido considerada hasta hoy el clásico velero. Era una nave de tres o cuatro palos: bauprés (inclinado a proa), trinquete, mayor y mesana, con velas cuadradas o rectangulares.

Podía tener entre 400 a 600 toneladas, dos cubiertas y de 30 a 40 cañones. El navío fue en ese tiempo el buque de mayor porte: aparejo de fragata, dos o más puentes y entre 40 u 80 bocas de fuego.

La goleta era una nave menor, generalmente de dos palos y velas cangrejas o trapezoidales. La corbeta tenía menores dimensiones que la fragata, en tanto que el bergantín se caracterizó por tener sólo dos palos cruzados y velas cuadradas. También existían lanchas cañoneras, muy útiles para atacar buques mayores. Podían tener uno o dos palos y un cañón (2).

b) *Formación de la flota.*

La mayor preocupación de San Martín y O'Higgins fue organizar cuanto antes una flota, capaz de disputar las supremacía naval al virrey y luego transportar la expedición al Perú.

(1) Violeta ANGULO: *La Historia del Perú y los Archivos de España y de Washington*. En: Revista del Centro de Estudios Históricos Militares del Perú, núm. 15. Lima. 1961-1962. Importantes conceptos, que ratifican estas afirmaciones, pueden encontrarse también en: José CERVERA PERY. *La Marina española en la emancipación de hispanoamérica*. Madrid. Editorial Colección Mapfre, 1992.

(2) Laurio H. DESTEFANI: capitán de navío. *Manual de Historia Naval Argentina*. Buenos Aires. Ediciones Servicio de Inteligencia Naval. 1970. Págs. 149 y ss.

Para alcanzar este objetivo fue necesario enviar a Londres al coronel Álvarez Condarco y a los Estados Unidos a Manuel Aguirre. En este último caso, señala Pacífico Otero, fue el mismo San Martín quien envió una carta al presidente Monroe, informándole de la situación existente en Chile y además requiriéndole apoyo para adquirir varios buques (3).

También se solicitó el auxilio a Buenos Aires, quien facilitó la empresa, especialmente mientras gobernó Pueyrredón. Otros buques fueron adquiridos por compra directa u obtenidos en combate, según veremos a continuación.

Anota Braun Menéndez que el primer buque de la futura escuadra fue el bergantín mercante español *Águila*, capturado en Valparaíso después de Chacabuco, «enseguida fue armado con 18 carronadas y puesto al mando del irlandés Raimundo Morris» (4).

Luego, dice el mismo autor, se compró el bergantín de los Estados Unidos *Rambler*, se capturó la fragata española *Perla* y se armó el bergantín mercante *Potrillo* (5).

Por entonces la escuadra del virrey disponía de no menos de siete buques de guerra, con los cuales bloqueaba Valparaíso y apoyaba, lógicamente, a Talcahuano.

Pero, en marzo de 1818, se filtró una fragata británica, enviada desde Londres por Álvarez Condarco. Fue bautizada *Lautaro* y adquirida por el gobierno y comerciantes de Chile.

El 26 de abril este buque logró levantar el bloqueo de Valparaíso, combatiendo con la fragata *Esmeralda* y el navío *Pezuela*, a quienes puso en fuga.

A continuación fue nombrado jefe de la escuadra el teniente coronel Manuel Blanco Encalada y en sucesivas adquisiciones se incorporaron el navío *San Martín* (ex *Cumberland*, de origen británico, también enviado por Álvarez Condarco), la corbeta *Chacabuco* y el bergantín *Araucano*, venido desde Nueva York.

El *Cumberland* llegó a Valparaíso en mayo de 1818; llevó elementos y personal idóneo para fabricar cohetes a la *Congreve*. Incluso hubo en Londres un proyecto para construir un buque de vapor, gestión iniciada por Álvarez Condarco y luego fracasada.

En octubre de ese año de 1818, el Gobierno chileno envió la división naval recién formada para interceptar una expedición española de refuerzo al sur de Chile, constituida por una fragata denominada *María Isabel* y varios transportes de tropas. Uno de ellos, con el nombre de *Trinidad*, se amotinó durante la travesía e hizo escala en Buenos Aires, plegándose gran parte de su tripulación a la causa de la independencia.

(3) JOSÉ PACÍFICO OTERO: *Historia del Libertador D. José de San Martín*. Buenos Aires. Círculo Militar. Biblioteca del Oficial. Tomo V. Volumen 692. 1978. Pág. 34.

(4) ARMANDO BRAUN MENÉNDEZ: *San Martín y la Expedición Libertadora del Perú*. Buenos Aires. Secretaría de Estado de Marina. 1962. Págs. 65 y ss. Carronada: cañón corto, de calibre mediano o grueso, de alcance menor que los comunes, que era entre 1.000 y 2.000 metros.

(5) *Ídem*.

En la zona de Talcahuano se logró apresar la fragata (que cambió su nombre por el de *O'Higgins*) y varios de los transportes.

Con la incorporación de otros buques y el nombramiento de Lord Tomas Cochrane como almirante de la flota, finalizó esta primera etapa de organización de la escuadra, que debía asegurar la expedición al Perú (6).

La presencia y la acción de Cochrane permitieron crear las condiciones para lograr revertir la superioridad realista. Esto se alcanzó en poco tiempo, mediante atrevidas incursiones desde Guayaquil al sur de Chile e incluso sobre El Callao.

c) *Efectivos terrestres y su distribución en los buques*

En forma paralela a los efectivos navales, San Martín fue completando la organización de las tropas terrestres, agrupadas en el «Ejército Libertador del Perú».

A comienzos de 1820 y disuelto el gobierno central de las Provincias Unidas, San Martín fue nombrado general en jefe de la expedición. Según Espejo, en agosto de dicho año alcanzaba un total de aproximadamente 4.300 hombres, de los cuales 2.000 eran chilenos (7).

Para el transporte marítimo y en función de una cierta independencia táctica, el convoy fue dividido en tres divisiones: vanguardia, centro y retaguardia, al mando respectivamente del coronel Rudecindo Alvarado, coronel mayor Álvarez de Arenales y coronel Francisco Antonio Pinto.

La distribución en los buques era la siguiente, según Espejo (entre paréntesis se indican los efectivos totales):

• *División vanguardia.*

Fragata <i>Minerva</i>	Batallón N.º 2 de Chile (630).
Fragata <i>Dolores</i>	Batallón N.º 11 argentino (395).
Fragata <i>Gaditana</i>	Dos compañías del batallón N.º 11 (195). Una compañía de Artillería de Chile (53).
Fragata <i>Consecuencia</i> ..	Regimiento de Granaderos a caballo (281) y Cazadores a caballo (283).

(6) José PACÍFICO OTERO y Armando BRAUN MENÉNDEZ: *Obras citadas*. Es evidente por estos y otros hechos el apoyo que Gran Bretaña brindó a la independencia de los nuevos estados hispanoamericanos, lo cual estaba dentro de su objetivo político de hegemonía mundial.

(7) Gerónimo ESPEJO, coronel: *Apuntes Históricos sobre la Expedición Libertadora al Perú de 1820*. Buenos Aires. Segunda edición. Instituto Nacional Sanmartiniano. 1978. Páginas 19 y ss.



General José de San Martín

• *División centro.*

- Fragata *Emprendedora*.. Batallón N.º 8 de los Andes (319).
Fragata *Santa Rosa* Dos compañías del batallón N.º 8 (161) y batallón de Artillería (212).
Fragata *Águila* Batallón N.º 4 de Chile (679) y una compañía de Artillería de Chile (73).
Bergantín *Potrillo* Parque.
Bergantín *Nancy* Con caballos.

• *División retaguardia.*

- Fragata *Jerezana* Batallón N.º 7 (461).
Fragata *Perla* Una compañía de Artillería de Chile (52) y una compañía de Artesanos (53). Cuadros del Regimiento de Dragones (30).
Fragata *Mackenna* Batallón N.º 5 de Chile (344) y un escuadrón de Granaderos (140).
Fragata *Peruana* Hospital y cuadros del batallón N.º 6 de Chile (53).
Goleta *Golondrina* Armamento y repuestos.

En total se dispuso de 14 buques de transporte y 11 lanchas cañoneras. Transportaron, según Espejo, a 23 jefes, 273 oficiales y 4.118 suboficiales y soldados, con 25 cañones.

Además, hay que tener en cuenta los buques de guerra de la Escuadra:

- Navío *San Martín*, con 64 cañones y 492 hombres de tripulación.
- Fragata *O'Higgins*, 50 y 516, respectivamente.
- Corbeta *Independencia*, 28 y 56.
- Fragata *Lautaro*, 48 y 353.
- Bergantín *Araucano*, 16 y 110.
- Bergantín *Galvarino*, 18 y 110.
- Goleta *Moctezuma*, 7 y 87.

Estos buques estaban tripulados por 1.928 hombres y armados con 231 bocas de fuego. En el navío *San Martín* se embarcó el Libertador con su Cuartel General y el Estado Mayor, cuyo jefe era el coronel mayor Juan Gregorio de Las Heras (8).

El almirante Cochrane fijó su comando en la *O'Higgins* y gran parte de las naves eran tripuladas por oficiales y marinería británica.

(8) Gerónimo ESPEJO, coronel: *Obra citada*. Págs. 16 y 19.

Los planes, las operaciones anfibas y algunas reflexiones

La flexibilidad del poder naval sirvió a San Martín para engañar al adversario sobre los objetivos reales que se había propuesto.

Al respecto no podemos omitir que, si bien el virrey había perdido la superioridad en el mar, disponía de fuertes efectivos terrestres, del orden de los 23.000 hombres.

Éstos se encontraban dispersos en una extensa zona de 3.000 kilómetros de frente. La mitad en el área de influencia de Lima, más de 6.000 en el Alto Perú y menores efectivos en Guayaquil, Trujillo y Arequipa.

De todas maneras, la superioridad realista, especialmente en Lima, era evidente. Por lo mismo, el Libertador recurrió a una serie de arbitrios para sorprender al adversario, tal cual lo había hecho al cruzar los Andes en 1817.

En ese aspecto el poder naval le permitió desembarcar en un lugar no previsto por su oponente: la bahía de Paracas y zona de influencia de Pisco, seleccionado en alta mar el día 4 de septiembre, pese a la adversa opinión de Cochrane.

El desembarco se realizó a las cuatro de la mañana del día 8 de septiembre; lo inició una compañía del Regimiento 11, apoyada por los fuegos de la goleta *Moctezuma*.

Luego lo hicieron los batallones números 7 y 11 y el número 2 de Chile, con dos bocas de fuego, además de 50 granaderos a caballo. Sin oposición del adversario, todos los efectivos terrestres (al mando de Las Heras) ocuparon Pisco, hacia las dieciséis horas, y para el día 14 de septiembre los efectivos terrestres de la expedición se encontraron en tierra firme (9).

Como dijimos, en la zona de Pisco hubo sólo una débil resistencia, lo cual permitió movilizar recursos (particularmente ganado), enviar la expedición de Arenales al interior de la sierra, iniciar negociaciones políticas para ganar tiempo y reembarcar el resto de la fuerza para nuevamente sorprender al virrey al ocupar Huaura, a partir del 31 de octubre, amenazando directamente a Lima.

Tal fue la flexibilidad anfibia que permitió al Libertador apoyar permanentemente sus operaciones terrestres e, inclusive, la superioridad naval facilitó la acción de Bolívar. Es así que después del pronunciamiento de Guayaquil, el 9 de octubre de 1820, pudieron hacerle llegar hombres y armas por vía marítima, entre otros efectivos los comandos de Sucre, por orden de Bolívar (mayo de 1821).

En la misma forma, el bloqueo de Cochrane al puerto de El Callao le brindó la oportunidad de capturar la fragata *Esmeralda*, además de interferir el comercio marítimo.

En definitiva, y hacia finales de 1820, la situación era favorable al bando patriota. Esa ventaja fue obtenida en gran medida por la inteligente conduc-

(9) Gerónimo ESPEJO, coronel: *Obra citada*. Págs. 25 y ss.

ción del Libertador, eficazmente auxiliado por un adecuado poder naval que a su vez le dio la oportunidad de mantener permanentemente la iniciativa.

El poder naval fue utilizado eficientemente por San Martín, quien demostró en reiteradas oportunidades su capacidad y amplios conocimientos para superar las difíciles situaciones que se fueron creando durante la organización y conducción de la fuerza anfibia.

Consciente de la necesidad de dominar las aguas del Pacífico, fue organizando desde antes de Maipú y con la estrecha colaboración de O'Higgins, Guido, Pueyrredón, Centeno, Blanco Encalada y tantos otros, el instrumento adecuado que exigía la libertad del Perú.

San Martín logró triunfar a través del mar, a pesar de todas las dificultades, entre otras la disparidad de recursos iniciales con respecto a sus adversarios.

A su vez, la ausencia de un poder naval efectivo en el bando realista contribuyó a su definitiva derrota. La Marina de España fue el único medio de comunicación para enviar el personal y los recursos para continuar la guerra. Al carecerse de ellos, fue muy poca la posibilidad de subsistir, por parte de los numerosos efectivos terrestres, que totalmente aislados carecían de esperanzas en la victoria.

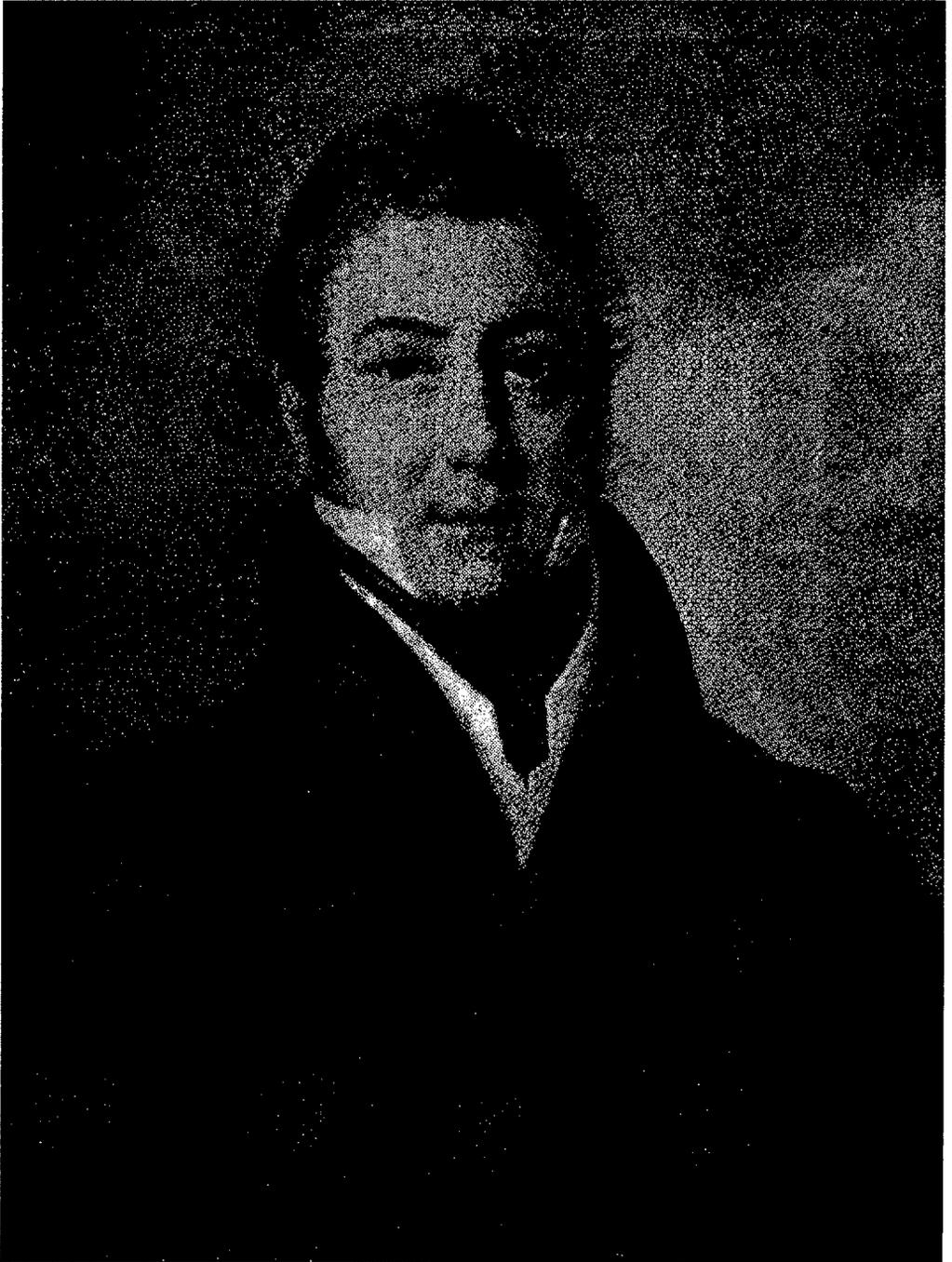
Pero como hemos visto, el bando patriota no luchó solo; los intereses británicos y de los Estados Unidos favorecieron la compra de buques, armas y contrato de tripulaciones. Estas acciones, inicialmente encubiertas, se volvieron transparentes después de la derrota de Napoleón en Waterloo y mucho contribuyeron al triunfo del bando emancipador.

FUENTES DE CONSULTA COMENTADAS

Para redactar esta tarea hemos tenido especialmente en cuenta como fuentes primarias a: Bartolomé Mitre, *Historia de San Martín y de la Emancipación Sudamericana*. Además: *Historia del Libertador D. José de San Martín*, de José Pacífico Otero.

Otra importante fuente constituyó Gerónimo Espejo, testigo presencial de los hechos estudiados en sus: *Apuntes Históricos sobre la Expedición Libertadora del Perú, 1820*. En igual forma resulta muy interesante el estudio efectuado por Armando Braun Menéndez sobre: *San Martín y la Expedición Libertadora del Perú*, publicado por la entonces Secretaría de Marina en Buenos Aires en 1962.

Para ciertos aspectos técnicos navales, hemos consultado el: *Manual de Historia Naval Argentina*, del entonces capitán de navío Laurio H. Destefani. Otras fuentes han sido: *Historia Militar del Perú*, del general de dicho país, don Carlos Dellepiane (hay edición argentina publicada por el Círculo Militar. Volumen 267/268. 1941).



José de San Martín

También la colección fascicular: *La Marina*, aparecida en Barcelona en 1983, de la Editorial Delta (originalmente italiana. Milán, 1978).

Varios datos pueden encontrarse en *Biografías de O'Higgins*, entre otras: del general de Chile, Francisco Javier Díaz y del coronel Abrahan Granillo Fernández. En ambos casos hay edición del Círculo Militar Argentino (volúmenes 334 y 561).

Es también de interés para los estudiosos consultar los trabajos del *Primer Congreso Internacional Sanmartiniano*, particularmente el correspondiente a la profesora Rosa Meli sobre Cochrane, y del autor de este trabajo, titulado: *San Martín como conductor militar en América*.

Contienen datos de valor los siguientes libros: *Manual de Historia Militar*, tomo II, publicado por la Escuela Superior de Guerra en Buenos Aires, 1974 (hay varias ediciones); *San Martín y la causa de América*, del general Ernesto Florit (Círculo Militar Argentino, volumen 577. Marzo de 1977), y *El general San Martín y sus operaciones militares*, del Instituto Nacional Sanmartiniano. Buenos Aires, 1976.

Entre la historiografía editada en España resultó muy interesante la lectura de las *Memorias*, de William Bennet Stevenson, Editorial América, de Madrid, publicada en 1907. Es una versión castellana del original inglés y están prologadas por Diego Barros Arana. Stevenson era británico de nacimiento; vino a Chile en 1804 y la autoridad española lo hizo residir en Lima. Luego estuvo en Quito, regresó al Perú y a principios de 1819 se incorporó a la escuadra de Cochrane, a quien sirvió como integrante de la secretaría. Sus *Memorias* fueron publicadas en Londres hacia 1826, según dice Barros Arana. Stevenson fue un admirador de Cochrane y, con respecto a San Martín, sus conceptos son adversos.

Otro de los libros consultados ha sido la *Historia general de Chile*, cuyo autor, Diego Barros Arana, la publicó en dicho país en el año 1894. Por esos tiempos, en 1896, en Barcelona, apareció una interesante colección denominada *América: Historia de su colonización, dominación e independencia*. Su autor, José Coroleu, ha tratado de exponer, desde el punto de vista español, los sucesos vinculados a la expedición al Perú, en el contexto latinoamericano.

En cuanto se refiere al Archivo General de la Nación Argentina, se han estudiado los documentos siguientes: X-4-3-3 (*Ejército de los Andes, 1819-1822*) y X-44-7-26 (*Expedición Libertadora del Perú. Deudas de Chile y Perú, 1818-1820*); este último resultó ser el de mayor interés. Contiene detalles muy valiosos vinculados a la compra de algunos buques, entre otros: el bergantín *Intrépido*, la fragata *Curiacio*, bergantines *Galvarino* y *Maipú*, así como también las gestiones de Aguirre en los Estados Unidos.

La *Memoria del Gobierno*, de Joaquín de la Pezuela, editada en Sevilla en 1947 por Vicente Rodríguez Casado y Guillermo Lohmann Villena, contiene muy interesantes aspectos vinculados a la gestión del virrey, quien, además del aislamiento y la incomunicación del Perú con España, debió soportar la oposición interna del teniente general De la Serna, perteneciente al bando

liberal, y que finalmente lo reemplazó después del motín de Aznapuquio, a principios de 1821. Como ya hemos mencionado anteriormente, el libro de José Cervera Pery, *La Marina Española en la emancipación de Hispanoamérica* (Editorial Mapfre. Madrid, 1992), aporta interesantes conceptos sobre el problema del factor naval en todo este proceso, no siempre bien estudiado por los historiadores argentinos y españoles.

SOBRE EL *DESTRUCTOR* Y EL CAPITÁN DE NAVÍO DON FERNANDO VILLAMIL

José Luis INFIESTA PÉREZ
Historiador

Entre los barcos que han formado parte de las marinas de guerra de todos los países y en toda época, es muy posible que hayan sido los destructores (caza-torpederos, contra-torpederos) los que se han construido en mayor número, juntamente con los submarinos. Nuestro *Destructor* fue el primero de los buques de este tipo o, por lo menos, uno de sus más importantes precursores. Sin embargo este hecho es absolutamente olvidado en la mayoría de los libros o tratados dedicados al estudio de las diferentes clases de barcos de guerra, incluso en aquéllos específicamente dedicados a los destructores, cuyos autores, con injusta y casi unánime opinión, consideran al inglés *Havock* como el primero de ellos.

Las teorías del almirante Aubé

La invención del torpedo automóvil produjo una verdadera revolución en todas las marinas. Hasta entonces se habían utilizado —con bastantes éxitos— los torpedos de botalón, que obligaban a una aproximación casi suicida del barco torpedero a su objetivo. Ahora el torpedo podía ser lanzado desde distancias cada vez mayores, por barcos pequeños y baratos, y alcanzar por sus propios medios al barco enemigo. El conocimiento de algunos ataques realizados con éxito, principalmente en guerras coloniales y en los frecuentes conflictos americanos —es obligado recordar el hundimiento de la fragata china *Yo-Hyen* en el río Min, por los oficiales franceses Gourdon y Obduc— pesaron, sin duda, en el pensamiento del almirante Jacinthe Aubé que, cuando fue nombrado ministro de Marina, juntamente con el también almirante Reveillère fueron acérrimos partidarios de lo que dio en llamarse «Jeune Ecole», que consideraba al torpedero como el arma naval de futuro, susceptible de garantizar por sí solo la defensa nacional y hacer desaparecer los costosos buques mayores.

La nueva unidad que montaba el arma de moda, capaz de destruir a los más poderosos acorazados —escribe el almirante Carrero Blanco— inspiró profundos recelos a las grandes potencias navales y las más optimistas esperanzas a las naciones «menores», se generalizó rápidamente por todas partes y sólo diez años después estaban en servicio 150 torpederos en Rusia, 50 en Francia, 22 en Holanda, 17 en Italia, 17 en Austria y 19 en Inglaterra. Pero aún son cortas las cifras que nos da este almirante: en el Brassay Annual de 1897 —cuando ya se estaba iniciando su decadencia— figuran más de 150 torpederos franceses

inferiores a las 100 toneladas, sobrepasando el centenar los italianos y los rusos. La Marina española contó enseguida con catorce (*Acevedo, Alcón, Antares, Ariete, Azor, Barceló, Bustamante, Ejército, Habana, Julián Ordóñez, Orión, Rayo, Retamosa y Rígel*), todos construidos en el extranjero (según los anuarios, pero al menos el *Ejército* lo había sido en el Ferrol), y otros tres más pequeños (*Aire, Castor y Pollux*), todavía torpederos de botalón. Aunque la época y circunstancias eran completamente diferentes, no puede uno dejar de acordarse de las lanchas de Barceló y de aquellas estrofas populares:

Con su barca cañonera,
cual ratón del elefante,
quedó Barceló triunfante.

El almirante Aubé pretendía que el ratón-torpedero iba a ser capaz de borrar del mapa al elefante-acorazado.

El buque destructor de torpederos

Esta posibilidad preocupó sin duda a los rectores de todas las marinas, obligándoles a considerar cualquier sistema para proteger a sus «capital ships» de la amenaza de los torpederos. Se les dotó de una defensa activa más importante mediante la multiplicación de sus cañones de tiro rápido —sin duda, inventados para la ocasión—, que debían impedir que cualquier barco, sospechoso se acercarse a una distancia peligrosa. También se reforzaron sus defensas pasivas, haciendo que los blindajes descendieran cada vez más por debajo de la línea de flotación e ideando un complicado sistema de compartimentos estancos, al tiempo que se generalizó el empleo de redes Bullivant que rodeaban al barco cuando estaba fondeado. Más tarde y hasta la actualidad, se emplean redes exteriores, ajenas al barcos, que con sus mallas de acero deben detener a los torpedos agresores.

Peró era imprescindible proteger también a los grandes barcos mientras navegaban, proponiéndose la idea de que debían de disponer de unos verdaderos guardaespaldas que velasen por su seguridad. Estos guardaespaldas podían ser barcos menores pero con velocidad suficiente, condiciones marineras y la autonomía necesaria para seguir a los barcos en alta mar, e incluso sobrepasarlos ampliamente en velocidad, de tal manera que pudieran ir y venir en torno a ellos e impedir la presencia de todo barco enemigo.

A pesar de la modestia y falta de medios de nuestra Marina, sus jefes se interesaron por este problema, y cuando ocupó la cartera del ramo el vicealmirante Manuel de la Pezuela y Lobo —durante el gobierno de Cánovas del Castillo (1885)— debió de discutirse esta cuestión, proponiéndose como solución crear un barco de mayor desplazamiento que los torpederos para que pudiera realizar las prestaciones más arriba señaladas, lo que le haría capaz

de, acompañar a la escuadra en el mar y que dispudiese además de una potencia de fuego suficiente para batir a los torpederos. Este «buque destructor de torpederos» —tal vez propuesto por el teniente de navío Villamil, que quedó encargado de desarrollar y vigilar el proyecto— se encomendó a unos astilleros ingleses, la casa Thompson de Clydebank, en Escocia, mediante un contrato que firmó el jefe de una comisión, con este objeto enviada a Londres en 1885, encabezada por el capitán de navío Carlos Azcárraga y Suance, por un precio de 38.000 libras esterlinas. El barco se construyó siguiendo los planos presentados por el ingeniero John Biles sobre la idea propuesta, siendo botado el 29 de julio de 1886.

Recibió el nombre de *Destructor* y desplazaba unas 400 toneladas (458 según el *Brassey Annual*, 430 según los anuarios españoles y 380 según Aguilera Cerni). Iba armado con un cañón sistema Hontoria de 90 mm, cuatro de tiro rápido Nordenfelt de 57, dos ametralladoras Hotchkins de 37 mm y tres tubos lanzatorpedos que utilizaban torpedos de la casa alemana Schwartzkopff, *pues era indudable que un buque de estas características podría combatir también como torpedero de alta mar*, según el citado Carrero Blanco. Estaba equipado con máquinas de 3.800 HP, lo que le permitiría alcanzar una velocidad de 22 nudos, pero como buen buque de la época se resistía a prescindir de las velas y en las Listas de la Armada se le atribuye una superficie vélica de 207 metros cuadrados.

Es curioso que en los Estados Generales de la Armada se apunte que fue botado el 29 de julio de 1888, en tanto que en el *Brassey Annual* figure la de 1887, que puede no ser exacta tampoco si aceptamos que fue entregado en Falmouth el 19 de enero de 1887, saliendo hacia España el día 23, según se lee en la prensa. Su comandante fue Villamil que en su primer viaje encontró tiempo muy duro, pero demostró sus buenas condiciones marineras, pudiendo sostener su velocidad. En agosto de aquel año se exhibió en San Sebastián ante la Reina Regente, realizando algunos simulacros de lanzamiento.

El *Havock* inglés

En la mayoría de estudios y libros técnicos se ignora por completo la existencia del *Destructor* español, como hemos dicho, incluso en aquellos específicamente dedicados a este tipo de barcos. Con el característico «chauvinismo» inglés en todo lo que se refiere a asuntos navales, se señala que fueron los de tipo *Havock*, encargados por lord Fisher el 27 de junio de 1892 los primeros destructores. Debe señalarse que la Marina inglesa reaccionó contra el peligro que representaban los torpederos, con evidente lentitud, tras este proyecto español y los «torpilleurs de haute mer» franceses. Se trataba de cuatro barcos, dos de ellos a construir en Yarrow (Poplar) y los otros dos por la Tornycroft, bajo la denominación de «torpedo boat caycher» (cazadores de torpederos), pronto cambiada por la de «torpedo boat destroyer's». Diseña-

dos por Mr. Yarrow, desplazaban sólo 240 toneladas e iban armados con un cañón de 12 pdr, tres de seis y tres tubos lanzatorpedos de 18 mm. Los dos primeros, *Havock* (*Destrucción*) y *Hornet* (*Avispón*) estuvieron listos en octubre de 1893. A pesar de su corto desplazamiento, demostraron enseguida su eficacia y polivalencia, lo que permitió a Fisher encargar rápidamente la construcción de otros cuarenta —con ligeras variantes en sus características—, que constituyeron la clase «A» («Turtle Back») y que llegaron a participar en la primera guerra mundial. Desplazaban entre 220 y 300 toneladas y con máquinas de 4.370 HP sobrepasaban los 27 nudos.

Su éxito fue enorme y en pocos años todas las naciones contaban con nutridas flotillas de destructores, aptos para todo tipo de misiones, que vieron como su desplazamiento, armamento y velocidad iban siempre en aumento. Al finalizar la gran guerra Inglaterra había contruido unos 900, algunos de los cuales no llegaron a completarse. Varios de ellos, tipo «flotilla leaders», se acercaban a las 2.000 toneladas de desplazamiento y alcanzaban una velocidad de 38 nudos.

Don Fernando Villamil y Fernández Cueto

No puedo terminar este artículo sin dedicar unas líneas y unas fotografías a la figura de Fernando Villamil que, quiéranlo o no los autores extranjeros, está ligado a la creación de los buques destructores, aunque su nombre no aparezca nunca en los tratados foráneos.

Asturiano, nacido en 1845 y muerto en el combate de Santiago de Cuba en 1898, su hoja de servicios es brillantísima. Participó en la ocupación de la isla de Santo Domingo y destinado seguidamente a las Filipinas, tomó parte en una serie de operaciones contra los piratas del archipiélago de Joló. De regreso a la península, hombre estudioso y muy al corriente de las novedades de la época, fue comisionado a Inglaterra para intervenir y vigilar la construcción del *Destructor*, del que fue su primer comandante. Profesor en la Escuela Naval más tarde, mandó la fragata *Nautilus* en el viaje de estudios que los guardias marinas realizaron en torno al globo en 1892-94. Tras ascender a capitán de navío, al producirse la guerra hispano-americana en 1898, fue elegido por el almirante Cervera para mandar la flotilla de destructores —compuesta por los *Terror*, *Audaz* y *Furor* y algunos pequeños torpederos— que convoyada por el barco auxiliar *Ciudad de Cádiz* debía situarse en las islas de Cabo Verde, para incorporarse a la escuadra cuando pasase por allí, camino de las Antillas. La falta de condiciones marineras de las pequeñas torpederas —de sólo 50 toneladas— obligó a prescindir de ellas, siguiendo sólo los destructores. El *Terror* fue destacado a Puerto Rico y los otros dos prosiguieron el viaje hasta entrar en Santiago de Cuba, tomando parte en el combate de este nombre (3-VII-1898), durante el cual Villamil salió con sus dos barcos al encuentro de la flota norteamericana, resultando muerto. Según se desprende del libro de Massoti, murió alcanzado por los cascos de una granada

que estalló en el puesto de mando una vez que el barco, ya casi destruido, no podía defenderse e intentaba embarrancar en la costa para evitar caer en manos del enemigo. De la lectura de varios relatos y del parte de guerra de los dos destructores, cabe concebir la terrible sospecha de que carecían de torpedos útiles, siendo absurda su participación en el combate en estas condiciones. Debe recordarse, aunque parezca increíble, que el crucero *Cristóbal Colón* fue también enviado desprovisto de su artillería principal.

El nombre de Villamil, recordado siempre por su heroica muerte, está ligado a la concepción del buque *Destructor*. «Expresamente comisionado para lograr el tipo soñado de oponente a los torpederos —escribe Alfredo Aguilera— rebuscó por las casas inglesas, concibiendo y ayudando a la gestación del *Destructor*. Trájolo a España, mandándolo rebosante de pericia en los primeros tiempos del navío monotipo, con el que realizaba asombrosas y difíciles maniobras de entrada y de salida de los puertos, al igual de las piruetas con que un caballista domina su montura».

Además de un gran marino fue un hombre interesado por otras muchas manifestaciones culturales y aun artísticas. Siendo yo muy joven —en el Madrid de nuestra guerra civil— tuve la suerte de conocer a una familia de la que había sido gran amigo y que guardaba de él varios recuerdos. Me refirieron que asistía siempre que podía a la tertulia de su abuelo, que era un gran crítico musical. Conservaban dos fotografías dedicadas; en una de las cuales aparecía de uniforme y en la otra se reproducía el barco escuela *Nautilus*, que como sabemos había estado bajo su mando.

BIBLIOGRAFÍA

- ARCHIVALT, G. H.: *The metal fighting ships in the Royal Navy*. Londres, 1971.
 AGUILERA Y ELÍAS: *Buques de la Armada Española*. Madrid, 1971.
 ARMSTRONG, G. C.: *Torpedoes and torpedo vessels*. Londres, 1901.
 AZCÁRATE, P.: *La guerra del 98*. Madrid, 1968.
 BEREฟอร์ด, Ch.: *Book of the Navy*. Londres, 1914.
 BERTIN, L. E.: *La marine moderne*. París, 1910.
 BRASSEY, T. A.: *The Naval Annual*. Portsmouth. Varias anualidades.
 BUSTAMANTE Y QUEVEDO: *Descripción de los torpedos mecánicos Bustamante*. Barcelona, 1888.
 CARRERO BLANCO, Luis: *España y el mar*. Madrid, 1941.
 Ibíd: *Arte naval militar*. Madrid, 1943.
 CERVERA Y TOPETE, P.: *Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones*. El Ferrol, 1899.
 CONCAS Y PALAU, V.: *La Escuadra del Almirante Cervera*. Madrid, 1901.
 DE BAKINCOURT: *Les flottes de combat*. Varias anualidades.
Estado General de la Armada. Madrid. Varias anualidades.
 HOUGH, R.: *A history of fighting ships*. Londres, 1975.
 HOUGAAR, William: *Modern history of war ships*. Londres, 1920.
 LE FLEMING, H. M.: *Warships in the World War I*. Londres, s/a.

JOSÉ LUIS INFIESTA PÉREZ

- MASSOTI DE MERCADER, M.: *Epopéyas del mar*. Barcelona, 1920.
MURRAY, F.: *The evolution of the submarine boat, mine and torpedo*. Portsmouth, 1907.
Nauticus. Berlín. Varias anualidades.
PARKES, O.: *Ships of the Royal Navy*. Londres, 1936.
PRESTON, A.: *Destroyers*. Londres, 1977.
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.: *Política naval de la Restauración*. Madrid, 1988.
SLEEMAN, C.: *Torpedoes and torpedo warfare*. Londres, 1889.
WATS, A.: *Pictorial history of the Royal Navy*. Londres-Edimburgo, 1977.
WILSON, H. W.: *Los acorazados en acción*. Madrid, 1932.

LAS ISLAS CAROLINAS Y EL ALMIRANTE CANO MANUEL Y LUQUE

Jesús SALGADO ALBA
Contralmirante

Aunque parezca increíble, el archipiélago de las Carolinas, descubierto en el año 1526 por el español Alonso de Salazar, y por tanto, propiedad española desde esa fecha, permaneció abandonada por España durante más de tres siglos y medio, exactamente trescientos setenta años, hasta que el día 29 de abril de 1896, dos años antes de nuestros lamentables desastres en Cuba y Filipinas, tomó solemne posesión de ellas en nombre de España el entonces capitán de corbeta, comandante del aviso *Marqués de Duero*, don José Estanislao Cano Manuel y Luque que llegaría al grado de vicealmirante tras muy destacados servicios a la Marina. ¿Cómo pudo producirse semejante abandono que nos costó un desgraciado contencioso con Alemania? Merece, en mi opinión, reflexionar sobre este insólito hecho, fruto de nuestra desidia histórica, para evitar que, esa desidia española siga marcando, en ocasiones, nuestra política exterior, como quizá está ocurriendo en el penoso, para nosotros, problema de Gibraltar.

El prestigioso historiador albacetense, don Manuel Almendros Toledo, y por tanto, paisano del almirante Cano Manuel, ha relatado en un ensayo, este proceso afirmando que en los años siguientes al descubrimiento, las Carolinas fueron visitadas por varios navegantes españoles, tales como Álvaro de Saavedra, Hernando Grijalva, Villalobos y Legazpi.

Con el cese de las exploraciones españolas en el siglo xvii—continúa diciendo el profesor Almendros— las Carolinas (que entonces aún no tenían nombre pues ni España ni ninguna otra nación había tomado posesión de ellas), cayeron en el olvido, hasta tal punto que pareció un nuevo descubrimiento el que hizo Francisco Lezcano en 1668, que precisamente fue el que las bautizó con el nombre de Carolinas en honor del rey de España en tales momentos Carlos II.

A pesar de ello, la corona de tan desgraciado rey no debió darse por enterada, ya que España se desentendió de tales islas y por muchos años quedaron apartadas de la colonización, hasta que en pleno siglo xviii nuevamente fueron centro de atención de la Corte Española, no porque alguien en España tuviese la menor preocupación por el asunto, sino porque el papa Clemente XI y el rey de Francia Luis XIV recomendaron al entonces rey de España Felipe V la conveniencia de su evangelización. Felipe V, a pesar de estar empeñado en la Guerra de Sucesión contra el archiduque Carlos, reaccionó con tal prontitud a la recomendación del papa y de su abuelo el rey de Francia, que por una Real Cédula de 1705 ordenaba el envío de misioneros a

las Carolinas que en su mayor parte fueron jesuitas. Con ello España proclamó su soberanía sobre las islas pero no realizó acto alguno de toma de posesión que desmostrara su dominio indiscutible sobre ellas. Durante todo el siglo XVIII las Carolinas fueron visitadas no sólo por misioneros, sino también por comerciantes españoles y algunos extranjeros que se instalaron en las islas más importantes. Pero oficialmente España seguía sin dedicar la menor atención a ese estratégico y rico archipiélago.

En pleno siglo XIX fueron varias las empresas alemanas e inglesas enfras-cadas en la primera revolución industrial, basada en el hierro y el carbón, y en la que España estuvo lamentablemente ausente, que se instalaron en las islas ya apetecidas por Alemania e Inglaterra como puntos de apoyo logístico para el comercio con China y para el dominio estratégico de tan importante zona del Pacífico.

Recordemos que el archipiélago de las Carolinas está formado por unas seiscientas islas e islotes que en total ocupan una superficie de 1.194 kilómetros cuadrados, con una vegetación exhuberante como corresponde a una zona tropical. Están situadas, las más occidentales que son las Palaos, a unas quinientas millas al este de las Filipinas que entonces eran españolas. La isla más importante por su tamaño y número de habitantes era la isla de Yap por lo que se la consideraba como capital del archipiélago.

En el año 1875 se produjo el primer síntoma de lo que más tarde sería el «Incidente de las Carolinas». En tal año Alemania e Inglaterra presentaron una nota de queja al ministro de Estado español informándole que el archipiélago era «res nullius», es decir, «tierra de nadie» a efectos del Derecho Internacional y, en consecuencia, le comunicaban su negativa a respetar la pretendida soberanía española que, en ocasiones, los habitantes españoles de la isla de Yap y otras islas habían declarado.

El gobierno de Madrid, alarmado por la actitud de dichas potencias se decidió ¡por fin! a actuar... pero ya era tarde, pues el 6 de agosto de ese mismo año el embajador alemán en Madrid, el conde Solms, notificaba a nuestro gobierno que Alemania (la Alemania de Bismarck) tenía intención de establecer en las Carolinas un «protectorado». Cuatro días más tarde, el 10 de agosto de 1885 salió de Manila para las Carolinas una expedición naval con la orden de hacerse cargo del gobierno de las islas. De este modo, y como dice el gran historiador Palacio Atard en su obra *La cuestión de las Islas Carolinas: Un conflicto entre España y la Alemania Bismarckiana*, se produjo una coincidencia cronológica entre las decisiones de los gobiernos español y alemán.

Cuando llegó la expedición española a la isla de Yap para tomar posesión del archipiélago en nombre de España se encontró fondeada la goleta alemana *Iltis*, cuyo comandante había tomado ya posesión de las islas en nombre de su país. El gobernador designado por España pidió permiso a la comandancia naval de Manila para intervenir militarmente y recuperar la soberanía española; pero al serle denegado el permiso se retiró dirigiéndose a Manila.

Estos acontecimientos provocaron en la opinión pública y en la prensa española una vivísima reacción patriótica antigermana. En la exaltación

popular, avivada por la prensa y los líderes de la oposición al gobierno conservador, se llegó hasta atacar los consulados y la embajada alemana en Madrid. Tan fuerte fue la presión popular y política sobre el gobierno, que Cánovas, su presidente, envió al canciller alemán una dura nota de protesta. Bismarck, con gran prudencia, propuso a España que el conflicto se resolviera bajo el arbitraje del papa León XIII, lo que fue aceptado, con no menos prudencia, por España. Tras las consabidas negociaciones, se llegó a un laudo papal, aceptado por las dos potencias, que fue ratificado por el protocolo hispano-alemán firmado en Roma el 17 de diciembre de 1885. En dicho laudo papal se reconocía la soberanía de España sobre el archipiélago, a condición de que debía hacerla efectiva inmediatamente, concediendo a Alemania la libertad de comercio y pesca, así como la autorización para mantener su base de aprovisionamiento de carbón y el libre establecimiento en las islas de colonos alemanes.

Y es en este preciso momento histórico para la posesión de España de las Carolinas, cuando entra en escena la destacable figura del ilustre marino, a la sazón capitán de corbeta don José Cano Manuel, pues según reza en su brillante hoja de servicios: *El 29 de abril de 1886 tuvo la honra de enarbolar sobre la isla de Yap la bandera española, tomando solemne posesión de los Archipiélagos de Carolinas y Palaos en nombre y como representante de Su Majestad la Reina Regente de España.*

La hoja de servicios de don José Cano Manuel y Luque, nacido en Albacete el 7 de mayo de 1847, siendo su padre magistrado de la Audiencia de tal provincia, está repleta de muy distinguidos, e incluso heroicos servicios a la Armada y a su patria. Ingresó como aspirante en el Colegio Naval el 1 de julio de 1861. En 1865, se incorporó como guardia marina a la Escuadra de las Antillas. Como alférez de navío tomó parte en numerosas acciones de guerra con ocasión de la primera guerra de la Independencia Cubana (1868-1878), durante la cual fue condecorado dos veces con la Cruz Roja de Primera Clase al Mérito Militar, al mando de compañías de Marina que combatieron con éxito contra los insurgentes. A causa de la malaria, tuvo que ser evacuado a La Habana y trasladado a Madrid en enero de 1871. Una vez restablecido, a finales de ese año, solicitó y obtuvo incorporarse de nuevo a la Escuadra de Cuba, tomando parte en varias acciones de guerra, especialmente en la escolta de convoyes. En 1876 tuvo que regresar a España enfermo. Tras su recuperación vuelve una vez más a las colonias, siendo nombrado segundo comandante del Apostadero de Filipinas, donde sus dotes de investigador en el arte de navegar le impulsaron al estudio de los huracanes o báguios que se producen en el mar de China cuando cambian los monzones. Durante estas arriesgadas investigaciones estuvo a punto de naufragar, el 19 de noviembre de 1879, tratando de aguantar en la corbeta *María de Molina* las embestidas de un furioso huracán. Fruto de sus estudios, el entonces teniente de navío de primera clase, don José Cano Manuel, publicó un libro titulado *Estudio sobre los Báguios que cruzaron el archipiélago filipino en 1881*. Dos años más tarde fue nombrado oficial especial del Consejo de Estado en la sección de Guerra

y Marina, debido a su gran prestigio profesional y militar, con sede en Madrid. Este prestigioso destino, que desempeñó con notable eficacia, sólo le duró dos años, ya que en febrero de 1885 fue destinado como segundo comandante del aviso *San Quintín*, perteneciente a la escuadra de Filipinas, y más tarde comandante del aviso *Marqués del Duero*, siendo elegido, como ya hemos visto, para tomar posesión en nombre de la Corona española de las Carolinas y Palaos. De regreso a Filipinas fue nombrado comandante de la estación naval de Joló y como tal tuvo que intervenir en numerosas acciones de guerra contra las partidas de insurgentes «moros» en Maibun, Parang y la isla de Taipul. Por estas acciones bélicas fue distinguido con una Mención Honorífica de la Reina y las cruces del Mérito Militar y al Mérito Naval de segunda clase.

El 26 de noviembre de 1888 contrajo matrimonio con doña Emilia de Aubarede y Zalabardo, hija del contralmirante don Pedro de Aubarede, conde de Aubarede. En el mes de marzo de 1891, ya ascendido a capitán de fragata, le fue conferido el mando del crucero *Cristóbal Colón*, que sería más tarde buque insignia de la flota española en la heroica y desgraciada acción de Santiago de Cuba. En 1894 fue nombrado ayudante de órdenes de la Reina Regente, cesando en 1897 en que fue destinado como agregado Naval en París, y en 1898 fue distinguido con la Cruz de la Legión de Honor por el presidente de la República francesa. En los años siguientes don José Cano Manuel fue comandante del acorazado *Vitoria*, Comandante de Marina de Santander y de Bilbao, siendo nombrado en 1908 por don Alfonso XIII Almirante Jefe del Arsenal de Ferrol, ascendiendo a vicealmirante el 8 de marzo de 1912 y pasando a la reserva pocos meses después, falleciendo el 9 de septiembre de 1925.

Las islas Carolinas dejaron de pertenecer a España en 1898 tras la pérdida de Filipinas, pasando a depender de Alemania que se las compró a España por 25 millones de marcos, en 1899. Así pues, fueron las Carolinas y las Palaos los últimos territorios del imperio español en el Pacífico.

En la actualidad forman parte de los Estados Federados de Micronesia; pero ni allí, ni aquí, nadie recordará que fue el gran marino español, don José Cano Manuel y Luque quien tomó posesión para España de esas bellísimas islas; nadie a parte de sus descendientes directos, entre los que figuran el capitán de navío don José Cano Manuel Mercader y su hermana María Joaquina, viuda del capitán de fragata don Emilio Puya Zorita, cuya promoción, que es la mía, acaba de celebrar sus bodas de oro con la Armada.

LA MARINA EN FILIPINAS (I)

EL APOSTADERO DE FILIPINAS

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN
Capitán de Fragata

Filipinas, cadena de islas eminentemente volcánicas, constituyó para España un verdadero mundo marítimo, que si valioso era por su gran riqueza intrínseca, no lo era menos por su posición geográfica, próxima a los grandes imperios asiáticos.

Desde los primeros años de su ocupación, España tuvo que luchar con los celos de los portugueses, la codicia de Holanda y Gran Bretaña y la temible vecindad de piratas chinos y malayos que, en bien organizadas expediciones, llevaron el terror y la muerte hasta las mismas puertas de Manila. El archipiélago no fue, inicialmente ni durante muchos años, una colonia netamente española, ya que desde su conquista, dependió directamente del virreinato de Nueva España, y no se efectuó la obligada transformación hasta que se perdió la dominación sobre Méjico. Ésta se inicia durante el mando de Basco y Vargas, con la creación del estanco del tabaco, que suprimió al situado en Acapulco, lo que puso a Filipinas en comunicación con la península a través del cabo de Buena Esperanza.

Fue en ese momento cuando la colonia mejicana comenzó a convertirse en española, pero sin que la guarnecieran ni el Ejército ni la Marina, propiamente nacionales. Y es que las islas Filipinas, aún a principios del siglo XIX, no tenían la debida importancia para España ya que, por su dependencia virreinal, sus rentas se iban a las arcas mejicanas sin beneficio alguno para las peninsulares.

Nada tuvo de particular que la defensa del archipiélago no estuviera en armonía con el sistema general de los otros dominios de la Corona, y que en Filipinas no existiera la Marina Militar del Estado, a pesar de que sus costas se veían assoladas por los piratas malayo-mahometanos que, procedentes de Joló, Borneo y demás islas meridionales tenían convertido el archipiélago en un campo de aventuras.

Innumerables y cruentos sacrificios —y no menos buenos deseos— se dieron y se daban todavía en el siglo XVIII, casi a los albores de XIX, pero a pesar del mal tan grave, se acudió a todo, excepto a llamar a la Marina Real.

La ocupación inglesa de Manila en 1762 fue un serio aviso a la indefensión del archipiélago y al sistema seguido hasta entonces, que hizo pensar a las autoridades que quizá, si hubiese habido una pequeña escuadra, ésta la hubiese podido evitar.

La Marina Sutil de Filipinas

En 1771, con el objeto de encauzar este desorden y para reprimir las incursiones de los mindanaos y los joloanos, determinó el gobernador general de

las islas, Simón Anda y Zalazar, organizar una escuadrilla de buques, haciendo erigir en el islote El Corregidor, a la entrada de la bahía de Manila, una torre fortificada que vigilase la aproximación de los piratas a la capital (1). Fue esta armadilla la precursora de la organizada por el capitán de fragata Basco y Vargas que, con el nombre de Marina Sutil, comenzó a prestar servicios en 1775.

La Marina Sutil se organizó, y sus oficiales provinieron de los Oficiales Reales de Hacienda, que también tenían a su cargo la administración del Ejército. Éstos, dedicados a una administración tan general, y los intereses creados por su *modus vivendi*, fue lo que lo dio un carácter especial a esta nueva Marina y la causa principal de que vieran de mal grado la venida de la Real Armada cuando ésta llegó al archipiélago.

Las bases para su constitución las puso el teniente de fragata Gabriel Ariztizabal, que había llegado a Manila en agosto de 1770 a bordo de la fragata S.M.C. *Astrea*, encargándose del arsenal y ribera del puerto de Cavite y, por sus excepcionales dotes, el gobernador Anda le nombró Comandante General de Marina de Filipinas, organizando la primera expedición contra los piratas moros de Mindoro. En 1773, ascendió a teniente de navío, volvió a la península, después de desempeñar su cargo por más de tres años, dejando puestas las bases de la Marina del archipiélago, de la que puede considerarse su primer jefe, aunque su sucesor, el capitán de fragata Basco y Vargas, haya sido el impulsor y verdadero creador.

La Marina Sutil prestó excelentes servicios mientras gobernó las islas este eminente jefe de la Armada; después decayó por completo, y hasta sus buques se dedicaron al comercio, sin que esto quiera decir que en todo momento no haya habido distinguidos oficiales.

Cuando la Real Armada absorbió a la Sutil, conservando como subalterno parte de su personal, se cometió quizá el error de conservar el nombre de aquellas fuerzas navales, reorganizadas y cambiadas de aspecto, pues como es natural, se han confundido las historias de ambas Marinas. La Marina Sutil peleó y trabajó duro, pero la extinción de la piratería en Filipinas pertenece por completo a la Armada, que con otros conceptos y mentalidad, cumplió su misión desde el primer día en que se la llamó al archipiélago.

Principales reformas de Basco y Vargas y primeras acciones militares

En julio de 1778 tomó posesión de su cargo, como Gobernador General, el capitán de fragata José Basco y Vargas. Con su nombramiento, la Audiencia de Filipinas se consideró rebajada, al verse presidida por una autoridad cuya graduación en la Armada únicamente le daba derecho al tratamiento de usted, y así lo expuso al rey con súplica de que revocara el nombramiento. La

(1) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo II, pág. 259. Madrid, 1894.

Corte rechazó esta pretensión, reprendiendo a los firmantes y ascendiendo a Basco a capitán de navío (2).

El despacho de los magistrados se convirtió en oposición a todos los proyectos del gobernador. En ello puede estar la aversión hacia la Armada en muchos de los cargos dirigentes de la administración filipina. No obstante, Basco y Vargas, durante su mando, desarrolla la agricultura, la industria y el comercio, creando la aduana, la intendencia y la compañía de Filipinas.

Hasta su llegada, el archipiélago había sido una pesada carga para la metrópoli, puesto que anualmente se enviaba el dinero en metálico para cubrir las atenciones de las islas. Con el fin de librar a España de semejante gravamen, concibió el vasto proyecto de estimular el cultivo del tabaco, estableciendo el estanco en la isla de Luzón.

El proyecto de estancar el tabaco encontró una gran resistencia en la opinión general de las islas, ya que era ciertamente duro privar de repente a los indígenas de la facultad, que hasta entonces habían gozado, de cultivar sin restricciones. Pero no hubo otro remedio, para realizar la idea económica que llevase a Filipinas a costearse sus obligaciones con sus propios recursos, que poner su idea en práctica. Las disposiciones de Basco sobre el establecimiento del estanco fueron refrendadas por R. O. de 15 de mayo de 1784.

Un año después, por Real Cédula de 10 de marzo, promulgada por el rey Carlos III, se creaba, a propuesta del capitán de navío Basco, la real compañía de Filipinas para establecer relaciones mercantiles entre España y el archipiélago.

Se concedió a la compañía el monopolio en el comercio, con exclusión del tráfico directo entre Manila y Acapulco, y se le otorgaron multitud de privilegios, entre ellos, que sus buques arbolasen la bandera de la Marina de Guerra recién creada, llevando una contraseña para distinguirlos de los de la Armada (3). Manila se declaró puerto enteramente libre y franco a las naciones asiáticas y, como éstas no disponían de buques que pudieran comerciar, se autorizó a hacerlo a los buques de la real compañía y a los de las naciones europeas que lo deseasen. Esta determinación, de abrir el puerto de Manila al tráfico de otras naciones y el «estanco del tabaco», produjo grandes ingresos en la tesorería filipina, multiplicándose la masa general de las empresas, que se vieron aumentadas en unas tierras cuyas producciones, tráfico y consumos se resentían desde los primeros tiempos de la conquista.

Basco y Vargas visitó personalmente las provincias, para así tener conciencia real de sus problemas y poder remediarlos. Como consecuencia de ello, y ante las agresiones de los piratas moro-malayos, que fueron su mayor preocupación, organizó varias expediciones al sur del archipiélago.

El 28 de septiembre de 1778, declaró el corso contra los piratas, determinación que no le dio gran resultado, ya que las embarcaciones mahometanas

(2) *Ibidem*, pág. 285. Madrid, 1894.

(3) Bandera roja y amarilla creada para los buques de la Real Armada por Decreto de 28 de mayo de 1785.

nunca llevaban efectos de valor y, por tanto, pocos armadores se empeñaron en estas empresas.

Formó cuatro divisiones navales con embarcaciones de la Marina Sutil, una en Cebú, las otras en Ilo-Ilo, Zamboanga y Calamianes, puntos designados estratégicamente para interrumpir a los piratas, efectuándose acciones militares en Mindoro, Samar, Visayas y Mindanao.

En estos años destacan, por sus hechos de armas, el capitán de la Marina Sutil José Gómez y el moro Ilo-Ilo Ilim que, abjurando de sus creencias, fue bautizado con el nombre de José Mariano del Carmen (4).

Una expedición notable, por ser dirigida personalmente por Basco y Vargas, fue la que se llevó hacia las islas Batanes —en el norte de Luzón—, islas a las que sometió, y por lo cual se le dio el título de Conde de la Conquista.

En 1787 ascendió Basco a jefe de escuadra, y regresó a la península, haciéndose cargo del mando del archipiélago, el 1 de julio de 1788, el también jefe de la Armada Félix Berenguer de Marquina que, con el empleo de brigadier, se encargó del archipiélago.

El nuevo gobernador siguió la pauta marcada por su antecesor, y remitió un plan al bailío Antonio Valdés, en 1790. Entre otras mejoras propuso la fortificación de Manila y Cavite, y el aumento de fuerzas. Consecuencia de ello fue la formación de una compañía de batallones y otra de brigadas de Marina para las guarniciones de los buques en corso (5).

La Armada en Filipinas

Aunque muchos buques de la Armada habían recorrido y visitaban el archipiélago, no se estacionaban en él, ni entre sus misiones se encontraba la defensa naval de las islas.

En 1789, el día 30 de julio, salieron de Cádiz las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, al mando de los capitanes de fragata Alejandro Malaspina y José Bustamante que, con misión puramente científica, recorrieron las costas de América y Asia, siendo sus estudios básicos: astronomía, matemáticas, física e historia natural. Sus oficiales levantaron cartas hidrográficas de las costas de la América española y de los archipiélagos de Marianas y Filipinas, trazando nuevos derroteros.

Llegados a Manila levantaron la carta de su bahía, reconocieron el estrecho de San Bernardino, contracosta de Albay, Leyte, Samar, Mindoro, Panay, Negros y Mindanao. Puede decirse, que con esta expedición comienza verdaderamente el trabajo de la Armada en Filipinas y, en especial, el hidrográfico.

En 1793, por R. O. de 16 de septiembre, se aprobó, por el gobierno de S. M., el plan de Marquina. Entre lo más importante en el ámbito naval des-

(4) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo II, pág. 296.

(5) Estas dos compañías pueden ser consideradas como la primera presencia efectiva de la Real Armada en Filipinas.

tacó la construcción de un astillero independiente del de Cavite, denominado La Barraca.

Ante un posible conflicto con Gran Bretaña, en agosto de 1795, llegaron a Manila, para su defensa, las fragatas *Lucía* y *Santa María de la Cabeza*, al mando del capitán de fragata Ventura Barcáiztegui. Poco después llegó la *María* y en 1796 fondearon en Cavite los navíos *San Pedro*, *Montañés* y *Europa*, y las fragatas *Fama* y *Pilar*, al mando del jefe de escuadra Ignacio María de Álava.

Había salido la escuadra de Cádiz el 29 de noviembre de 1795, doblando el cabo de Hornos en marzo del siguiente año, visitando Concepción, de Chile y Callao, en Lima, donde permaneció cinco meses. Pocos días después de su salida, que efectuó el 7 de octubre, comunicó a sus comandantes el destino de la escuadra —Filipinas—, donde llegaron después de recalar en Marianas, el 25 de diciembre de 1796.

Habiéndose roto las hostilidades con Inglaterra, la escuadra de Álava se preparó para la defensa del archipiélago. Anteriormente, y por R. O. de 24 de septiembre de 1796, se dispuso la traslación a Cavite del apostadero y astillero de San Blas de California, con el objeto, dice la citada R. O.: «de que se forme allí un astillero capaz de poner a cubierto aquellos establecimientos de las fuerzas europeas y de las piraterías de los mahometanos que ocupan las islas vecinas, y auxiliar con dobles fuerzas y recursos nuestras escuadras en la América Meridional y del Asia».

Llegaron a Cavite en la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu* y, junto con el personal de San Blas, lo hizo un grupo de constructores, carpinteros de ribera y calafates del arsenal de La Habana, al frente de los cuales venía el ayudante de construcción, graduado de alférez de fragata, Juan Villar.

La Marina Sutil y los oficiales reales directores de La Barraca, recibieron con disgusto a los de la Real Armada, pues vieron que se les iba de las manos el magnífico y productivo negocio que les reportaba su cometido, poniendo muchas trabas al alférez de fragata Villar, al encargarse de La Barraca, y entablándose comunicaciones muy acaloradas entre Álava y el gobernador Aguilar (6).

Después de un expediente, que duró un año y medio, el personal del apostadero de San Blas pasó al arsenal de Cavite, cumpliéndose la resolución real.

Álava, desde su llegada a Filipinas, vio la imperiosa necesidad de que la Real Armada se estableciese permanentemente y, por su constancia y empeño, el 27 de septiembre de 1800, se comunicó, desde San Ildefonso, la real orden siguiente al director general de la Armada:

«Con presencia de cuanto ha expuesto el Jefe de Escuadra D. Ignacio M.^a de Álava, sobre la necesidad y conveniencia que resultará al servicio del establecimiento de una Comandancia de Marina en Manila y de cuanto V. E. ha informado sobre este asunto en 13 del corriente, se ha dignado el Rey man-

(6) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo II, pág. 352.

dar, conformándose con la propuesta de V. E., que se establezca en dicha Comandancia con las plenas facultades de mando y jurisdicción prescritas en las Ordenanzas de la Armada y Reales Órdenes posteriores; que D. Ignacio de Álava tome desde luego las providencias que juzgue convenientes para arreglar este establecimiento antes de su regreso a España; y finalmente, deseando S. M. constituir desde su principio esta Comandancia del modo mejor y más conveniente a la defensa de las Islas Filipinas, a la mejora de la construcción de los buques, al conocimiento de la hidrografía y la navegación de aquellos mares y al gobierno del arsenal de Cavite, ha nombrado para Comandante de Marina de dichas islas al capitán de fragata D. Ventura Barcáiztegui (7), promovién-dole desde luego a capitán de navío; queriendo S. M. que aquel empleo se sirva en adelante por oficiales vivos de esta clase o de la de brigadieres de la Armada, debiéndose relevar cada cinco años, como igualmente el segundo comandante y todos sus subalternos».

De este modo, se creó la Comandancia de Marina de Manila, que precede al nacimiento del apostadero, aunque con las características y funciones de éste.

Álava tuvo serios problemas con el gobernador, que ya como capitán general de Filipinas, se negó a entregarle el astillero de La Barraca y el personal y material de la Marina corsaria, fundándose en que la defensa interior del archipiélago le incumbía como capitán general, y en que la Marina Sutil tenía su reglamento especial, no afectándole, por tanto, las Ordenanzas de la Armada. Álava cedió y estableció el arsenal de Cavite con escasez de medios, dictando un reglamento para el gobierno y administración del mismo, fijando como uno de los servicios más importantes y preferentes el de la hidrografía del archipiélago. Pero por el temor constante de que los ingleses atacaran a Manila, su escuadra no fue lo útil que debió serlo mientras permaneció en las islas, especialmente en la lucha contra los piratas moro-malayos (8).

Apostadero de Filipinas

Si bien el apostadero de Filipinas se puede considerar como tal desde 1800, fecha de la creación de la comandancia de Marina, no es hasta el 4 de septiembre de 1813, en que toma posesión del gobierno superior de Filipinas y de la superintendencia, el brigadier de la Armada José de Gardoqui Jaraveitia, nombrado además jefe del apostadero, conforme a la R. O. de 6 de marzo de este mismo año, cuando éste adquiere vida y personalidad propia (9).

Esta R. O. dispuso: «que no debiendo haber en Filipinas otra marina que la de guerra de la Armada, entrasen a formar parte de ella todos los buques

(7) Se nombró segundo comandante al capitán de fragata Francisco Riquelme.

(8) La escuadra de Álava regresó a España el 6 de enero de 1803.

(9) El principal autor de ellas fue el contador del Tribunal de Hacienda Joaquín Cirilo de las Cagigas. José Rodríguez Trujillo, teniente de navío: *Memoria sobre la Marina en Filipinas*.

de marina corsaria, bajo el mando de los jefes del apostadero que se nombrasen».

Si a los oficiales reales de Hacienda, la creación en 1800 de la comandancia de Marina les había producido gran malestar, esta última disposición en que se incorporaba la Marina Sutil a la Armada, fue un golpe que no pudieron soportar, sobre todo la pérdida del apoyo del gobernador, que siendo brigadier de la Armada y jefe al mismo tiempo del apostadero, tenía que comprender la injusticia de sus ataques y deshacer sus maquinaciones en contra de la Armada.

El apostadero fue suprimido por R. O. de 23 de marzo de 1815, como consecuencia de una intriga de determinados elementos que, valiéndose de un amanuense de la capitanía general, cambiaron los pliegos centrales de una comunicación por otros en los que se pedía la supresión del apostadero, escrito por la misma mano. La sorpresa que tuvo José Gardoqui y la indignación que le produjo tal atrevimiento le ocasionaron una enfermedad que terminó con su vida (10).

Gardoqui murió en Navotas —pueblo próximo a Manila— el 9 de diciembre de 1816, siendo bien sensible que el héroe de Trafalgar, en cuyo combate mandó el navío *Santa Ana*, no tuviese al final de su vida mejor suerte.

Restablecimiento del apostadero

El 27 de julio, se restableció el apostadero de Marina de Filipinas, a petición del capitán general Pascual María de Enrile, pero sin que los oficiales de Hacienda abandonaran el manejo del arsenal hasta 1848.

En efecto, el entonces mariscal de campo Enrile —general procedente del Cuerpo General de la Armada— pidió instrucciones para el mando interino de Marina en Filipinas. La contestación, por R. O. de 2 de abril, estableció: «Que la Marina Corsaria quede con entera sujeción a las Ordenanzas de la Armada y sin otra dependencia del capitán general de las islas, que la establecida en los artículos 93 al 97, Tratado 6.º, Título 7.º de aquéllas» (11). Se dispuso también: «que el mando del Apostadero de Marina, será, no sólo de la Marina Real, sino también de la Marina titulada Corsaria».

Restablecido el apostadero, pasaron destinados a Filipinas, a propuesta del general Enrile, los primeros oficiales del Cuerpo General de la Armada (12). Los nombramientos recayeron en el capitán de fragata José Fermín y Pavia —nombrado comandante de Marina de Filipinas—, dos alféreces de navío y cuatro guardias marinas, todos «con cuatro años de navegar».

(10) Ricardo de la Guardia: *Datos para un Cronicón de la Marina Militar de España*, pág. 250. Ferrol, 1914.

(11) Artículos referentes a los Viajes a Indias que limitaban la autoridad de los virreyes y determinaban las relaciones de los comandantes de buques o jefes de las escuadras con dichas autoridades.

(12) Real Orden de 9 mayo de 1827. *Manual de Reales Ordenanzas*.

En 1827 llegan el alférez de navío Federico Vargas y el guardia marina Nicolás Enrile, y el 4 de marzo de 1828 son nombrados los restantes. Es desde estos momentos, cuando el apostadero de Filipinas se establece, afianzándose y adquiriendo carácter permanente hasta su disolución en 1899.

Primer plan de defensa naval del archipiélago

Cuando el Ministerio de Marina se ocupó de las cuestiones navales en las islas Filipinas, debido a su importancia y por los recursos que existían para la construcción naval, fue presentada una memoria por Tiburcio Gorostiza, que preparaba la forma de estudiar la vida y prosperidad de las islas, resultando de ello sustancialmente, que era indispensable impedir las piraterías de los moros, que hacían sufrir los consiguientes daños a los habitantes de Filipinas, por lo que se hacía necesario establecer apostaderos de fuerza sutil, cuya principal atención fuese la defensa de las islas, ya que los mahometanos dueños de varias de ellas, hacían sus incursiones en escuadrillas compuestas de embarcaciones ligeras, con las que atacaban a todo buque pequeño o de poco armamento, o desembarcaban en fuerza en diferentes puntos de la costa para arrasar y quemar pueblos enteros, robando sus ganados y reduciendo a la esclavitud a los infelices indígenas.

Cuando se estaba intentando resolver sobre este asunto, el secretario del Despacho de Hacienda, refiriéndose a un expediente instruido sobre el pago en Manila de pertrechos remitidos a la capital para la construcción de una fragata y un bergantín de guerra en Cavite, manifestó que desde 1813 estaban mandadas construir en aquel arsenal seis corbetas para mantener correspondencia directa y periódica con la península, e instó a que se llevase a cabo, como objeto muy importante para la seguridad de las islas, fomento del comercio y aumento de los ingresos del Real Erario.

Y cierto fue, que en ese año de 1813, cuando era capitán general y comandante de Marina de Filipinas, el brigadier de la Armada José Gardoqui, se encomendó la construcción de seis corbetas, llegándose a cortar las maderas para la primera, que se almacenaron en Cavite, pero sin seguir adelante la construcción en virtud de real orden que se comunicó por la vía de Hacienda, suspendiéndose para atender al pago de la compañía de Filipinas y a otros acreedores de las Reales Cajas, aunque por el interés de entablar la correspondencia con la península se puso la quilla del bergantín de 22 cañones nombrado *Realista* (13).

Con estos antecedentes y el envío de la corbeta *Descubierta* al archipiélago en 1822 «con el objeto de estrechar las relaciones entre la Metrópoli y aquellas importantes islas, y de conducir algunos efectos para la construcción de una fragata de 50 cañones en Cavite», se examinó lo relativo al sosteni-

(13) José Vázquez Figueroa: *Exposición a las Cortes Generales del Reino del Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina de España e Indias*, pág. 34. Madrid, 1834.

miento de una fuerza naval y restablecimiento del apostadero, según las bases propuestas por el extinguido Consejo del Almirantazgo (14).

Afortunadamente, se encargó del mando de la Marina en las islas el mariscal de campo Pascual Enrile y Alsedo, a fin de que, bajo la dependencia del capitán general, procediese a organizar cuanto considerase oportuno, para que las costas del archipiélago saliesen del lamentable estado en que vivían por las incursiones piráticas.

Por ello determinó el general Enrile, un plan de defensa naval, organizado para «guarda de las costas, protección del comercio y seguridad de los habitantes de Filipinas de la rapacidad de los mahometanos», plan abordado por Real Orden de 2 de abril de 1827, y que ordenaba establecer los seis puntos de estación de la fuerza sutil siguientes:

- En Misamis, para recorrer la parte norte de Mindanao y estrecho de Juanico, a fin de impedir a los moros el paso hacia el norte del archipiélago.
- En el este de Mindanao o provincia de Caraga, para extender el cruce de las fuerzas desde el sur de la isla de Mindanao a las islas de Siragan y a toda la parte occidental de la isla.
- En Puerto Mangaren de la isla de Mindoro, estando en continuo cruce de un extremo a otro de la isla por su parte occidental.
- En Antique o San José —en la isla de Panai— para cubrir toda la parte occidental de ella, y aun la de Negros.
- Al sur de la isla de Negros, debiendo cruzar continuamente entre el extremo de dicha isla y la de Fuegos para resguardarla de la inmediatez de Mindanao.
- En Zamboanga, cruzando entre Basilán y suroeste de Mindanao, de este a oeste, entre los meridianos de las islas de Pilas y Cocos, para impedir el paso de los moros de Joló.

Se basaba este despliegue en un control de los pasos más frecuentados por los piratas en sus correrías, procedentes principalmente del sur de Mindanao y sultanía de Joló, hacia el interior del archipiélago. Se autorizaba al comandante general del apostadero a establecer unos puntos de estación, si las necesidades así lo requerían.

Los seis puntos citados, se cubrían con doce lanchas cañoneras y doce falúas, y para que estas embarcaciones fuesen relevadas en la bahía de Manila, se ordenó hubiese otras doce de cada clase.

Para completar el número, se autorizaba la compra o alquiler de las que faltaban, haciéndose hincapié, por el comandante general, que eran necesarias dos goletas del mayor andar posible —de 12, 14 ó 16 carronadas—, una estacionada en Manila y la otra recorriendo continuamente los puntos de estación para abastecer a las fuerzas sutiles.

(14) Dionisio Capaz: *Memoria leída a las Cortes Extraordinarias por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina el 11 de octubre de 1822*, pág. 8 y apéndice 9. Madrid, 1822.

Este plan inicial va a evolucionar modificándose con el tiempo, pero es indudablemente el origen de los establecimientos y estaciones navales que tanta importancia tuvieron en la erradicación de la piratería en Filipinas.

Los piratas moros

El enemigo principal que España tenía en Filipinas eran los indios mahometanos, llamados «moros» por sus costumbres y religión. Eran de raza malaia, como la mayoría de los indígenas del archipiélago y ocupaban en estos años, sin someterse a la dominación española, parte de las islas de Mindano y La Paragua, y también la multitud de las que se extienden desde Basilán a Borneo. Pero los establecimientos en el sur de Mindanao, y los del archipiélago de Joló y Tavi-Tavi, eran los peores y más crueles enemigos de la tranquilidad de las islas.

Ocupaban sus poblaciones, las llanuras bajas próximas al mar y las situadas en las inmediaciones de los ríos y esteros. En algunas de ellas como Cotta-Bato, residencia del sultán de Mindanao y otros puntos, tenía pequeñas fortalezas o fuertes cuyas murallas estaban formadas por troncos de árbol bien unidos y rellenos de piedra y arena.

Cada moro «era un soldado armado siempre con el cris, campilán o lanza», dice el coronel Bernaldez en su reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas, y continuaba: «este soldado moro es astuto, fanático por sus creencias, terco, cobarde en campo abierto ó cuando descubre serenidad y decisión en el enemigo y ve fácil la escapada; pero valiente, arrojado y temerario hasta la ferocidad, cuando se considera encerrado y sin posibilidad de fugarse» ... «Son sumamente ágiles, nadan como los peces, trepan con celeridad por las montañas, suben a los árboles más elevados y cruzan los manglares más espesos y hondos con suma facilidad».

Sus armas defensivas eran el escudo circular elíptico, hechos de madera y forrados por el exterior de cuero y carabao, que eran también utilizados para hacer sus corazas y cascos por su dureza. Las ofensivas eran de fuego y blancas. Entre las primeras, disponían de gran variedad, que manejaban con gran lentitud, usando a falta de proyectiles, piedras, clavos y hasta trozos de concha denominada «tacloc», que era durísima. También usaban falconetes y fusiles, siendo normal que estas armas estuviesen en muy mal estado.

Las armas blancas utilizadas eran la lanza, el cris, el campilán, las figas, los zumbibines y cuchillos. Las templaban bien, y sus puños solían ser de madera y algunos de marfil y metal. Eran muy diestros en el manejo de estas armas, que por su tremenda agilidad les hacía temibles en su uso. Normalmente, al atacar lanzaban gritos agudos acompañados de gestos horribles, que según ellos mismos servían para aturdir y amedrentar al adversario.

Las embarcaciones que empleaban para el pirateo eran los pancos, barangayanes, vintas, pilanes, lancanes y barotos. Los pancos eran los mayores —solían tener hasta 30 metros de eslora y tres de manga— y llevaban remos

colocados en dos órdenes y velas envergadas en antenas de caña, aunque también usaban aparejos similares a los de nuestras falúas, para que a cierta distancia se confundiesen con ellas.

Los barangayanes eran parecidos a los pancos, pero de menores medidas. Las vintas y pilanes, contruidos de forma similar, eran embarcaciones pequeñas, y por último, los lancanes y barotos, troncos huecos de árbol de madera ligera, que llevaban a ambos lados unos marcos o bastidores de caña llamados «batangas» para darles estabilidad.

Todas ellas, por su poco calado, navegaban por todas partes, internándose fácilmente por cualquier riachuelo o estero.

Los moros estaban organizados en una especie de confederación, estableciendo una monarquía mixta hereditaria en una familia, entre cuyos miembros elegían al sultán; los jefes principales eran denominados dattos.

Los vasallos y esclavos se denominaban sacopes y según manifiesta el padre Gainza, en su juicio crítico de las expediciones de Joló, «este gobierno encierra abundante germen de disensiones intestinas y es una tiranía sobre los Sacopes infelices».

Y como en el número y calidad de los esclavos se apoyaba el influjo de sus jefes, ésta era la razón fundamental de su caza, para emplearlos en sus trabajos agrícolas y pesqueros. Por ello, sus correrías llegaron a todas las islas del archipiélago, en donde practicaban el robo y la rapiña como imperiosa necesidad para su subsistencia y engrandecimiento. En otra palabra, como dice Bernaldez: «esta llamada sociedad mora, sólo puede considerarse como una gran madriguera de ladrones, o un criadero de hombres perjudiciales y feroces».

Vicisitudes del apostadero (1827-1845)

Después de establecida la comandancia general del apostadero, bajo el mando de Enrile, se dispuso que para asesorarle se nombrase a un brigadier de la Armada que se titularía segundo comandante del apostadero. Durante los primeros años, se inicia una rectificación de algunos puntos y situaciones de bajos para perfeccionar las cartas y planos existentes, y con el fin de dar la mayor exactitud a los trabajos hidrográficos, se destinó desde la península una comisión para reconocer el complicado y vasto archipiélago, poniéndose a su frente el capitán de fragata José Fermín Pavía.

También se practicaron varios reconocimientos de maderas para la construcción naval y se dio gran impulso al arsenal de Cavite construyéndose, gracias a sus mejoras y a los auxilios enviados, la fragata *Esperanza*.

En 1830 se destinó al bergantín *Relámpago*, escoltando expediciones de tropas al apostadero. En 1855, se establece en la isla de El Corregidor, a la entrada de la bahía de Manila, una linterna giratoria (15); y se organiza un

(15). Expediciones a Indias. Leg. 4511 (A.H.A.B.).

viaje por el Pacífico del bergantín *Legazpi*, al mando del capitán de fragata Francisco de Aldecoa, visitando las costas de Chile, Perú, Méjico y California, con escala en Honolulú, para volver a Manila a mediados de año (16).

También se suceden numerosos encuentros con los piratas moro-malayos, que llegan a efectuar sus incursiones al norte de las Visayas, por lo que se establece una división de fuerza sutil en Puerto Galera, al mando del teniente de navío Rafael Butrón, que compagina sus trabajos hidrográficos en Mindoro con la lucha contra los piratas.

Ante la gravedad de los ataques de los moros sobre las Visayas, las falúas que trabajan en la Comisión Hidrográfica en San Bernardino, suspenden sus trabajos dirigiéndose el 10 de junio a efectuar sus cruceros sobre Albay, Camarines y Masbate. Esta ofensiva pirática provoca el estudio de la situación y un expediente que se inicia el 2 de junio de 1836 para la adquisición de los vapores para el apostadero, que desgraciadamente no culmina, suspendiéndose la compra prevista el 12 de noviembre de 1836 (17).

No obstante, se consigue una capitulación con el sultán de Joló, Mahamad Diamalul Quirán, llevada personalmente por el capitán de fragata José María Halcón, determinándose los derechos que han de pagar las embarcaciones joloesas en Manila y Zamboanga, y las españolas en Joló. Capitulación firmada el 23 de septiembre de 1836, y que produjo un acercamiento con el sultán, y cierta tranquilidad.

El 16 de mayo de 1837, la falúa N.º 22, el mando del capitán de la Marina Sutil Juan Eliot, sostiene un encarnizado combate con varios pancos moros sobre la isla de Silanguin. Ante hechos como éstos, que se suceden en el centro de Visayas, el capitán de fragata Halcón, jefe de las fuerzas sutiles, reconcentra a sus embarcaciones en Pangasinan e Ilocos, dictando disposiciones y estableciendo cruceros en estas aguas, el 23 de marzo de 1839. En diciembre del mismo año, se funda un establecimiento militar en el sur de Masbate, y se dispuso el aumento de una sección de granaderos de marina para la guarnición de las falúas sobre las dos existentes (18).

El 17 de junio de 1843, tomó posesión de la capitanía general y jefe superior de Marina, el teniente coronel del Ejército Francisco de Paula Alcalá de la Torre. Entre sus importantes proyectos figura la intención de la toma de Basilán, y para ello, ordena levantar un fuerte provisional en un punto en el norte de la isla, para desde este punto, iniciar el ataque y posesionarse de la isla.

Era su opinión, que después de castigar a Balanguingui y Basilán, se debía caer sobre Joló, y si el Sultán y Dattos mantenían la hostilidad, conducirlos a Manila. Decía: «que la operación era tanto más urgente, cuando la época y circunstancias que concurren en Joló, la señalan como el punto avanzado de nuestra dominación en Asia, y límite de nuestras posesiones con las de Ingla-

(16) Expediciones a Indias. Leg. 4526 (A.H.A.B.).

(17) Expediciones a Indias. Leg. 4524 (A.H.A.B.).

(18) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo III, pág. 27. Madrid, 1894.

terra y Holanda» (19). Y el tiempo le dio la razón en sus posiciones, ya que allí donde estaba el enemigo, era adonde había que ir para vencerlo, como años más tarde se hizo.

A finales del año 1843, quedó separada la comandancia general del apostadero de la capitanía general (20). Se nombró para el mando al brigadier de la Armada José Ruiz de Apodaca, que entre sus primeras disposiciones determinó la creación de la comandancia de Fuerzas Sutiles de Visayas a cargo de un capitán de fragata, trasladando el establecimiento de Masbate, creado pocos años antes, a Cebú, y las divisiones estacionadas en Puerto Galera y Burias a Ilo-Ilo, pasando a depender de esta comandancia todas las fuerzas sutiles basadas en este último puerto y el Zamboanga.

Con la independencia del apostadero de la capitanía general, la estrategia naval en el archipiélago adquiere un nuevo carácter, ya que todas las directivas y decretos emanados de la superior autoridad del apostadero, van a encaminarse al objetivo principal y primordial, que es la lucha contra la piratería, es decir, dirigidas al frente sur. Por otro lado, el capitán general entiende que la guerra en Filipinas es «guerra de mar» y por ello concede importancia capital al papel de la Marina, dejándola actual en el nivel orgánico y operativo con total independencia, aunque se sirve de ella para llevar a cabo todos sus planes estratégicos, aunque los medios de que se dispone son mínimos (21).

Las necesidades del archipiélago y la aparición del vapor, hacen que por R. O. de 22 de enero de 1844, se autorice al Ministerio de Marina, Comercio y Ultramar, para construir seis vapores de guerra con destino expreso a las islas Filipinas (22).

Se preveía desarmar las falúas desde el momento en que la mitad de los vapores pudiesen prestar servicios (23). La realidad fue, que estos seis vapores se quedaron reducidos a tres: *Magallanes*, *Elcano* y *Reina de Castilla*, y las falúas sobrevivieron muchos años. Los vapores se adquirieron en Londres en 1848, y fueron los primeros buques de esta clase que hubo en Filipinas y, gracias a sus servicios, se debió la rápida transformación que se operó en la prosperidad de las islas y en la represión de la piratería de los moro-malayos (24).

(19) *Ibidem*, págs. 62 y 63.

(20) Real Orden de 13 de noviembre de 1843.

(21) En Filipinas solamente existía la fragata *Esperanza* construida en Cavite en 1834. *Estado General de la Armada para 1845* (Madrid).

(22) Artículo 1.º de la real orden citada.

(23) Artículo 2.º de la real orden citada.

(24) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo III, pág. 87. Madrid, 1894.

DOCUMENTO

Presa de un convoy británico de 55 velas por don Luis de Córdoba (1780)

En agosto de 1780, encontrándose el general don Luis de Córdoba ejerciendo el bloqueo de la plaza de Gibraltar con una escuadra de 27 navíos españoles y nueve franceses, recibió aviso de haber salido de Inglaterra dos convoyes destinados a las Indias orientales y occidentales, escoltados por un navío y dos fragatas. Establecida la correspondiente barrera de vigilancia, los convoyes fueron descubiertos el 9 de agosto, y generalizada la caza resultaron apresadas las 55 velas que los componían, retirándose prudentemente los buques de la escolta ante la desproporción de fuerzas. La lista de los apresados se publicó inmediatamente en Cádiz y hoy la mostramos a nuestros lectores.

El documento constituye el testimonio gráfico de la mayor pérdida en una sola acción que sufrió la Marina británica a lo largo del siglo XVIII.



RELACION DE LAS EMBARCACIONES
del Comboy Inglés, procedente de Posmuth en
29. de Julio del presente Año, baxo la escolta del
Ramilles de 74 Cañones, y de dos Fragatas de 32.
con destino á la Barbada, San Christoval, Santa
Lucía, Jamayca, &c; y al Oriente á sabèr, Bom-
bay, Madrás, Santa Elena. ~~en el mes de Agosto de 1758.~~

	Oficiais					
	Equi- pages.	de trás- porte.	Tropa.	Mage- res.	Pasa- geros.	Total.
Fragata Cathalina, Mercaderías, y 50. Barriles Polvora para la Barbada . . .	14..	1..	..	4..	5..	24
Paquebot Dancik, Vestuarios para 12. Regimientos, Jarcia, y Lona para la Esquadra.	20..	4..	19..	2..	1..	46
Fragata Elis, Pan, y Menestras para la Esquadra, es de 18. Cañones	33..	..	..	..	..	33
Fragatas Kitres, Harina, Pan, Carne, y Ropa para vender.	8..	..	..	..	..	8
Bergantin Manie, Viveres, Cerveza, Arcos de Fierro para Nueva York . .	10..	..	..	..	2..	12
Fragata Sandwich, Viveres de todas cla- ses para la Barbada.	19..	..	..	..	..	19
Fragata Geoffrey, Vestuarios, Pertre- chos, y Efectos ricos para la India Occidental, es de 28. Cañones. . .	100..	5..	70..	10..	35..	220
Fragata Mary, Carne, Harina, Jarcia, Anclotes, y Efectos de cuenta del Rey á Particulares para S. Christoval.	16..	..	..	..	..	16
Bergantin Juan, Carne, Harina, Tri- go, Pasas, &c. de cuenta del Rey para San Eustaquio	14..	..	..	..	..	14
Bergantin Nercuse, Carne, Pan, Hari- na, Menestras del Rey para Jamayca.	9..	..	..	..	..	9
Idem, Empresa, Menestras, Harinas, Pan, Cal viva, &c.	10..	..	..	..	..	10
	253..	10..	89..	16..	43..	411

	253..	10..	89..	16..	43..	411
<i>Suma de la buelta.....</i>	253..	10..	89..	16..	43..	411
Fragata Houghton, 2700. Barriles de Polvora, y Mercancías para las Colonias.	8..	..	150..	..	..	158
Fragata Susana, Viveres para las Islas de Sotavento.	14..	..	..	..	..	14
Paquebot Vigilante, Mercancías para la Jamayca.	18..	..	..	..	..	18
Idem, Brillante, Viveres, y Jarcia. . .	16..	..	..	..	..	16
Fragata Jupiter, Pan, Carne, y otros Viveres para la Barbada.	16..	..	..	..	..	16
Bergantin Las 3. Hermanas, Trigo, Anchoas, Aceyte, Manteca para Quebecq.	10..	..	..	..	..	11
Fragata Helsbrek, de 30. Cañones, Perrechos, y Mercaderías para Bengala.	130..	..	..	..	..	139
Bergantin Larke, Carnes, Harina, Generos para las Islas.	13..	..	..	..	2..	19
Fragata Sister, Carne, Harina, &c. .	23..	..	..	..	..	23
Fragata Rodney, Carne, y otros Viveres, Polvora, y Ropas.	12..	..	..	..	..	12
Fragata Elise, Viveres, y Ropa para la Jamayca.	25..	..	..	..	..	25
Fragata Betty, Viveres, y Ropa para la Jamayca.	22..	..	..	..	6..	28
Fragata Jorge Planter, Vestuarios, y Viveres para Santa Lucía.						
Fragata Ana Susana, Mercancías para la Jamayca.	58..	2..	64..	..	4..	128
Fragata Carlota, Viveres, y Carbon de Piedra para Santa Lucía.						
Bergantin Aguila: Idem.	11..	..	..	..	..	11
Fragata Aurora: Idem.	15..	..	..	..	2..	17
Fragata Wilian: Idem.	24..	..	..	..	..	24
Fragata Juan: Idem.	15..	..	..	1..	1..	17
Fragata El Francés: Idem.	15..	..	..	..	..	15
Paquebot Ledi Amiaste: Idem.	10..	..	..	..	..	10
Fragata Charmante: Idem.	16..	..	..	..	..	16
Fragata El Leon, Provisiones, Armas, y Mercancías para la Jamayca. . . .	25..	7..	150..	25..	..	207
Bergantin Juan, Viveres para la Jamayca.	9..	..	..	..	..	9
	758..	19..	453..	42..	59..	1331

	Suma de la buelta...	758..	19..	453..	42..	59..	1331
Fragata Heroe, Tinte, Jabon, y Efectos para Bengala.		16..	6..	40..	24..	3..	89
	Paquebot Lambrodt, Viveres.	8..	1..	16..	3..	1..	29
Bergantin San Patricio: Idem.		18..	6..	150..	14..	14..	202
Paquebot Morroan, Lona, Jarcia, y Cables para Jamayca.		10..	1..	..	6..	1..	18
	Fragata Fanuy, Polvora, y Viveres para la Antigua.	18..	4..	100..	..	6..	128
Fragata Gatón, de 28. Cañones, Pertrechos, y Mercancías para Madrás. .		107..	3..	69..	5..	13..	197
	Fragata Real Jorge, de 28. Cañones, Pertrechos, y Efectos para Sta. Elena.	122..	..	17..	5..	10..	154
Bergantin Isabela, Vino, para San Eustaquio.		11..	..	..	..	..	11
Fragata Lord North, Viveres para la Esquadra de Rodney.		20..	..	..	..	..	20
	Fragata Falon y Planter, Viveres para la Jamayca.	20..	..	..	..	..	20
Fragata Mosstruad, de 28. Cañones, con Pertrechos, y Efectos, para Bengala.		100..	..	70..	24..	6..	200
Fragata Marte, Viveres para San Christoval.		25..	1..	20..	4..	5..	55
	Fragata Colhoun, Caballos, Mulas, y Ropas para San Christoval.	20..	2..	30..	8..	3..	63
Fragata El Amigo: Idem.		25..	1..	40..	2..	7..	75
Fragata Clarendon: Idem.		30..	4..	150..	6..	3..	193
Fragata La Royn Galus, Cables, Jarcias, y Viveres para San Christoval.		20..	1..	50..	..	4..	75
	Fragata Concordia, Mercaderías, y Artillería para la Barbada.	22..	3..	50..	6..	2..	83
		1350..	52..	1255..	149..	137..	2943

Este Comboy fuè apresado por la Esquadra Combinada Española y Francesa del mando del Exc.^{mo} S.^{or} D. Luis de Cordova, en la madrugada del 9. del presente mes, y de 61. Velas que le componian solo escaparon 6. y los de Guerra, à quienes siguen dando Caza Varios Buques de nuestra Esquadra, con esperanza de que se hayan apresado algunos mas.

A bordo del Navio La Santisima Trinidad 17. de Agosto de 1780.

Con licencia : En Cadiz en la Real Imprenta de Marina.

FONDOS DE LA BIBLIOTECA Y ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID

María Luisa MARTÍN-MERÁS

El Museo Naval de Madrid es un museo dedicado a la Historia Marítima de España y a la Marina española. Exhibe en sus salas una importante colección de modelos de barcos, armas, instrumentos de navegación, pinturas de temas navales, retratos y uniformes desde el siglo XVII hasta nuestros días. El Museo Naval posee también una biblioteca y un archivo de los que vamos a tratar hoy.

El archivo guarda los expedientes de ingreso en la Marina de todos los oficiales, desde 1750 hasta 1936, así como sus expedientes profesionales. Además, conserva los «estados de fuerza y vida» de los barcos construidos desde la misma fecha mencionada arriba.

La biblioteca recibió en 1932 todos los fondos de la Dirección de Hidrografía, organismo fundado en 1779, el segundo centro europeo de esta clase después de Francia. En el siglo XVIII, la Monarquía de los Borbón se dedicó, con especial interés, a la reorganización y fortalecimiento de la Marina española. Impulsó la construcción de barcos y arsenales, cuidó de la preparación de sus oficiales no sólo en el aspecto militar, sino también en el científico, dotando a las tripulaciones de instrumentos astronómicos adecuados y de cartas náuticas modernas. Con el fin de construir y publicar las mejores cartas náuticas y derroteros para la navegación, se creó la Dirección de Hidrografía y se organizaron expediciones cartográficas y científicas por todos los dominios españoles, empezando por las costas de España. Las cartas náuticas y diarios de navegación que salieron de este centro cartográfico sirvieron no sólo a los marinos españoles, sino también al resto de los europeos, pues se estableció un gran intercambio de información entre los distintos centros hidrográficos europeos.

Así pues, el Museo Naval recibió de la biblioteca de la Dirección de Hidrografía una colección de libros de náutica española de los siglos XVI y XVII, que es la mejor de España y que se ha ido incrementando con nuevas adquisiciones. Igualmente, recibió gran cantidad de libros de viajes, tanto españoles como europeos, que constituyen la base de su fondo antiguo, también muy importante. Recibió más de 1.000 mapas manuscritos de puertos y costas de España y de sus colonias de África, así como planos de arsenales y construcciones marítimas.

El fondo más importante fue la colección de documentos de las antiguas colonias americanas y de Filipinas, desde 1750 hasta finales del siglo XIX, com-

puesto por diarios de exploraciones y observaciones astronómicas, así como de levantamientos de costas. En este sentido podemos decir que la documentación de la biblioteca del Museo Naval continúa y completa cronológicamente la del Archivo de Indias.

En 1789 fue enviado por el gobierno el capitán de fragata José Mendoza y Ríos a diversas capitales de Europa: Londres, París y Amsterdam, en particular, para adquirir toda clase de publicaciones relativas a temas navales con vistas a formar una Biblioteca de Marina. De esta comisión procede una importante colección de mapas ingleses, bellamente grabados, de conocidos cartógrafos y grabadores, entre los que podemos citar a Cary, Kitchen, Bowles, Jefferys y Faden. De la misma procedencia son los aproximadamente ciento cincuenta atlas geográficos ingleses, franceses y holandeses verdaderamente excepcionales. Estos atlas constituyen la base sobre la que se ha ido formando una interesante colección de atlas marítimos. En este mismo año, 1789, otros oficiales de la Armada fueron encargados de copiar en los archivos españoles todos los documentos marítimos existentes, algunos de estos documentos originales están actualmente perdidos, pero las copias que se hicieron en el siglo XVIII se conservan en el Museo Naval.

El Museo Naval se enorgullece de ser un centro especializado en la Historia Marítima de España y de sus antiguas colonias y recibe al año un número creciente de investigadores españoles y extranjeros. El horario de la sala de investigación es de 9,00 a 14,00 horas, de lunes a sábados, y pueden acceder a ella universitarios, profesores e investigadores interesados en estos temas, provistos de la tarjeta de investigador nacional o de documentación específica que se les suministra en la sala.

NOTICIAS GENERALES

1994-febrero 21-25. Barcelona (España).

V Curso sobre Historia de la Cartografía: La Cartografía Francesa. Organizado por la Cartoteca de Cataluña y el Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Barcelona, tendrá lugar este curso, abierto a todos los interesados en el tema. Para más información: Instituto Cartográfico de Cataluña. Cartoteca. Teléfono (93) 209 15 10.

1994-mayo 9-20. Madrid (España).

Novena convocatoria para obtención del diploma de especialización en Cartografía Catastral Informatizada.

Dedicado a ingenieros, licenciados o diplomados interesados en seguir este curso organizado por la Universidad Autónoma de Madrid. Servicio de Cartografía. Para más información: Servicio de Cartografía de la U.A.M. Teléfono (91) 397 45 80. Fax: (91) 397 85 99.

1994-agosto 17-19. Lima (Perú).

Coloquio sobre el capitán de navío de la Armada Española Juan Francisco de la Bodega y Quadra.

El Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, en colaboración con la Universidad Pontificia del Perú y el North Vancouver Museum and Archives de la Columbia Británica de Canadá organizarán un coloquio sobre el marino criollo con ocasión de los 250 años de su nacimiento en Lima y 200 de su muerte en Tepic (México). Las ponencias versarán sobre la época de este importante personaje peruano, finales del siglo XVIII, tanto en Perú como en España, México, Estados Unidos y Canadá y los aspectos técnicos inherentes a su actividad como marino, explorador y político. Para más información: Jorge Ortiz Sotelo, capitán de fragata. Av. Salaverry, 2487. San Isidro. Lima 27. Perú. Fax: 22 78 38.

1994-julio 19-26. Tatihou (Francia).

VII Simposio Internacional de Arqueología Naval.

En el Museo Marítimo de la isla de Tatihou tendrá lugar esta conferencia sobre las relaciones entre el mundo mediterráneo y el canal de la Mancha. Para más información, dirigirse a: Secrétariat Scientifique ISBBA 7, Musée de la Marine, Palais de Chaillot, 17 place du Trocadero, 75116 París. France.

NOTICIAS GENERALES

1994-agosto 22-26. Santiago de Chile (Chile).

III Congreso Internacional de las Ciencias de la Tierra.

Organizado por el Instituto Geográfico Militar y el Instituto Panamericano de Geografía e Historia para promover el estudio, conocimiento, conservación y preservación del Medio Ambiente. Para más información: Secretaría Geográfica. Instituto Geográfico Militar de Chile. Nueva Santa Isabel, 1640. Santiago de Chile. República de Chile. Fax: (56 2) 698 82 78.

1994-septiembre 1-4. Praga (República Checa).

VIII Simposio Internacional de la Sociedad Coronelli sobre globos antiguos y esferas armilares.

Tendrá lugar en el Národní Technické Muzeum, Kostelni 42, Praga 7. Las lenguas oficiales serán alemán e inglés. Para más información, dirigirse a: Coronelli-Gesellschaft, Dominikanerbastei 2128, A-1010 Vienna, Austria.

1994-septiembre 26-30. Zurich (Suiza).

Novena conferencia de Cartotecarios de LIBER.

Tema: Conservación de mapas en transición: formas computerizadas de los mapas, un nuevo entorno. La reunión bianual de los conservadores de mapas de la Liga de Bibliotecas Europeas de Investigación tendrá lugar en Zurich para discutir los problemas que plantea la cartografía en los nuevos soportes informáticos. Para más información: Kartensammlung der ETH-Bibliothek, LIBER-Konferenz 94, Frau Hildegard Meyer, Ramistrasse 101. CH-8092. Zürich. Schweiz.

1994-octubre 21-24. Amberes (Bélgica).

XIII Simposio Internacional de Coleccionistas de Mapas (IMCOS).

Bajo el tema: Flandes & Mercator, una base para una nueva cartografía en el siglo XVI, tendrá lugar el congreso anual de IMCOS para conectar a todos los interesados en el comercio de mapas antiguos. Información: Destree Organisation, 46, rue des Drapiers-1050 Brussels-Belgium. Fax: 32/2/5024443.

RECENSIONES

LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Editorial Mapfre. Colección Mar y América. 1992. 320 páginas.

El autor es doctor en Historia de América y catedrático de esta materia en la Universidad de Alcalá de Henares. Es, asimismo, autor de numerosas investigaciones históricas, destacan entre ellas el capítulo «Presidentes de Capa y Espada (1605-1628)» en la *Historia Extensa de Colombia*. Bogotá, 1965; «La península Ibérica desde el siglo XVI al XVIII» en *Iberoamérica, una comunidad*. Ediciones Cultura Hispánica, 1989. En cuadernos de *Historia 16* ha publicado «Las flotas de Indias» (1989) y «El mito de El Dorado» (1967).

Dentro de las amplias posibilidades que da el tema de la piratería, el doctor Lucena Salmoral, por metodología y por convicción personal, se centra en el marco americano y en el período transcurrido desde finales del primer cuarto de siglo XVI hasta el fin del primer cuarto del XVIII.

Esta piratería atlántica tiene origen mayoritario en los deseos de las grandes potencias europeas contrarias al imperio católico español de lograr asentarse en América. Para ello se valieron de todos los medios posibles escudándose, como siempre se ha hecho, en grandes principios: libertad de los mares, o sea, del comercio mundial, libertad de religiones, etc. A partir de que franceses e ingleses se instalaron en el continente la piratería también se enriqueció contra ellos, pero ya eran demasiados enemigos.

El autor destaca tres causas que desarrollan la piratería en el período considerado: La aparición de grandes riquezas en América, la existencia en Europa de una enorme masa de población pauperizada y la propia debilidad del imperio ultramarino español.

Son muy interesantes los conceptos dedicados a establecer las diferencias entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, dada la confusión existente, citando el autor: «Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros son tipologías representativas de un oficio de ladrones de mar que tenía infinitos eslabones intermedios, imposibles de definir».

Se dedican páginas muy atrayentes a los «Perros del mar» ingleses enviados por la reina Isabel I y por Jacobo I que se produjeron, amén de por la modernización de la industria naval inglesa por el respaldo del Capitalismo a las expediciones marítimas, así la piratería inglesa «fue creada y sostenida por el capitalismo de un país con el beneplácito y ayuda de su Corona». Los nombres son hartos conocidos: Drake, Raleigh, Cavendish, Frobisher, Hawkins y un largo etcétera.

Se queja el doctor Lucena que el Corso español es una de las asignaturas pendientes de la Historia de América, por ello nos da una panorámica general del mismo durante los años que trata el libro, como generadora de lo que pasaría después ya que el corso español alcanzó su cenit en la segunda parte del siglo XVIII, siendo básicamente defensivo, al intentar recuperar lo perdido, bien por asaltos bien por contrabando.

RECENSIONES

El libro cuenta con el siguiente Índice: Introducción; Capítulo I. Un oficio viejo en un mundo nuevo; Capítulo II. Los comienzos: los asaltos a las poblaciones y el contrabando (1521-1568); Capítulo III. Perros y mendigos del mar (1569-1621); Capítulo IV. Piratería libertaria: Bucaneros y barrenderos del mar (1622-1655); Capítulo V. El filibustero (1656-1671); Capítulo VI. Lenta agonía del filibusterismo y el fin de la piratería (1672-1722); Capítulo VII. Los comienzos del curso español en América. Conclusiones. Apéndices: Cronología, galería de piratas ilustres, comentario bibliográfico, fuentes y bibliografía. Índices onomástico y toponímico.

En un tema como la piratería, sobre el que se ha novelado tanto e investigado tan poco, el libro del doctor Lucena es, por su exposición sistemática y apretada síntesis, de imprescindible lectura para todos aquellos estudiosos de temas navales.

Antonio DE LA VEGA

VAN DEN BOOGAART, Ernst. EMMER, Pieter. KLEIN, Peter. KEES, Zandvliet. *La expansión holandesa en el Atlántico (1580-1800)*. Editorial Mapfre. Colección Mar y América, 1992, 352 páginas.

Los capítulos I y II están escritos por el catedrático Peter Klein (nacido en Viena. Los restantes autores son holandeses). Economista, profesor de Historia Moderna de la Universidad de Leiden. Los tres capítulos siguientes han sido preparados por el historiador Ernst Van Den Boogaart, que trabaja en el Instituto de Enseñanza de profesores de la Universidad de Amsterdam. Los capítulos VI y VII son obra de la pluma del economista e historiador Pieter Emmer, profesor de Expansión Europea en el Atlántico en la Universidad de Leiden y el último capítulo es obra del historiador Kees Zandvliet, jefe del Departamento Cartográfico del Archivo Nacional de La Haya.

Sólo unos especialistas como los autores de este libro podían afectar una síntesis tan perfecta de un tema tan complejo, además de extenso, no sólo en el tiempo sino también en el espacio. Estudian la participación de los Países Bajos septentrionales en la expansión europea en el Atlántico durante los siglos XVI a XVIII, sobre todo tras la independencia de estas provincias de la corona española. Parte fundamental de esta historia son las luchas por la hegemonía en el Atlántico con los ingleses que tanto les habían ayudado en su independencia. Todo ello desde el punto de vista comercial y económico.

El Índice es el siguiente: Prefacio; Capítulo I. La economía de los Países Bajos septentrionales antes de 1650; Capítulo II. La economía de los Países Bajos meridionales (1650-1800); Capítulo III. Los neerlandeses en el mundo comercial atlántico de la doble monarquía ibérica (1590-1621); Capítulo IV. Auge y caída del imperio de la Westindische Compagnie (WIC) en la región sur del Atlántico (1621-1648); Capítulo V. Los mercaderes neerlandeses pri-

vados y el origen del sector en la formación de la economía de plantaciones en la región del Atlántico norte (1649-1675); Capítulo VI. Los neerlandeses en el región atlántica (1675-1800). La estructura del comercio, del gobierno y de la producción; Capítulo VII. Los neerlandeses en la región atlántica. Comercio y producción; Capítulo VIII. El reflejo de la empresa neerlandesa en el Atlántico; Apéndices: Bibliografía. Índices onomástico y toponímico.

Antonio DE LA VEGA

GRACIA RIVAS, Manuel: *La «invasión» de Aragón en 1591: una solución militar a las alteraciones del reino*. Diputación General de Aragón. Colección de estudios y monografías. 343 págs., ilustraciones.

El Reino de Aragón juega un papel preponderante en la política naval mediterránea durante los siglos XIV y XV. Engrandece su Marina y aumenta el número de sus buques a impulsos de sus industrias y de un régimen liberal, a veces con exceso, a la vez que protector. Pero la reafirmación aragonesa en el Mediterráneo no se verá consolidada hasta el reinado de Pedro V el Ceremonioso, que hereda, de entrada, toda la encarnizada lucha de Levante, por lo que la expansión catalano-aragonesa supuso el encuentro de nuevos espacios estratégicos y tuvo siempre en la Marina el instrumento necesario para su afirmación.

Pero consumada la unidad de España, la política naval se ejerce por un único rey, y el papel de las mentalidades tiene su peso específico. De aquí que el libro de Manuel Gracia Rivas, *La «invasión» de Aragón en 1591: una solución militar a las alteraciones del reino*, aunque ajeno a la temática naval mantenga importantes conexiones con el entronque marítimo, al ser utilizado en la campaña buena parte del personal superviviente de la desdichada empresa de Inglaterra de 1588. Efectivamente, desde el regreso de la Gran Armada, se concentraban en el norte de España los Tercios de don Agustín Mexía, don Francisco de Toledo y don Juan del Águila. Muchos de aquellos hombres eran supervivientes del frustrado intento de la invasión de Inglaterra y habían padecido las penalidades del dramático viaje de retorno con numerosas bajas, por lo que sus unidades, aunque tuvieron que ser reestructuradas y reforzadas con nuevos reclutamientos, constituyen un núcleo importante de aquella fuerza «invasora» con la que Felipe II acudió a atajar lo que consideraba una rebelión en toda regla.

Manuel Gracia Rivas —sobradamente conocido por los lectores de esta REVISTA—, prolífico investigador e historiador naval, con aportaciones tan notables como *La Sanidad en la Gran Armada* y *Los Tercios en la Gran Armada*, realiza en el libro que ahora comentamos, el más logrado ejercicio documental de un pasaje histórico no demasiado estudiado, con profusión de datos inéditos, de lo que pudo haber sido un «Flandes español» de imprevisibles consecuencias. De su lectura pueden extraerse provechosas consecuencias,

pues con minuciosa rigurosidad, Gracia Rivas, pasa revista a los determinantes que produjeron la colisión entre la Corona y las instituciones aragonesas, y que comportó, en última instancia, nada menos que la ejecución de su Justicia Mayor, don Juan de Lanuza.

El libro, magníficamente editado por la Diputación General de Aragón, a través de su Departamento de Cultura y Educación, constituye una valiosa contribución para un mejor conocimiento de algunas de las facetas de nuestra Historia, necesitadas de una valiente y objetiva revisión testimonial. Y en este empeño, *La «invasión» de Aragón en 1591* cumple sobrada y meritoriamente su propósito.

J. C. P.

