

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXI

2003

Núm. 82

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXI

2003

Núm. 82



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

CONSEJO RECTOR:

Presidente: Fernando Riaño Lozano, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Manuel Benítez Martín, capitán de navío.

Redactor Jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas.

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Carlos Márquez Montero, capitán de navío, secretario general; José María Madueño Galán, Departamento de Historia.

Redacción, Difusión y Distribución: Isabel Hernández Sanz, Ana Berenguer Berenguer.

Administración: Arturo Fernández de la Puente Carrero, capitán de Intendencia de la Armada; Rocío Sánchez de Neyra Espuch.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50.
Fax: 91 379 59 45.

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2003.
Precio del ejemplar suelto: 3,91 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 15,63 euros.
Resto del mundo: 24,04 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467-X.
NIPO: 076-03-063-0.

Impreso en España.- Printed in Spain.

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

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563), y logotipo de la Comisión Española de Historia Marítima.

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de los autores de las mismas.

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>El Almirantazgo de Granada (1512-1538): una historia conflictiva</i> por José Manuel Calderón Ortega	7
<i>La Administración y los técnicos de alta cualificación en La Carraca</i> , por José Quintero González	51
<i>Historial de buques. El navío Terrible (a) San Pablo Apóstol (1755-1811)</i> , por José I. González-Aller Hierro	65
<i>Galeones de Felipe II al servicio de la corona de Portugal</i> , por Augusto A. Alves Salgado	81
<i>La Inquisición y la Gran Biblioteca de Guardias Marinas</i> , por Antonio García-Molina Riquelme	91
<i>La historia vivida: El proyecto de construcción de la «Romana Trina» en el arsenal de La Carraca (1809)</i> , por Enrique Martínez Ruiz	103
<i>Documento: Trafalgar. Informe sobre el estado de la escuadra inglesa</i>	109
<i>La Historia Marítima en el mundo: La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (X)</i> , por José Antonio Ocampo	113
<i>Noticias Generales</i>	117
<i>Recensiones</i>	125

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Manuel Calderón Ortega es doctor en Derecho e Historia y profesor titular de Historia del Derecho en la Facultad de Derecho de la Universidad de Alcalá. Su actividad investigadora se centra en el estudio de las instituciones bajomedievales castellanas y también en la actividad de algunos de los principales actores de la historia castellana de dicho período. El resultado ha sido la redacción de una serie de trabajos de investigación dedicados al estudio de la hacienda señorial y de los órganos de gobierno y administración de algunos de los grandes estados señoriales castellanos, y la publicación de biografías sobre Álvaro de Luna, Enrique IV de Castilla y Felipe el Hermoso. Su trabajo más reciente es un libro sobre el Almirantazgo de Castilla, aparecido este mismo año y cuyo título es *El Almirantazgo de Castilla: historia de una institución conflictiva*.

José Quintero González es licenciado en Filosofía y Letras y está realizando actualmente los estudios de doctorado en Historia Moderna. Profesor de Enseñanza Primaria, escritor y conferenciante, ha desempeñado entre otros cargos el de vicepresidente de la Fundación de Cultura del Ayuntamiento de San Fernando y el de teniente de alcalde de dicha institución. Quintero es autor de la obra *El arsenal de La Carraca (1717-1736)*.

José I. González-Aller Hierro es contralmirante especialista en submarinos y artillería y diplomado en guerra naval. Ha sido director del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval. Este activo articulista y conferenciante sobre temas de su especialidad ha publicado numerosas obras de asunto naval, de las que citaremos aquí: *La batalla del Mar Océano, 1568-1604*; *Catálogo-Guía del Museo Naval de Madrid*, y *España en la mar: una historia milenaria*. Es vocal de varios patronatos y fundaciones e institutos relacionados con el ámbito naval y está en posesión de numerosas condecoraciones españolas y extranjeras.

Augusto António Alves Salgado es capitán de corbeta de la Armada portuguesa en situación de activo. Cursa los estudios de licenciado en Historia de los Descubrimientos Portugueses, con la tesis «Os galeões da Coroa de Portugal na “Felicíssima” Armada». Es miembro de la Academia da Marinha, coordinador de los trabajos de arqueología subacuática de São Julião da Barra (Lisboa) y director de una colección de libros sobre temas militares. Tiene publicados algunos trabajos, entre los que cabe destacar: *Armada Invencível (1588): A participação portuguesa* (Prefacio, 2002) y *Seis galeões da Coroa de Portugal para Felipe II* (Academia da Marinha, 2001).

Antonio M. García-Molina Riquelme es doctor en Derecho, profesor del Departamento de Historia Jurídica y Derecho Penal de la Universidad de Murcia y coronel auditor de Defensa en situación de reserva. Está en posesión de sendos diplomas en Derecho de la Guerra y Derecho disciplinario. Colaborador habitual de la *Revista de la Inquisición*, de la Universidad Complutense de Madrid, ha participado en cuatro proyectos sobre la Inquisición y la censura y control ideológico en la España de la Ilustración, financiados todos ellos por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Su libro *El régimen de penas y penitencias en el Tribunal de la Inquisición de México* ha sido publicado por la Universidad de este país. Como militar ha desempeñado destinos en fiscalías y auditorías de varias zonas marítimas y ejercido de juez togado militar de las Fuerzas Armadas españolas, en la zona del golfo Pérsico, en 1991-1992.

NOTA EDITORIAL

Transcurrido un tiempo prudente desde su embarque en el Instituto de Historia y Cultura Naval, el capitán de navío de la Armada don Manuel Benítez Martín se va a hacer cargo de la dirección de nuestra REVISTA DE HISTORIA NAVAL, como le corresponde orgánicamente.

En consecuencia se producirá mi cese como director, cargo que para mí ha constituido un honor desempeñar, aunque haya sido por poco tiempo, y que he procurado hacer lo mejor posible. Si lo he hecho, habrá sido gracias al magnífico equipo de la REVISTA y no a mis méritos, los haya habido o no. A todos ellos quiero mostrar mi agradecimiento y mi más sincero deseo de los mayores éxitos en esta meritoria publicación, digna de una más amplia difusión.

Mi enhorabuena al nuevo director, cuyas singladuras al frente de la REVISTA deseo sean un verdadero éxito, cosa que por sus excelentes cualidades como oficial de la Armada y como persona merece, sin duda.

Se abre este número con un artículo de José Manuel Calderón Ortega, quien nos relata las vicisitudes del Almirantazgo del Reino de Granada. José Quintero, ganador del Premio Virgen del Carmen 2002, nos cuenta cómo han sido la administración y los técnicos de alta cualificación en el arsenal de La Carraca. Historial de buques, el navío *Terrible (a) San Pablo Apóstol*, es un estudio de este buque debido al contralmirante José Ignacio González-Aller. El portugués Augusto Alves Salgado nos introduce en las vicisitudes surgidas con los galeones españoles al servicio de la Corona portuguesa. Con un trabajo de Antonio García Molina sobre los problemas surgidos en la biblioteca de la Compañía de Guardias Marinas, para obtener el plácet de la Inquisición en la época, se configura el cuerpo de este número. Además, figuran las secciones habituales: *La historia vivida*, dedicada a un proyecto diabólico y sorprendente de máquinas para la guerra en el arsenal de La Carraca; *Documento*, donde se muestran los daños sufridos por la escuadra inglesa en la batalla de Trafalgar; *La Historia Marítima en el mundo*, con una nueva entrega, la décima, de la bibliografía sobre la batalla de Trafalgar. Las *Noticias generales* y las *Recensiones* completan este número 82.

EL ALMIRANTAZGO DE GRANADA (1512-1538): UNA HISTORIA CONFLICTIVA

José Manuel CALDERÓN ORTEGA
Universidad de Alcalá

Introducción

Hace ya muchos años que Francisco Bejarano Robles publicó un interesante trabajo sobre la rebelión de Málaga contra el almirante Fadrique Enríquez. Utilizando documentación del Archivo Municipal de la ciudad, Bejarano describía los antecedentes y desarrollo de un episodio que tuvo una enorme resonancia en todo el Reino, por el grado de violencia al que llegó la protesta y por haber constituido un verdadero desafío a la autoridad del gobernador Cisneros (1).

La revuelta fue el punto culminante de unos problemas que habían comenzado tiempo atrás, cuando surgió la nueva organización del Almirantazgo, con su lugarteniente y oficiales como jurisdicción independiente de Málaga y que, además, ejercía sus competencias sobre ámbitos que posiblemente afectaban a los intereses económicos de algunos de los más caracterizados miembros de la oligarquía de la ciudad.

Las relaciones entre ciudad y Almirantazgo durante el tiempo de la existencia de éste siempre fueron tensas y pocas las ocasiones en las que debieron de discurrir por sendas de normalidad. No cabe duda de que Fadrique Enríquez no pudo o no supo interpretar las señales de alarma que llegaban continuamente de Málaga y, desde luego, el incidente del barco nizardo en 1514 parece haber constituido el ensayo general de lo que vendría después.

Afortunadamente no hubo muertos, pero sí un grave conflicto de competencias que dio como resultado la prisión del lugarteniente y la huida de la

(1) BEJARANO ROBLES, F.: «El Almirantazgo de Granada y la rebelión de Málaga en 1516». *Hispania*, XV, 1955, pp. 73-109. Es muy abundante la bibliografía dedicada a Málaga desde el momento de su conquista y durante los primeros años de vida cristiana, a cargo fundamentalmente de un grupo de historiadores, formados en torno al magisterio del profesor López de Coca Castañer, que han tratado sobre aspectos organizativos, sociales, políticos y económicos de la ciudad y entre los que podemos recordar a López Beltrán, Ruiz Povedano, Cruces Blanco, etc. Ellos y otros autores han contribuido en buena medida a brindar un panorama bastante completo de la historia de Málaga en esos momentos históricos de tanta importancia. No obstante, casi ninguno ha dedicado atención a las relaciones entre ciudad y Almirante después del ya mencionado artículo de Bejarano y del posterior de López de Coca «Algunos aspectos de la amenaza señorial sobre Málaga, 1509-1518» (*Miscelánea en homenaje a Antonio Marín Ocete*. Granada, 1971, pp. 439-452). En ambos casos, los autores manejaron la documentación de la ciudad sin considerar que los destinos de Almirante y Málaga se habían cruzado tiempo atrás, desde 1491, y que la rebelión de 1516 no fue sino el episodio culminante de sus pésimas relaciones, iniciadas prácticamente desde el momento en que los oficiales del Almirante intentaron tomar posesión de sus puestos.

ciudad, por miedo a las represalias, de algunos de sus criados. Las resoluciones de los tribunales, casi siempre favorables para los intereses del almirante, habían hecho crecer en Málaga un gran resentimiento y la convicción de que dicho personaje aprovechaba su influencia política en el entorno de Fernando el Católico. Finalmente, cuando se conoció el fallecimiento del Monarca vieron llegada la ocasión de acabar con una jurisdicción que se había hecho odiosa, para lo cual confiaban en hallar en Bruselas lo que no habían podido encontrar en Castilla.

El final de la rebelión fue realmente modélico, pues Cisneros prefirió no recurrir a una dura represión para solucionar el conflicto y sí brindar la posibilidad de resolver las diferencias en los tribunales.

Posteriormente, los problemas no llegarían al anterior grado de virulencia, aunque no faltaron motivos para nuevos conflictos, hasta culminar en 1538, cuando la ciudad en pleno se lanzó a la calle, al conocer el fallecimiento del viejo almirante, para expresar con enorme júbilo el final de la odiada institución.

Los antecedentes de una donación

El primer contacto oficial de los almirantes de Castilla con el Reino de Granada, germen de futuros conflictos jurisdiccionales, tuvo lugar en el verano de 1491, cuando una real cédula de los Reyes hizo merced a Fadrique Enríquez de la mitad del quinto de las presas de moros y mercaderías que se tomasen en el mar (2).

Las Capitulaciones de Santa Fe y la aparición en escena de Colón constituyeron un golpe muy duro para las ambiciones del Almirante de Castilla. Sin opción en las tierras que en un futuro irán descubriéndose, decidió plantear como reivindicación los derechos del Almirantazgo en el nuevo reino de Granada. Mientras tanto, y a la espera de que la coyuntura política pudiera favorecer sus ambiciones, Fadrique Enríquez intentó hacer efectivos los derechos del quinto de las presas. Por ello no fue extraño que los conflictos no tardaran en estallar, comenzando así unas relaciones problemáticas con la ciudad de Málaga que finalmente degeneraron en conflicto armado cuando las circunstancias de desgobierno del Reino favorecieron el recurso a la violencia.

No parece que en esta primera etapa lograra hacer efectivas sus reclamaciones y, ante la magnitud que iba alcanzando el problema, los Reyes Católicos ordenaron al corregidor de Jerez, el día 29 de noviembre de 1501, resolver ciertos pleitos de quintos de presas y cabalgadas en el arzobispado de Sevilla y obispados de Cádiz y Málaga (3).

(2) 1491. Agosto 15. Real sobre Granada. Mandamiento de los Reyes Fernando e Isabel ordenando pagar al almirante don Fadrique la mitad del quinto de las presas de moros y de las mercaderías que se tomasen en el mar. Inserta en traslado de 27 de octubre de 1495. Sevilla. Archivo de los duques de Alba (en adelante ADA), C. 77, n.º 104.

(3) A.D.A., C. 78, n.º 1.

Estas medidas no contribuyeron a la solución pacífica de las dificultades y, finalmente, el 27 de agosto de 1503 los Monarcas hicieron merced solemne del Almirantazgo Mayor de Granada a Fadrique Enríquez.

La exposición de motivos del documento resulta esclarecedora, pues en ella se menciona la existencia de una merced anterior en la que ordenaban a todos los lugares de la costa del Reino de Granada consentir al lugarteniente y otros oficiales del Almirante el ejercicio de sus oficios, y cómo los escribanos del número de la ciudad de Málaga habían protestado por considerarse agraviados en sus privilegios. El corregidor de la ciudad remitió la solución del conflicto a los Reyes Católicos, y éstos ratificaron su decisión de otorgar el oficio al Almirante (4).

Curiosamente, la primera fase tuvo un final inesperado, pues al parecer las reclamaciones de Málaga lograron su objetivo e hicieron que los Monarcas decidieran revocar la merced, por los agravios que se seguían para la ciudad, y que incluso ordenaran no quedase constancia de la donación (5).

Podemos imaginar la reacción de Fadrique Enríquez, derrotado en sus intentos de extender la jurisdicción del Almirantazgo y, desde luego, no parece difícil comprender que después de la muerte de la reina Isabel se convirtiera en uno de los más decididos partidarios de Felipe el Hermoso en su pugna con Fernando el Católico.

El embajador Fuensalida informaría a su señor el rey de Aragón de la presencia de agentes del Almirante en Flandes con la pretensión de obtener la ansiada prebenda, que finalmente consiguió (6).

Sin embargo, no parece que la donación tuviera efectos prácticos, pues Fadrique Enríquez fue alejándose a lo largo de 1506 cada vez más del bando de Felipe el Hermoso, insatisfecho por el rumbo de los acontecimientos y por la poca ganancia que experimentaban sus intereses. Más adelante olvidaría viejos errores y se convertiría en uno de los principales colaboradores de Fernando el Católico. Gracias a ello pudo obtener finalmente el Almirantazgo de Granada el 26 de enero de 1510 (7).

Evidentemente, todo lo que hacía referencia a este asunto llevaba implícitas grandes dificultades cuya naturaleza desconocemos, aunque resulta lógico pensar que quienes se consideraban agraviados reaccionasen con rapidez y trataran de entorpecer el cumplimiento de la merced.

Así parece en efecto, pues hubo que esperar hasta el 23 de diciembre de 1511 para que el Rey enviara sendas cédulas a Antonio de la Cueva, corregidor de Almería, Guadix, Baza y Vera, y a García Tello, corregidor de Málaga y Vélez Málaga, donde les ordenaba prestar ayuda a Gregorio de Coca, lugar-

(4) 1503. Agosto 27. Valladolid. A.D.A., C. 78, n.º 4.

(5) Como se puso de manifiesto por el concejo de Málaga cuando entabló pleito con el Almirante en 1512 para conseguir la revocación de la nueva merced del Almirantazgo de Granada.

(6) 1505. Octubre 20. Bruselas. A.D.A., C. 78, n.º 9.

(7) Inserto en privilegio rodado de confirmación del Almirantazgo en, A.D.A., vitrina 26, C. 78, n.º 14, ff. 1v-2, y Archivo General de Simancas (en adelante AGS). Consejo Real, leg. 106, f. 14.

teniente del Almirante, para tomar posesión de los derechos del Almirantazgo del Reino de Granada (8), al tiempo que en sucesivas cédulas iría resolviendo los problemas legales planteados por la donación (9).

El 6 de marzo fue otorgado el arancel de los derechos que correspondían al Almirante en la carga de los navíos, tanto en el Reino de Granada como en Sevilla, y la razón que venía a justificar el segundo de los documentos era el intento del Consejo Real de resolver los conflictos con la gran ciudad andaluza (10).

Finalmente, el día 29 de marzo, la reina Doña Juana firmó un privilegio rodado de confirmación de la merced del oficio de almirante mayor de Granada a Fadrique Enríquez (11), y a partir de ese momento las formalidades fueron cumplimentándose con rapidez (12).

Más adelante, el almirante escribió el 4 de mayo a Málaga y a las otras ciudades de la costa de la mar de Granada, para notificar el nombramiento del lugarteniente Coca, con la correspondiente descripción de facultades y poder para nombrar alcalde, alguaciles, escribanos y guardas (13).

El día 9 de junio de 1512, Coca se personó ante el concejo y justicias de Málaga, a los que presentó dos cartas de poder del almirante, el privilegio de la Reina y el arancel de derechos, y solicitó se le diera la posesión del oficio.

La contestación no se produjo inmediatamente, pues hubo de esperar tres días para conocer la respuesta del corregidor, que le informó de la intención de la ciudad de solicitar la revocación de la merced, por considerar que atentaba contra sus privilegios. No obstante, el lugarteniente insistió en requerir se le diera la posesión del oficio (14).

Parece que Málaga se puso en contacto con Granada para elaborar una estrategia común en el conflicto que parecía inminente, y a tal fin dio poder el 14 a Francisco de Cortinas para tratar del asunto en el Consejo Real. Dos días después, Granada hizo lo propio con su jurado Alonso de los Ríos (15).

(8) Ambas cédulas, respectivamente, en A.D.A., C. 78, n.º 56, ff. 30v-31 y 32v-33.

(9) En este sentido, el 24 de enero de 1512 ordenaba a los contadores asentar la merced del oficio de almirante mayor de Granada, pese a haber transcurrido el año en que debía haber sido hecha, y el día 30, no descontarle al almirante diezmo ni chancillería.

Poco después, el 6 de marzo, escribía a los contadores para notificarles que los puertos en los que el Almirante podía poner oficiales que ejercieran su jurisdicción eran los de Málaga, Almería y Marbella. Inserto en privilegio rodado de confirmación de la dignidad, A.D.A., vitrina 26.

(10) Ambos aranceles, respectivamente, en A.D.A., C. 78, n.º 172, y C. 78, n.º 17, ff. 1-3. Analizando los documentos, se aprecia claramente que las diferencias eran poco relevantes, con cantidades siempre más pequeñas en el granadino.

(11) A.D.A., vitrina 26.

(12) El almirante otorgó carta de poder a su lugarteniente, Gregorio de Coca, el 28 de marzo, para tomar posesión de los derechos del Almirantazgo granadino. Coca, el día 1 de abril, prestó juramento en Burgos ante los oidores del Consejo Real de cumplir bien y fielmente el contenido de la carta de poder de su señor y no percibir más derechos que los reconocidos en el arancel. Inserta en *Proceso del pleito entre la ciudad de Málaga y el almirante ante el Consejo, sobre derechos del Almirantazgo en dicha ciudad*. A.G.S. Consejo Real, leg. 106, f.º 14, y BEJARANO ROBLES, F.: *op. cit.*, p. 76.

(13) Inserta en *Proceso...*, y Archivo Histórico de Protocolos de Valladolid. Escribanía de Lorenzo de Arévalo, leg. 8433, f.º 640.

(14) *Proceso...* f.º 25v.

(15) El día 12 de julio, Cortinas se encontraba en Burgos, donde presentó en el Consejo un

La argumentación se basaba fundamentalmente en consideraciones de tipo económico, intentando poner de manifiesto el enorme daño que iba a ocasionar la merced a la ciudad y su región, ya que el éxito de la repoblación se había debido en buena medida a la política de franquezas, con la que se habían atraído nuevos pobladores. Además, no olvidaba mencionar aspectos políticos y militares de gran importancia, recordando su significación como base privilegiada para el apresto de las armadas de Italia y Berbería y como freno a la acción de los piratas berberiscos (16).

A continuación fue Alonso de los Ríos quien compareció en nombre de Granada y de las villas de su tierra, para exponer las razones por las cuales la merced debía ser revocada (17).

El día 16 llegó el turno a Pedro de Santa Cruz, almojarife mayor de Sevilla y su partido, de referir sus perjuicios por la imposibilidad de satisfacer el importe del arrendamiento en el caso de tener cumplimiento (18).

Un día más tarde comparecía Francisco de Cortinas presentando nuevas alegaciones, basadas en esta ocasión en los problemas militares que podrían derivarse de la merced (19).

escrito de razones por las que debía revocarse la merced del Almirantazgo de Granada, recordando que, después de una primera donación, Málaga había conseguido su anulación con argumentos que entonces parecieron lógicos. *Proceso...* ff. 2-3 y f.º 36r y v.

(16) Decía que la ciudad se había poblado gracias a las franquezas otorgadas hasta ese momento y que, en el caso de crear nuevas imposiciones, la gente se iría a otras partes a hacer nuevos tratos, cuya cuantía se cifraba en un millón de maravedíes. A continuación, por ser el trato del pan hecho por la Hacienda real para abastecer los presidios y ejércitos, recibiendo daño el propio Real Erario; no tener la ciudad puerto sino únicamente costa, llegando los barcos por la franqueza; el enorme agravio que suponía tener que pagar esa imposición, cuando en la mayor parte de las costas del Reino no se satisfacía y ser esa costa muy peligrosa y expuesta a los ataques de los moros; la pérdida que iba a suponer para la Hacienda real por ser el puerto donde se aprestan las armadas con destino a Berbería, Italia y otras zonas, y finalmente ser todo el territorio muy pobre y encontrarse toda la riqueza en la mar. *Proceso...*, ff. 4-5, y BEJARANO ROBLES: *op. cit.*, p. 76

(17) Éstas eran las mismas que aducía Málaga, añadiendo además su condición de exentos por privilegios y franquezas y vivir en zona muy peligrosa; ser la tierra muy pobre, temiendo que todo se perdería en el supuesto de gravarles con nuevas imposiciones; que la ciudad se llama franca y sin embargo sus habitantes debían satisfacer 13 derechos y tributos. Ponía el ejemplo de un mercader de Perpiñán que poco antes había llegado para traer paños, y al pretender cobrarle treinta ducados de los derechos de Almirantazgo, puso rumbo a Portugal. Finalmente la paradoja que suponía que ellos estuvieran de acuerdo en pagar los derechos de Almirantazgo, si éste realmente tuviera a su cargo la guarda efectiva de las costas, cuando los propios habitantes del Reino habían de satisfacer dicho tributo. *Proceso...*, f.º 7.

(18) *Proceso...*, f.º 6.

(19) Decía que hasta ese momento la pólvora y bastimentos para los presidios de Melilla, Orán, Cazaza y el Peñón siempre se habían llevado desde Málaga, donde había bergantines, temiendo que con la creación de nuevas imposiciones resultaría muy perjudicado el suministro. La existencia de franquezas motivaba la presencia de numerosas embarcaciones que representaban un eficaz freno a los ataques de los moros, y al crearse la imposición se agravarían los males de la ciudad. Finalmente, gracias a la franqueza había en la zona numerosos barcos de remos que protegían la tierra, y con la presencia del Almirante y sus oficiales buscarían nuevos fondeaderos exentos. Los autos fueron trasladados a Alonso Romano, procurador del Almirante, que presentó el día 20 una petición en la cual solicitaba que, no obstante todo lo alegado, se pidiera a la Reina sobrecarta de la merced.

El 18 entraron en escena nuevos personajes, concretamente Ochoa de Uribe, procurador de Guipúzcoa, que solicitó se respetara el privilegio de la provincia de exención del pago de derechos de Almirantazgo en los puertos del Reino, y los procuradores del señorío de Vizcaya, que expresaron los problemas que iban a afectar a todos ellos (20).

El día 12 de agosto fue librada una sobrecarta de la Reina que confirmaba el privilegio de 29 de marzo y en la que se referían los pormenores del pleito tratado entre las partes durante el mes de julio. No obstante, para calmar los ánimos optó por una posición intermedia, al establecer el carácter vitalicio de la merced, que habría de consumirse a la muerte de Fadrique Enríquez (21).

Parecía que finalmente el almirante había logrado lo que venía persiguiendo durante años, y el día 16 de agosto otorgó una escritura de aceptación de la merced con las nuevas condiciones (22).

La sobrecarta no satisfizo ni a Málaga ni a Almería, en tanto que Granada y el almojarife mayor desistieron de proseguir el pleito. Las dos primeras publicaron contra la provisión real con nuevas alegaciones (23).

La suerte de la merced estaba decidida y no sirvieron de nada sus esfuerzos, ya que el día 6 de noviembre fueron enviadas varias reales órdenes al alguacil mayor de la Audiencia y Chancillería de Granada, a las autoridades de Málaga y a las otras villas del litoral granadino, para que cumplieran la merced real no obstante cualquier duplicación que hubieran podido presentar (24).

Con varios meses de retraso, de nuevo fueron cumplimentados los actos de posesión del oficio de almirante del Reino de Granada cuando Gregorio de Coca presentó en Granada el día 16 de noviembre de 1512, ante el conde de Tendilla, capitán general de la ciudad, el corregidor, Gutierre de Fuensalida, y otros oficiales y justicias la sobrecarta real. Finalmente fue recibido (25).

No cabe duda de que quedaba lo más difícil: Málaga, donde se había originado la protesta. El día 6 de diciembre, Gregorio de Coca se presentó ante el concejo de la ciudad, al que hizo leer la sobrecarta de 12 de agosto.

El corregidor, Gómez Suárez de Figueroa, obedeció la carta como merced real que era, pero respondió que, en lo que hacía referencia a su cumplimiento, habría que esperar porque en ese momento se encontraban presentes pocos regidores.

Un día después tuvo lugar la votación del regimiento. En ella, el corregidor, el alcaide y otros dos regidores se mostraron favorables, en tanto que Francisco de Cortinas votó suplicar a la Reina su revocación. Fue secundado en su propuesta por otro de los regidores presentes y también por los jurados,

(20) *Proceso...*, ff. 27-34.

(21) A.D.A. C. 78, n.º 14.

(22) *Proceso...*, f.º 37.

(23) Éstas hacían referencia básicamente a la nula eficacia del Almirantazgo como garante de la seguridad de las costas, única razón que justificaría su existencia, ya que durante ese año las pérdidas por la actividad de corsarios se cifraban en unos 200.00 ducados. Concluyeron que las ciudades, más que recibir nuevos gravámenes, debieran incluso ver acrecentadas sus libertades y exenciones. BEJARANO ROBLES, F.: *op. cit.*, pp. 77-78.

(24) Respectivamente, A.D.A. C. 78 n.º 56, ff. 28v-29v. y f.º 40r y v.

(25) A.D.A. C. 78, n.º 14, ff. 5-6.

que trataron de hacer cambiar el sentido de su voto a los que se habían mostrado de acuerdo en el cumplimiento de la merced.

Los problemas aún no habían terminado, pues los escribanos del número de la ciudad pretendieron intervenir en los negocios del Almirantazgo en lugar de ser designado otro escribano por el almirante, a lo que se les respondió que se haría lo que fuera justicia. Inmediatamente después, para expresar su disconformidad, los regidores opositores y tres jurados abandonaron la junta.

Los actos concluyeron cuando el corregidor mandó llamar a Coca, a quien recibió en el oficio, y éste nombró alguacil del Almirantazgo a Alonso de Medina (26).

Finalmente, el día 11 de diciembre fue pregonado en la Plaza Mayor y en la de la Mar la carta de la Reina de 6 de noviembre (27), a la que seguirían en los meses siguientes pregones en Marbella, Vélez Málaga, Almería, Vera, Mojácar, Adra y, por último, en Almuñécar, Salobreña y Motril (28).

Los problemas legales habían finalizado, pero los conflictos renacieron cuando los oficiales del Almirante comenzaron a actuar en este ámbito territorial y Fadrique Enríquez recurrió de nuevo al Rey. En este sentido resulta muy ilustrativa una serie de órdenes dirigidas al nuevo corregidor de la ciudad y al encargado del apresto de las armadas reales, en relación con los conflictos que estaban surgiendo en la aplicación del arancel y en el conocimiento de las causas de la jurisdicción del Almirante (29).

Parecía que todos los conflictos se resolvían conforme a los deseos del almirante, pero curiosamente en los primeros momentos de existencia de la institución hubo una ocasión en la que sus intereses sufrieron un revés, concretamente el intento del lugarteniente Coca de cobrar derechos sobre la anchoa que se preparaba y exportaba en Málaga (30).

Poco después, Fernando el Católico, ante el cúmulo de problemas que

(26) 1512. Diciembre 6. Málaga. Testimonio de la presentación hecha por Gregorio de Coca, procurador del almirante, ante el concejo y justicia de Málaga, de las escrituras de la Reina y el Rey, en relación al oficio de Almirante del reino de Granada, en A.D.A., C. 78, n.º 22.

(27) A.D.A., C. 78, n.º 56, f.º 15.

(28) En Marbella se pregonó el 13 de enero de 1513, Vélez Málaga el 11 de marzo, Almería el 4 de junio, Vera el día 11, Mojácar el 14 y Adra el 30, culminando los días 5 y 8 de julio cuando se dieron pregones en Almuñécar, Salobreña y Motril. Todos los documentos en A.D.A., C. 78, n.º 56, f.º 15v-16, f.º 16, f.º 16r y v, f.º 16v-17, f.º 17r y v, f.º 17v-18, f.º 18r y v, f.º 19r y v y f.º 19v-20.

(29) 1513. Febrero 10. Valladolid. Del Rey al corregidor de Málaga, para que en cumplimiento del arancel permita que el Almirante lleve un maravedí de cada libra de seda aunque sea de cadarzo y no sólo fina, que sí le consentían, en A.D.A., C. 78, n.º 56, ff. 58v-59.

— 1513. Febrero 16. Valladolid. Del rey al corregidor de Málaga, para que no impida al almirante cobrar los derechos que le corresponden por el arancel, no obstante que algunos mercaderes alegan franquezas y exenciones para sacar pan y otras cosas. Inserto en traslado en Medina de Rioseco el 4 de abril de 1517. A.D.A., C. 78, n.º 56, f.º 60r y v. y C. 78, n.º 31.

— 1513. Febrero 16. Valladolid. Del rey al proveedor de armadas de Málaga, para que, a petición del almirante, cumpla con lo ordenado y acuda a sus oficiales con lo que haya que proveer y respete el arancel. A.D.A., C. 78, n.º 56, f.º 62 r y v.

(30) El concejo reclamó, obteniendo una real cédula fechada en Valladolid el 5 de marzo de 1513 que ordenaba al almirante cesar en su pretensión. Cuando fue conocida, la ciudad la

continuamente surgían, envió una serie de cédulas el 27 de agosto. La primera, en íntima relación con la pretensión de los escribanos de Málaga de intervenir en los negocios del Almirantazgo, ordenaba a las autoridades de los puertos de Granada cumplir las provisiones que disponían que Fadrique Enríquez pusiera escribanos que actuaran en todo lo que hiciera referencia a su ámbito de competencia (31).

A continuación mandó al corregidor de Málaga no dar licencias para sacas de pan ni cosas vedadas, pues esta facultad correspondía a los oficiales del Almirante, consintiendo únicamente en que se sacase cierta cantidad siempre que se tratara del suministro de la ciudad (32).

Finalmente, la última fue dirigida a las justicias de los puertos del Reino de Granada, para que los barcos que se cargasen, aunque fuera por mandato real, pagasen derechos de anclaje como en Sevilla (33), mandato que hubo de reiterar apenas un mes después (34).

La planta del Almirantazgo de Granada

La merced de la reina Doña Juana y de su marido, Felipe el Hermoso, significó el punto de partida solemne del Almirantazgo Mayor de Granada, y en su contenido, que no difería de las confirmaciones del oficio de almirante de Castilla, establecía que ése era el modelo sobre el que debía basarse:

«Por vos e por vuestros lugarestenientes e los ofiçiales que pusyeredes, useys e gozeys de las preminençias, derechos, juridiçiones e costunbres perteneyentes al dicho ofiçio de Almirantazgo, bien e cunplidamente conmo aveys usado e gozado e usays e gozays en los otros nuestros rreygnos o provinçias o en qualquier parte dellos, tan entera e tan cunplidamente conmo en los dichos vuestros previllejos se contiene» (35).

La donación no tuvo cumplimiento, por los problemas políticos del momento, y hubo que esperar a una real cédula de enero de 1510 para que realmente comenzara la andadura institucional del Almirantazgo de Granada (36). Lógicamente, Fadrique Enríquez designó un lugarteniente del oficio

notificó el 21 de ese mes a Gregorio de Coca, que expresó su disconformidad aunque no consta que llevara adelante la protesta. BEJARANO ROBLES: *El Almirantazgo...*, pp.78 y 79.

(31) A.D.A., C. 78, n.º 24, f.º CXC.

(32) A.D.A., C. 78, n.º 25 y C. 78, n.º 56, ff. 47v-48v.

(33) A.D.A., C. 78, n.º 25 y C. 78, n.º 56, f.º 66 r y v.

(34) 1513. Septiembre 24. Valladolid, en A.D.A., C. 78, n.º 56, f.º 68r y v.

(35) Véase n. 6.

(36) «e que useys del dicho ofiçio por vos e por vuestros lugaresthenientes en las partes e segund que vos será señalado por mi carta firmada del Rey mi señor e padre, e podays oyr e librar e determinar los pleitos e cabsas çeviles e creminales de que al dicho ofiçio de Almirantazgo pertenesçe el conoçimiento segund hallaredes por derecho, e usar e useys el dicho ofiçio vos e los dichos vuestros lugares thenientes en todas las otras cosas a él anexas e pertenesçientes...». Véase n. 6.

con residencia en Málaga, y delegados en los otros puertos importantes del litoral granadino.

La vida del oficial Gregorio de Coca no fue fácil, pues los concejos de las ciudades y villas comprendidos en su esfera de actuación plantearon desde el primer momento de su existencia una cerrada oposición a todo lo que tuviera relación con el Almirante, al considerar agraviados sus derechos.

Ya hemos reseñado cómo después de haber prestado juramento ante el Consejo Real (37), su primer intento de toma de posesión del oficio se había saldado con un rotundo fracaso, por la acción concertada de Granada y Málaga, que elevaron protesta ante el Consejo, donde vieron derrotada su pretensión. Finalmente tomó posesión en Málaga y los otros puertos del litoral granadino en diciembre de 1512, lo que aprovechó para nombrar alguacil del oficio a Alonso de Medina, quien en el futuro habría de tener una activa participación en la vida del Almirantazgo.

Casi inmediatamente después aparecerá el oficio de alcalde mayor, desempeñado por el bachiller Valencia.

Curiosamente, uno de los oficiales que más dificultades encontró fue el escribano, pues hubo de vencer la cerrada oposición de los escribanos del número de la ciudad, quienes ya en la toma de posesión de Coca habían exigido participar en todos los negocios del Almirantazgo. Finalmente, el rey Don Fernando otorgó una cédula, el 27 de agosto de 1513, en la que disponía que fueran los escribanos del Almirante quienes intervinieran en los actos referidos a su jurisdicción (38).

Este primer esquema se mantuvo hasta el estallido de la revuelta de Málaga contra Fadrique Enríquez en 1516. En adelante, y desde el momento en que pudo de nuevo retornar a la posesión pacífica del Almirantazgo, estableció la costumbre de dar a sus lugartenientes, en el momento de su nombramiento, instrucciones que trataban de forma pormenorizada las principales cuestiones a las que debían prestar atención para un mejor desempeño del oficio (39).

(37) En relación con esta cuestión, las autoridades municipales y el corregidor continuaban poniendo trabas a la actuación de los oficiales del lugarteniente, al interpretar que la obligación del juramento antes de comenzar el ejercicio de sus oficios debía ser cumplimentada en el Consejo Real. Intervino el Rey, escribiendo el 9 de septiembre de 1514 a Hernando de Vera, corregidor de Málaga y Vélez, a petición del Almirante, para disponer que el juramento debía efectuarse ante los corregidores y justicias del lugar donde residieren. A.D.A., C. 78, n.º 56, ff. 88-89.

(38) A.D.A., C. 78, n.º 24, f.º CXC y n.º 25, ff. 1v-2.

(39) Los documentos que conocemos de este tipo, desafortunadamente, contienen instrucciones particulares con referencias genéricas a una instrucción general, que Fadrique Enríquez entregó a Hernando de Joara cuando le dio el oficio en 1518, y a la sazón debía encontrarse en poder de un doctor Espinosa, residente en Valladolid. Los sucesivos lugartenientes recibían un ejemplar al tiempo que prestaban juramento.

1519. Julio 7. Barcelona. Copia simple de la Instrucción que el almirante dio a Garci Osorio cuando le dio la tenencia del oficio de Almirante de Granada.

«Lleváis un poder para ejercer el dicho oficio de lugar teniente en dicho reino de Granada con la jurisdicción, derechos, etc., y avéis de cobrar los derechos que le pertenecen.

El documento más ilustrativo es sin duda el que otorgó a su pariente Hernando Enríquez de la Carrera, señor de Villaverde, al nombrarle lugarteniente el 18 de enero de 1520, ya que de forma muy pormenorizada describía la planta del oficio en los puertos del litoral del reino granadino a los que se extendía la jurisdicción del Almirante (40).

Una historia de conflictos

Si en el ámbito sevillano la actuación de los lugartenientes había originado quejas más o menos frecuentes y justificadas, en Málaga las protestas alcanzaron una dimensión explosiva, de auténtico odio hacia todo lo que representaba una jurisdicción extraña, opresora de los privilegios de la ciudad.

En ningún lugar como en dicha ciudad puede apreciarse más nítidamente el rechazo generalizado hacia la jurisdicción del Almirante, a su implantación, y, posteriormente, a la actuación del lugarteniente y sus oficiales.

El tribunal del Almirantazgo se constituyó inmediatamente después de la toma de posesión de Gregorio de Coca y, lógicamente, una de sus competen-

»Lleváis una carta para el doctor Espinosa para que le dé un traslado de las instrucciones y capítulos que Fernando de Joara llevó cuando fue a tomar la posesión del oficio.

»Dicho doctor mostrará una escritura que otorgó y juró Fernando de Joara y deberá otorgar otra como aquella.

»En el poder va un poder general para todos los puertos y hay un pleito pendiente en la Chancillería contra Juan Cid sobre 910.000 que cobró de los derechos del oficio el tiempo que lo tuvo, y trabaje para que el pleito se despache y sentencie para que se cobren los derechos y en todo los demás pleitos se dé buen recaudo para que se vean y sentencien en Granada, donde penden.

»Escribe al adelantado su hermano, para que despache para la Chancillería de Granada un procurador llamado Álvaro Alonso y esté con el citado Osorio y le dé poder y le pague lo que el adelantado asentare con él en cada año, entendiendo en los pleitos.

»Escribe al presidente de Granada en recomendación de Osorio y sobre los pleitos.

»Escribe al corregidor de Málaga Íñigo Manrique y a don Diego de Guzmán y al corregidor Antonio de Bobadilla

»Ha de recibir por inventario todas las escrituras y cédulas del rey que tocan al oficio.

»Ha de escribirle de continuo y citar los derechos que hubiere en el oficio y cada año ha de enviar las cuentas del valor del oficio en todos los puertos.

»Todo ello demás y allende de guardar y cumplir los capítulos que el dicho doctor Espinosa dará y para ello se le da el memorial firmado de su nombre». A.D.A., C. 78, n.º 54.

Los lugartenientes aparecen investidos de gran autoridad, con facultad para nombrar oficiales subalternos. En este sentido, la escritura de poder otorgada por Hernando de Joara, lugarteniente, en junio de 1519 a Juan de Brete, vecino de Motril, para hacerse cargo del Almirantazgo de Motril, Salobreña y Almuñécar. Ese mismo mes también otorga poderes a Antón de Jerez y su hijo Martín, vecinos de Marbella, para cobrar derechos y deudas en dicha villa, en LÓPEZ BELTRÁN, M.ª T.ª: *El puerto de Málaga en la transición a los tiempos modernos*. Málaga, 1986, p.197.

(40) 1520. Enero 18. Valladolid. Instrucción del almirante Fadrique Enríquez a Hernando Enríquez de la Carrera, señor del lugar de Villaverde, para ser teniente de almirante en el Reino de Granada. Comparece el citado ante un escribano del número de la villa y dice que el almirante le había dado el título de teniente y que debía recibir una instrucción del doctor Francisco de Espinosa para el ejercicio del oficio y que estaba presto para hacer el pertinente juramento.

En primer lugar, en relación a los oficiales que ha de poner.

cias era el conocimiento de las cosas de la mar por un alcalde, con posibilidad de llevar las apelaciones contra sus sentencias ante el lugarteniente.

Conocemos la organización del tribunal del Almirantazgo en la ciudad de Málaga gracias a un interesante documento de 1520. Figuraba al frente el lugarteniente, con un letrado para aconsejarle en las apelaciones contra las sentencias del alcalde, el alcalde del Almirantazgo, un escribano de los autos del juzgado y, finalmente, un procurador, esquema que no debía de ser diferente del primitivo.

En Almería y Marbella existían lugartenientes letrados, con alcaldes y escribanos para los despachos del oficio y los pleitos. Por último, en Vélez Málaga, lugarteniente letrado.

Las apelaciones contra sus sentencias debían llevarse ante el lugarteniente (41).

Por la abundante documentación que generó, sabemos que muy pronto el

Málaga. En esa ciudad, donde los debates con las autoridades municipales habían sido más duros, con episodios de violencia y la prisión de alguno de ellos, los oficiales eran personas de toda confianza, por lo que en las Instrucciones ordenaba al lugarteniente mantenerles en sus puestos: entre ellos figuraba el alcalde, bachiller Valencia, el escribano Alonso de Villalón y el alguacil Alonso de Medina.

En Marbella un teniente, alcalde, alguacil y escribano.

En Vélez Málaga, lugarteniente y guarda.

En Almería, lugarteniente, alcalde, alguacil y escribano.

Él lleve de salario 80.000 maravedíes de lo que renta y vale el oficio, y pague por tercios los acostamientos que están declarados, enviando la cuenta al almirante de todo lo que más valiere y rentare el Almirantazgo, conforme a los aranceles que están en poder de Villalón, con facultad para hacer alguna quita a personas vecinas de Málaga que deben derechos de sus libranzas y lo reciban por gracia, y se extienda a los vecinos que no cargan por vía de trato, y no a los genoveses que están en la ciudad ni otros que cargan por vía de trato.

Si Joara no hubiera tomado letrado en Granada como se le mandó que fuese el licenciado Sánchez y que le diese de salario 5.000 maravedíes, que luego le tome por letrado con mismo salario y si no fuera ése que sea otro, con mismo salario.

Si no hubiera tomado procurador en Granada el dicho Joara, lo pueda hacer con salario de 2.000 maravedíes.

Cuando fuere necesario despachar correo, se haga a costa del almirante.

De cuenta y razón signada de escribano, y además cuando terminara el oficio y en quince días de cuenta y razón de lo que hubiera recibido demás de lo que puso en la cuenta.

Que no lleve derechos demasiados y asiente la cuenta y razón de todo lo que llegara a su poder de los derechos y menudos de oficio.

Si no enviara por los tercios la memoria de los maravedíes que se hubieran cobrado, que el Almirante pueda tomarlos a cambio sobre él y a su costa.

Finalmente el citado Enríquez de la Carrera hace juramento de guardar todo fiel y verdaderamente. A.D.A., C. 79, n.º 2.

(41) Conocemos el salario de todos ellos, el bachiller Valencia, alcalde del Almirantazgo en Málaga, debía llevar un sueldo de 8.000 maravedíes cada año, y si no lo quisiera, debía ofrecerlo al bachiller de Trujillo con el mismo sueldo.

A Alonso de Villalón, escribano, 9.000 maravedíes.

A Alonso de Medina, alguacil, 4.000 maravedíes.

A Jiménez, escribano de los autos del juzgado, 6.000 maravedíes y si no lo quisiera otro con mismo salario.

Un letrado que fuera buen hombre y suficiente para aconsejar en las cosas que hubiere menester, para determinar los pleitos que fueren al teniente por apelación del alcalde, otros 3.000 maravedíes y que sea el mismo que tenía Joara.

concejo de Málaga protestó por la forma en que el lugarteniente del Almirante estaba estimando las apelaciones. El resultado fue una real cédula, expedida en Segovia el 15 de julio de 1514, en la que se incluía una ley de las Cortes de Toledo de 1480, donde se recordaba que en las sentencias de 3.000 maravedíes abajo y sin costas no debía apelarse al Consejo Real, sino que la resolución del recurso correspondía al concejo de la ciudad donde el juez hubiera pronunciado sentencia, en un plazo de cinco días, pudiendo ser concedida ésta antes de quince. La carta real ordenaba al lugarteniente obedecerla y cumplirla.

El concejo ordenó al escribano Bernardino de Madrid hacer un traslado de su contenido y notificarlo a Coca el día 28 de julio de 1514 (42).

El segundo acto tuvo lugar poco después. Juan Sánchez, lugarteniente del escribano del concejo, notificó a Coca el 25 de agosto de 1514 una real provisión de 14 de agosto, expedida a petición de Vergara, procurador de la ciudad en Valladolid, donde se le ordenaba enviar las apelaciones ante la Audiencia y Chancillería de Granada en asuntos de cuantía superior a 3.000 maravedíes y en las causas criminales (43).

El día 30 compareció Rodrigo de Aldana, procurador de la ciudad, ante el licenciado Alonso Fernández de Soria, lugarteniente del corregidor, requiriendo

-
- Un procurador suficiente y solícito para procurar las cosas del oficio, con 1.500 maravedíes.
 - En Marbella, un teniente con salario de 3.000 maravedíes y sea Pedro Fernández de Reguera u otro que mejor le parezca.
 - Un alcalde, 2.000 maravedíes.
 - Un alguacil con 1.000 ó 1.500 maravedíes.
 - Un escribano ante quién pasen los despachos del oficio y los pleitos 1.000 maravedíes.
 - En Vélez Málaga, un lugarteniente que sea el bachiller Castillo y si no quisiera se ponga otro con 3.000 maravedíes.
 - Un guarda para el tiempo de la cargazón de la pasa 500 maravedíes y no hay necesidad de poner nadie más.
 - En Almería, un lugarteniente que sea el bachiller Careaga u otro con 7.000 maravedíes.
 - Un alcalde con 1.000 maravedíes.
 - Un alguacil con 1.500 maravedíes.
 - Un escribano por ante quién pasen los despachos del oficio y los pleitos con 1.500 maravedíes.

En los otros puertos ha de poner los oficiales que fueran necesarios, pero no han de llevar salario porque hay poco que hacer y todos ellos como los anteriores han de ser los que están puestos por Joara si le pareciere que son bastantes y suficientes, los cuales han de recibirlos nuevamente de su mano, en A.D.A. C. 79, n.º 2

(42) *Proceso sobre apelaciones en Málaga*, en A.G.S. Consejo Real, leg. 28, n.º 23, ff. 1-2v. y BEJARANO RUBIO: *El Almirantazgo...*, pp. 79-80. Dos días más tarde, el citado presentó un escrito de alegaciones en el que decía haber sido ganada la carta mediante engaños, sin haberle emplazado para defender sus posiciones, razonando que en Málaga la jurisdicción del Almirantazgo debía ser ejercida de igual forma que en Sevilla, y en ésta las apelaciones de las sentencias del alcalde del Almirante iban al lugarteniente y no al cabildo y regimiento. *Proceso...*, f.º 3r y v.

(43) *Proceso...*, ff. 8-11. Pedido el traslado de la provisión, el día 27 de agosto Gregorio de Coca presentó ante el escribano un escrito de razones, reafirmando en lo anteriormente expresado un mes antes al sostener que se trataba de cosas distintas, porque la carta de la reina sólo hablaba de las apelaciones de cuantía de 3.000 maravedíes abajo. *Proceso...*, ff. 11v-12v.

do el cumplimiento de la disposición real. Finalmente, ese mismo día el lugar-teniente del Almirante manifestó haber suplicado ante la Reina y no ser juez el teniente por estar recurrido (44).

Ante la cerrada negativa de Gregorio de Coca, el asunto acabó en Valladolid, donde Vergara se personó ante el Consejo el 11 de septiembre (45).

No obstante el pleito aún no había acabado, pues el mismo Vergara solicitó el 2 de octubre la expedición de una sobrecarta para que las apelaciones de cuantía superior a los 3.000 maravedíes y las causas criminales fueran llevadas a la Audiencia de Granada (46). Finalmente, los oidores dieron el pleito por concluso el día 10 de octubre, después de ser declarada la segunda rebel-
día del procurador del Almirante (47).

Este asunto también se resolvió de forma favorable para sus intereses, pues incluso antes de que el Consejo Real decidiera quedó clara la voluntad del Rey. El 9 de septiembre dirigió una cédula a Fernando de Vega, corregidor de Málaga, en la que ordenaba que, a pesar de la carta de su hija, la reina Juana, las apelaciones de cuantía inferior a 3.000 maravedíes debían corresponder a los oficiales del Almirante (48). El golpe definitivo a las pretensiones del concejo tuvo lugar el 15 de noviembre, cuando nuevamente el Rey envió a Málaga una sobrecarta que incorporaba la anterior provisión, para atribuir ahora a la jurisdicción del Almirante también el conocimiento de las apelaciones de las sentencias en causas criminales (49).

El conflicto de las sacas de pan y cosas vedadas

Considerando el clima tan enrarecido de las relaciones entre el Almirante y Málaga, nada tiene de particular que surgieran problemas cada vez que se presentaba la ocasión, y desde luego venía siendo un campo abonado todo lo que hacía relación a las sacas de pan y las cosas vedadas. El 10 de febrero de 1513 intervino el Rey, a petición del Almirante, ordenando al corregidor de Málaga que permitiera a éste cobrar un maravedí por cada libra de seda de cadarzo y no sólo fina, en cumplimiento del arancel de los derechos (50). Días más tarde, el 16, nuevamente dispuso que el corregidor no impidiera al almirante la cobranza de sus derechos aunque algunos mercaderes alegasen fran-

(44) *Proceso...* f.º 14.

(45) Los oidores mandaron que el almirante mostrase los privilegios del oficio, siéndole notificado a su procurador Alonso Romano. Éste no presentó lo que se le requería, y una vez agotados los plazos fue sucesivamente declarado en rebeldía. Por fin, el día 27 los oidores dieron el pleito por concluso en lo que tocaba a las apelaciones de 3.000 maravedíes abajo *Proceso...*, ff. 3v-7

(46) *Proceso...* f.º 8.

(47) *Proceso...*, ff. 15-16.

(48) 1514. Septiembre 9. Valladolid. A.D.A., C. 78, n.º 21, ff. XXIII-XXIV y n.º 56, ff. 42v-43v.

(49) A.D.A., C. 78, n.º 21, ff. XXIIIv-XXIV y n.º 24, ff. ICv-C. BEJARANO ROBLES, F.: *El Almirantazgo...*, pp. 80-81.

(50) A.D.A., C. 78, n.º 56, ff. 58v-59.

quezas y exenciones (51). De la obligación no debían excusarse ni tan siquiera los encargados de proveer en lo tocante a las armadas que se aprestaban en la ciudad (52).

Como ocurría casi siempre, el cumplimiento de las órdenes daba ocasión a nuevos problemas, y el Rey hubo de ordenar al corregidor de Málaga, el 27 de agosto de 1513, que no diese licencia para sacas de pan ni cosas vedadas, pues esa facultad correspondía a los oficiales del Almirante, y que tomase únicamente cierta cantidad para el suministro de la ciudad (53). Ese mismo día dispuso que las justicias de los puertos del Reino de Granada obligaran a los barcos que se cargasen, aunque fuera por mandato del Rey, a pagar derechos de anclaje como en Sevilla (54), que no surgió efecto pues la orden fue reiterada apenas un mes después (55).

La provisión referida a las sacas de pan fue obedecida, pero no cumplida, y con gran insistencia nuevas provisiones reales ordenaron su cumplimiento, primero el 11 de marzo de 1514 (56) y, posteriormente, el 9 de septiembre, para que el corregidor cumpliera las anteriores disposiciones a pesar de la suplicación de la ciudad (57).

Habría que esperar al año siguiente para que los problemas de las sacas de pan entrasen en vías de solución. El día 8 de enero de 1515 hubo un pequeño amago de crisis, protagonizado por el bachiller Diego de Valencia, alcalde mayor del Almirantazgo, al requerir a Juan Sánchez, escribano de la ciudad, que se abstuviese en cualquier asunto referido a la carga de pan, para lo cual hizo leer a su escribano Villalón la provisión ya citada de 9 de septiembre (58). Al día siguiente, éste requirió al corregidor que no consintiese a Sánchez intervenir en la carga del pan en el puerto, al tratarse de un asunto que correspondía a la jurisdicción del Almirantazgo. El 11, por fin, el corregidor acató la provisión real (59).

En este asunto, como en todos los demás, no parece que Málaga cumpliera de buen grado las disposiciones reales y de nuevo llevó sus reivindicaciones ante el Consejo, del que consiguió una provisión, el 1 de febrero de 1515, en virtud de la cual se emplazaba al almirante o a su procurador para presentar alegaciones (60).

También estaban surgiendo fricciones en torno a los derechos de anclaje y a la aplicación del arancel. En noviembre de 1514, un maestre de Lequeitio dio un poder a Pedro García de Aróstegui en el pleito que mantenía con el lugarteniente Coca en razón de dichos derechos y de otros que éste le exigía, siendo franco de pagarlos (61).

(51) A.D.A. C. 78, n.º 56, f.º 38r y v.

(52) 1513. Febrero 16. Valladolid. A.D.A. C. 78, n.º 56, f.º 62r y v.

(53) A.D.A. C. 78, n.º 25.

(54) A.D.A. C. 78, n.º 56, f.º 66r y v.

(55) 1513. Septiembre 24. Valladolid, A.D.A. C. 78 n.º 56, f.º 68r y v.

(56) A.D.A. C. 78, n.º 24, CCII.

(57) A.D.A. C. 78, n.º 24, CCIII.

(58) A.D.A. C. 78, n.º 29.

(59) A.D.A. C. 78, n.º 30.

(60) BEJARANO ROBLES, F.: *El Almirantazgo...*, pp. 83-84.

(61) La noticia en LÓPEZ BELTRÁN, M.ª T.ª: *El puerto...*, p. 197.

Como en anteriores ocasiones, el Almirante recurrió de nuevo al Rey para solucionar los problemas, consiguiendo una serie de cédulas en el mes de febrero de 1515 (62).

Pero todavía quedaba la apoteosis del Almirante, con la que iba a terminar la primera época de relaciones con el concejo de Málaga. El 18 de abril de 1515, y en días sucesivos hasta el 14 de mayo, el escribano Villalón fue presentando ante el corregidor y justicias de la ciudad las distintas provisiones reales, en virtud de las cuales requería los correspondientes traslados, que le fueron otorgados (63).

Sin embargo, parece que el gran momento fue dejado para el final. El día 17 de mayo, en comparencias sucesivas, solicitó el traslado de los principales documentos que hacían referencia al Almirantazgo de Granada, fundamentalmente el privilegio de la Reina, con sus correspondientes pregones en villas y puertos del litoral granadino, el arancel de los derechos, también con sus pregones, y la orden del Rey para que fuera recibido el almirante (64).

El problema de los quintos de las presas

Técnicamente, cuando los navíos de la Armada Real, separados de la flota al mando del Almirante, o el buque de un particular, corsario o no, capturaban bienes a los enemigos, debían reservar la quinta parte de lo obtenido al Rey, como reconocimiento de su señorío.

Los historiadores que han considerado la cuestión se muestran de acuerdo en la gran antigüedad del derecho del quinto (65) y, poéticamente, Partidas explicaba la naturaleza de este derecho:

«La primera por reconocimiento de señorío, que es mayor sobre ellos e son con él una cosa, él por cabeza, e ellos por cuerpo. La segunda por debdo de la naturaleza que han con él. La tercera por agradescimiento del bien fecho,

(62) El día 5 mandó al corregidor de Málaga apremiar a los maestros de las naos que alegasen franquezas, para satisfacer los derechos de anclaje y tonelaje, aunque fueran bastimentos destinados a Orán. El 14, de nuevo al corregidor de Málaga y a las justicias del Reino de Granada, para que obligasen a los de San Sebastián y Motrico a pagar los derechos del almirante, igual que en Sevilla. El 15 reiterando su orden del día 5, y, finalmente, el día 16 de febrero, al corregidor de Málaga, para que consintiesen en que pudiera llevar los derechos correspondientes al arancel y a las sacas de pan, respectivamente. A.D.A. C. 78, n.º 31, 32 y 56, f.º 70r y v.

(63) En total solicitó el traslado de 27 provisiones reales, referidas todas ellas a quintos, sacas y anclajes, es decir, los distintos frentes en los que se había desarrollado la guerra entre el almirante Fadrique Enríquez y, básicamente, la ciudad de Málaga, reconociendo todas ellas sus pretensiones. Los documentos son traslados de las cartas reales que de forma individualizada se han venido describiendo en este capítulo.

(64) A.D.A. C. 78, n.º 56, ff. 2-20.

(65) CASARIEGO, J. E.: *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispánico*. Madrid, 1947, p. 62, encuentra su origen en el Génesis, en tanto que ACIÉN ALMANSA, M.: «El quinto de las cabalgadas. Un impuesto fronterizo», en *II Congreso de Historia de Andalucía*. Sevilla 1982, pp. 39-51, lo hace surgir en la sociedad tribal de la Arabia preislámica, de donde pasaría al Estado islámico, al sistema feudal peninsular y al Estado moderno hasta el momento de su desaparición.

que dél resciben. La quarta, porque es tenuto de los defender. La quinta, por ayudarle a las misiones que ha fecho o podría fazer» (66).

Compatible con este derecho era el que derivaba directamente de la actividad corsaria, a cargo de «todas las galeas e naos, e galeotas e leños e otras fustas cualesquier, que armaren a otras partes, de que yo haya de haber el quinto, que ayamos nos las dos partes deste quinto et vos el dicho almirante que ayades la tercia parte deste quinto». En este caso se trata de una cláusula de estilo que va a incorporarse a todos los privilegios de concesión del oficio y que aparece claramente documentada como mínimo desde el nombramiento como almirante de Ambrosio Bocanegra en 1370 (67).

Su cuantía, evidentemente, variaba mucho en función de la mayor o menor actividad marinera, y en época de conflictos experimentaba considerables aumentos. Al tratarse de percepciones coyunturales, sufrieron cambios en las condiciones de arriendo de las rentas del Almirantazgo (68). En ciertas

(66) PARTIDAS, II, 25.4

(67) Así se contiene en el privilegio de concesión del oficio, otorgado en Sevilla el 16 de agosto de 1370. Biblioteca Nacional (BN). Ms. 20.262, n.º 60.

Se entiende como corso marítimo la empresa naval de un particular contra los enemigos de su Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos. Los especialistas reconocen la existencia de dos tipos de corso: el primero de ellos, el llamado corso general, en tiempo de guerra y ejercido por todos los súbditos de un monarca sobre los súbditos y propiedades marítimas del otro beligerante, y otro, el corso particular o curso de represalias, ejercido también con la autorización del monarca pero sólo por aquellos súbditos que lo solicitasen mediante la exposición de una ofensa o daños efectivos o imaginarios. De aquí las cartas o letras de marca para el corso general y las cartas o letras de represalias para el ejercicio del corso particular. Además, esta actividad entraría plenamente dentro de los planes políticos de los monarcas, al prestar un servicio a los Estados, con la condición de respetar a los navíos de países aliados e indemnizar a los afectados en caso de error. AZCÁRRAGA BUSTAMANTE, J. L.: *El corso marítimo*. Madrid, 1950, pp. 27-29.

A tenor de estas premisas, parecería sencillo diferenciar al corsario del pirata, pues este último suele ser definido como un individuo que actúa por su cuenta y riesgo atacando todo navío que se encuentra en su ruta sin importarle su nacionalidad; pero en numerosas ocasiones la documentación medieval no permite distinguir en la práctica ambos tipos de actividad, puesto que en muchos casos el corsario se transforma en pirata al no respetar las treguas y las paces acordadas por los Estados. No obstante, ha de servirnos como punto de partida la existencia de una autorización o una comisión auténtica en el caso del primero, en tanto que el segundo únicamente se conduce por su propia iniciativa, y en esta diferenciación de conceptos la autoridad pública tendrá un papel cada vez mayor durante los siglos bajomedievales. Sobre ambos términos, así como para una puesta al día de la problemática de corsarios y piratas durante la época bajomedieval, resulta de lectura imprescindible el completo y documentado trabajo de BELLO LEÓN, J. M.: «Apuntes para el estudio de la influencia del Corso y la Piratería en la política exterior de los Reyes Católicos», *Historia, Instituciones, Documentos*, 23. Sevilla, 1996, pp. 63-97, que constituye la más reciente puesta al día del problema corsario.

(68) En las escrituras de arrendamiento, como cláusula de estilo, se incluye habitualmente la expresión *fuera de los derechos que le pertenescen en las armadas, e fuera del terçio del quinto del rey en guerra e fuera della, e fuera del quinto de canarios e canarias...* No obstante, desde el arrendamiento otorgado a favor de Rodrigo Álvarez de la Becera en 1455 parece que comienza a cambiar la tendencia, al corresponder al arrendador, en su condición de lugarteniente, los derechos y quintos que habían pertenecido al almirante sobre los esclavos canarios.

épocas, como durante la guerra de Granada o inmediatamente después, una vez integrados los puertos del litoral granadino en Castilla al comenzar las primeras conquistas en el norte de África, estas actividades alcanzaron un notable desarrollo.

La percepción de los derechos del quinto de las presas, cuya naturaleza nadie discutía, estaba íntimamente ligada a la necesaria presencia de una maquinaria hacendística eficaz en los puertos donde debía cobrarse. Sin embargo, durante buena parte del siglo xv la circunstancia política más característica en el área andaluza fue la falta de normalidad. En numerosas ocasiones, los oficiales reales habían sido desplazados por distintos señores, erigidos en usurpadores de la autoridad monárquica, con la consiguiente pérdida de rentas de la Corona y, por supuesto, también del Almirante cuando se enfrentó al poder real.

Los reyes Fernando e Isabel hicieron merced al almirante Alonso Enríquez, el 15 de febrero de 1475, de los dos tercios que les correspondían en los quintos de las presas (69). Sin duda, la justificación eran los extraordinarios servicios que venía prestando su pariente y el desconocimiento de las posibilidades económicas de los quintos en el área andaluza, como consecuencia de la práctica ausencia de autoridad monárquica durante tanto tiempo.

La merced fue confirmada el 23 de diciembre de dicho año, ante las dificultades que estaban encontrando el almirante y sus oficiales en la percepción de dicho derecho (70), aunque los Monarcas se reservarían los quintos procedentes del comercio con Guinea, rescates logrados en la navegación a unos territorios cuya conquista correspondía a la Corona. Posteriormente, también las personas y bienes obtenidos en tierra de moros por quienes fueran a capturarles arriesgando sus vidas.

En relación con el derecho del quinto, cuando la actividad naval contra los portugueses se encontraba en plena ebullición, tuvo lugar un enojoso incidente, al negarse el duque de Medina Sidonia a consentir que el lugarteniente del Almirante entendiese en la cobranza de los quintos de las presas llevadas a Barrameda, Palos y Moguer, con el problema suplementario de que se habían capturado muchas carabelas portuguesas y musulmanas, de lo que correspondía al Almirante más de 100.000 maravedíes.

También el lugarteniente refirió un curioso episodio protagonizado por una flotilla al servicio de los Reyes, al atacar un carracón genovés cargado de trigo. Sus tripulantes, salvo un hombre y cuatro mujeres, desampararon la embarcación, que fue llevada a Sanlúcar. Inmediatamente estalló un conflicto, porque un aragonés de la armada, criado del conde de Prades, reclamó la presa como suya y no de los Reyes.

Después llegaron el doctor De Lillo, el cronista Palencia y el lugarteniente Ribadeneira, para entender del caso. Por parte de los genoveses fue alegado que se les debía devolver la carga; ante el cariz que iban adquiriendo los acontecimientos, el lugarteniente embarcó en una carraca genovesa que estaba en

(69) A.G.S. R.G.S., f.º 121.

(70) A.G.S. R.G.S., f.º 791.

el puerto, amenazando al aragonés. Finalmente acordaron dejar el conocimiento del asunto a los Reyes, para que fuesen ellos quienes resolviesen (71).

Evidentemente, los Monarcas conocieron estos problemas y decidieron solucionarlos dictando una serie de provisiones, encaminadas a restablecer la situación, que ordenaban respetar tanto los derechos del fisco real como los del Almirante. Finalmente establecieron con carácter general la mitad del quinto de las presas para cada una de las partes (72).

Sin embargo, no tardaron en surgir dificultades, por la poca efectividad de las disposiciones reales y la anormalidad de la situación por la guerra de Granada. Además, la política real de favorecer la acción de los marinos castellanos con mercedes de los quintos reales de las presas hechas en el mar parece que originó problemas, al incluir los beneficiarios la parte del Almirante de Castilla.

En último término, los Reyes decidieron actuar, expidiendo una serie de provisiones en las que dejaban bien de manifiesto que las mercedes de exención del quinto de las presas debían entenderse en lo que hacía referencia a los derechos reales, y no a los del Almirante (73).

Los conflictos estallaron en toda el área andaluza al intentar los oficiales del Almirante aplicar la merced real de 15 de agosto de 1491 (74) y tratar de cobrar la mitad del quinto real de las cabalgadas en tierra de moros, que los actores se negaban a satisfacer. Todos ellos alegaban privilegios de merced de los derechos reales y, caso de corresponder alguno al Almirante de Castilla, era sobre acciones en el mar y a sueldo de los Monarcas o del mismo Almirante, pero en ningún caso debería percibir derechos de las presas en tierra de moros (75).

(71) Carta del lugarteniente Ribadeneira al almirante de Castilla exponiendo los problemas del oficio, en A.D.A., C. 111, n.º 24.

(72) En este sentido, 1478, enero 9. Sevilla, A.G.S. R.G.S. enero, f.º 137 y 138 y 1478, enero 20. S.L., R.A.H. Salazar, M-50, f.º 53, n.º 12.

(73) Así, 1490, mayo 10. Sevilla, A.D.A., C. 78, n.º 19 y 23, f.º 1v-2 y 1491, abril 7. Sevilla, A.D.A., C. 77, n.º 103.

(74) Carta de mandato de los reyes Don Fernando y Doña Isabel, ordenando pagar al almirante Fadrique Enríquez la mitad de las presas de moros y de las mercaderías que se tomasen en el mar. A.D.A., C. 77, n.º 104.

(75) El día 25 de febrero de 1495, Francisco de Villadiego, apoderado del almirante, requirió a Juan y Alfonso de Alanís, vecinos y mercaderes de Almería, el pago del medio quinto de las presas de moros que habían hecho. Se presentó Villadiego haciendo leer la carta de los Reyes de 15 de agosto de 1491. Luego requirió a los dichos le pagasen el medio quinto de una cabalgada en la que consiguieron 11 moros y moras, de la que correspondía al almirante una cabeza y el medio quinto de otra, en total hasta 20.000 maravedís.

El día 27 compareció Juan de Alanís ante el escribano y testigos diciendo no estar obligado porque él no hizo armada; además, el almirante sólo lo es de Castilla y no de Granada, y cuando los Reyes dieron su cédula no habían conquistado todavía el Reino de Granada y además la presa se había hecho en tierra de moros y no en el mar.

El día 28, ante el licenciado Diego López de Trujillo, corregidor y justicia mayor de Guadix y su tierra, y en presencia de Cristóbal de Biedma, escribano mayor del concejo y ayuntamiento de la dicha ciudad, compareció el citado Villadiego, haciendo leer la carta de poder del almirante a Francisco de Soria de 22 de marzo de 1492 y la de Soria de 4 de febrero de 1495, diciendo que la merced no tenía efecto por ser de 12 bancos abajo y sólo pueden gozar los que

Desde luego no parece que en esta primera etapa lograran los oficiales del Almirante hacer efectivas sus reclamaciones. Y los Reyes, ante la magnitud que iba alcanzando el problema, ordenaron al corregidor de Jerez, el día 29 de noviembre de 1501, determinar los pleitos pendientes, en razón de los quintos de presas y cabalgadas, en el arzobispado de Sevilla y obispados de Cádiz y Málaga (76).

Resulta evidente que el conflicto ya estaba planteado y que el corregidor de Málaga, Juan Gaitán, de acuerdo con la ciudad intentaba oponer todo tipo de dificultades. A finales de ese año, el capitán Martín Fernández Galindo, habiendo hecho una importante presa de 13 fustas de moros, se negaba a pagar los derechos del Almirante. Lógicamente, éste protestó, y el 8 de febrero de 1504 conseguía una cédula que ordenaba al corregidor vender la presa y pagarle los derechos correspondientes. No parece que, de nuevo, tuviera cumplimiento la orden, y Luis Ortiz, en nombre del Almirante, le reclamó el 17 de agosto el medio quinto de éste, a lo que Gaitán respondió no ser parte (77).

Las circunstancias políticas condicionaron durante varios años todo lo que hacía referencia a los intereses del almirante en el Reino de Granada y finalmente, como corolario de las mercedes de 6 de marzo de 1512, el Rey ordenaba ese mismo día al corregidor de Almería pagar a Fadrique Enríquez la mitad de los quintos de cabalgadas y presas hechas en la mar (78), mandato que extendía el día 29 de mayo a Sevilla, Málaga y Granada (79).

Sin embargo, parece que cada día surgían nuevas dificultades. Durante el mes de marzo de 1513, el lugarteniente Gregorio de Coca viajó a Vélez Málaga para requerir al bachiller Juan Yuste, teniente de corregidor, el pago de la mitad de los quintos de presas y esclavos que se trajeran de Canarias. Un día después, el mismo Coca exigió la mitad del quinto de siete moros que tenía presos, recibiendo la respuesta de que se trataba de renegados y que habría de esperar a su venta para percibir los derechos que le correspondían (80).

scan de 12 bancos arriba, pero de la parte que corresponde a los reyes, apremiándole a pagar al dicho Alfonso de Alanís lo que le corresponde, por ser la costumbre de la ciudad como parece por la paga que hizo Lezcano hace tres años de medio quinto del almirante de la cabalgada que hizo saliendo del puerto de la ciudad.

El corregidor dijo recibir a ambas partes a prueba y que no reconoce que el almirante lo sea de Granada, no siendo parte, ni sus procuradores.

Villadiego lo pide por testimonio y se lo dieron. A.D.A. C. 77, n.º 107 y 108.

Posteriormente, el citado Francisco de Villadiego viajó a Málaga con poder del lugarteniente del almirante, requiriendo los días 17, 18 y 19 de marzo a Juan de Castellanos, Lorenzo de Zafrá y Pedro de Maridueñas la mitad del quinto de las presas que todos ellos habían conseguido en tierra de moros, concretamente el primero de ellos de 40.000 maravedíes; el segundo una presa de 35 moros y moras, evaluados en 400.000 y otros 35.000 de sus pertenencias, y de 170.000 maravedíes el tercero. Todos ellos respondieron en días sucesivos no tener que pagar nada. A.D.A. C. 77, n.º 106.

(76) A.D.A., C. 78, n.º 3.

(77) A.D.A., C. 78, n.º 5.

(78) A.D.A., vitrina 26.

(79) A.D.A., C. 78, n.º 14, ff. 1-5, C. 78, n.º 22 y n.º 56, ff. 11-13v.

(80) A.D.A., C. 78, n.º 56, f.º 62 r y v.

Prácticamente los problemas se reproducían frente a todas las autoridades. El Rey escribió el 10 de septiembre a Berenguer Doms, capitán de sus galeras, para que tanto él como los otros capitanes pagasen al Almirante la mitad del quinto de las cabalgadas, aunque fuesen hechas en armada (81). Dos semanas más tarde ordenó a Pedro Laso, receptor de los quintos y cabalgadas del Reino de Granada, acudir al Almirante con la mitad de los quintos, aunque fuesen presas de barcos reales y pese a que algunas personas tuvieran merced, ya que se entendía que ésta sólo se refería a los derechos reales (82).

Nuevamente, Málaga iba a entrar en liza frente a Fadrique Enríquez con motivo de los derechos de los quintos. Durante 1514, el lugarteniente y ciertas personas litigaron ante el corregidor en razón de una cabalgada. La ciudad alegaba la existencia de un privilegio de merced del quinto real, de 28 de julio de 1491, a favor de los que armasen fustas de hasta 12 bancos para defender la costa del Reino de Granada de cabalgadas de los moros de Berbería (83).

En esta ocasión habían conseguido una real provisión de 9 de agosto de 1514, inserta en una sobrecarta de 3 de octubre dirigida a la justicia de Málaga. Tal provisión disponía que el almirante y su procurador presentasen el privilegio de la merced de los quintos y, caso de no hacerlo, se abstuviesen de conocer de pleitos entre vecinos de Málaga y sus oficiales (84). Fadrique Enríquez recurrió al Rey, que ordenó el 15 de noviembre a las justicias de la ciudad acatar las cédulas reales que trataban sobre los derechos del quinto, en lugar de exigirle el privilegio de concesión de la merced como había dispuesto la sobrecarta del Consejo (85).

El siguiente acto se desarrolló el día 2 de enero de 1515, cuando el escribano Villalón, en nombre del Almirante, hizo presentación ante el lugarteniente del corregidor de la escritura real, y solicitó dar cumplimiento a su contenido. Ese mismo día fue notificada al procurador de la ciudad (86).

Tiempo más tarde de nuevo se planteó un problema que hacía referencia a los derechos del quinto de las presas, en esta ocasión contra Almería. El lugar-

(81) A.D.A., C. 78, n.º 58.

(82) A.D.A., C. 78, n.º 56, f.º 68 r y v.

(83) A.G.S., R.G.S., julio, f.º 78.

(84) LÓPEZ BETRÁN: *El puerto...*, p. 198.

(85) A.D.A., C. 78, n.º 192 y n.º 56, ff. 82v-83v.

(86) El día 8 compareció el procurador Aldana ante el escribano público Francisco de Logroño, provisto de cartas de poder y de los privilegios de la ciudad, alegando haber sido ganada la carta del rey con relación siniestra sin haber sido oída la ciudad, y tener privilegio ella y sus armadores del quinto para ayuda de las fustas de la ciudad, declarando su propósito de protestar ante la reina.

Finalmente, el día siguiente requirió al escribano un traslado de todas las escrituras que había presentado para guarda del derecho de la ciudad, ordenando el teniente dar traslado a su vez a Villalón.

El final de este episodio fue el mismo que en anteriores ocasiones, pues el procurador de la ciudad, Vergara, presentaba el 17 de enero ante el Consejo Real una súplica para que se cumpliera lo dispuesto anteriormente, alegando las razones por las que debía ser remediado. Sin embargo, la suerte estaba de nuevo echada en contra de Málaga, y el mismo día el licenciado Santiago consultaba el asunto, siendo respondido por el oidor Castañeda que la merced de los quintos debía ser respetada al almirante. A.G.S. Consejo Real, leg. 28 n.º 21, ff. 1v-2v.

teniente en dicha ciudad y sus gentes habían contribuido a la captura de una fusta de moros, y el corregidor se negaba a satisfacer los derechos que le correspondían. Los procuradores del Almirante protestaron ante la Audiencia de Granada, de la que obtuvieron una provisión, el día 17 de septiembre de 1517, en virtud de la cual se ordenaba al corregidor no impedirle a él ni a sus lugartenientes el ejercicio de su jurisdicción ni la percepción de los derechos económicos que les correspondían (87).

El incidente del barco francés

Todavía en esta primera etapa tuvo lugar un episodio de extraordinaria gravedad, antecedente inmediato de la rebelión de Málaga contra el almirante de Granada: el incidente del barco nizardo por un conflicto de jurisdicción entre la alcaldía de la mar y los oficiales del Almirante, ya que hubo violencia y el corregidor ordenó la detención del lugarteniente Coca, a quien encerró en la cárcel de la ciudad.

El conflicto surgió porque los oficiales del Almirante inspeccionaban las naves que llegaban a la costa de la ciudad, y dicha práctica finalmente molestó a las justicias de Málaga, que en una reunión celebrada el día 17 de junio de 1514 acordaron requerir al alcalde de la mar, Alonso Delgadillo, acusado de perezoso, que cumpliera con su trabajo de visitar los barcos (88).

El día 20 atracó un navío y el alcalde fue en una barca a averiguar su origen, que resultó ser Niza. De regreso, era abordado por un bajel en el que se encontraban Coca, su alguacil Medina, un tal Barrilero y varios marineros nizardos, que le acusaron de entrometerse en jurisdicción extraña e, incluso, llegaron a quitarle la bandera y la espada que portaba, desgarrándole la camisa.

El resultado fue la presentación de una denuncia el mismo día por Rodrigo de Aldana, procurador de la ciudad, ante el corregidor, Hernando de Vega (89).

Éste encomendó el conocimiento del asunto a su lugarteniente, Soria, quien inmediatamente después ordenó prender a Coca y a los otros participantes en el incidente. La resolución fue confirmada por su superior, y cuando se notificó al lugarteniente del Almirante, éste respondió que el corregidor no tenía autoridad para ordenar su prisión, pero se mostró dispuesto a obedecer. Fue llevado al castillo de genoveses y encomendada su custodia al alcaide, Rodrigo Bustamante. Sin embargo, no pudieron detener a los demás, pues los más significados, como Alonso de Medina y Barrilero, huyeron de sus casas cuando conocieron la detención de Coca, por lo que fueron pregonadas sus rebeldías (90).

(87) A.D.A., C. 78, n.º 40.

(88) Plcito sobre visita a un barco, en A.G.S., Consejo Real, leg. 28, f.º 22, f.º 35r y v. Dos días después pusieron en conocimiento del corregidor el acuerdo, para que exigiera al alcalde su cumplimiento. Finalmente, ese mismo día le fue notificado a Delgadillo. *Pleito...*, f.º 36.

(89) *Pleito...*, f.º 1r y v.

(90) *Pleito...*, ff. 2-7.

Ese mismo día, el corregidor trasladó al prisionero a la alcazaba, entregándole al alcaide, Íñigo Manrique, y exigiendo la devolución de la enseña de la ciudad y la espada de Delgadillo. Coca hizo pleito homenaje de permanecer en la cárcel y poco después llegaba un mozo de espuelas del Almirante con las enseñas. Los actos finalizaron cuando las autoridades malagueñas fueron a la ribera de la mar, devolviendo al alcaide de la mar bandera y espada (91).

Evidentemente, los oficiales del Almirante no permanecieron ociosos ante lo que consideraron un agravio a su jurisdicción. Prácticamente al tiempo que las autoridades malagueñas procedían contra el lugarteniente, el escribano Alonso de Villalón presentó ante el bachiller Diego de Valencia, alcalde mayor del Almirantazgo, varios testigos, entre los que se encontraba el ya citado Barrilero, para explicar su versión de los hechos. Según ésta, el alguacil Medina había notificado a Delgadillo que no le correspondía la inspección del navío y, ante la negativa de éste, avisó a Coca, que inmediatamente se embarcó, tras de lo cual ocurrieron los acontecimientos ya conocidos (92).

El asunto llegó al Consejo Real, y el 3 de julio Alonso Romano, procurador del Almirante, presentó un escrito para que se le diera traslado de los autos, lo cual se notificó al procurador de Málaga al día siguiente (93).

Como en ocasiones precedentes, el final fue nuevamente favorable a los intereses de Fadrique Enríquez, pues el 9 de septiembre de dicho año una real cédula ordenó no enviar alcaldes ni guardas con banderas ni otras insignias a inspeccionar las naos y barcos que llegasen a la ciudad, por corresponder a la jurisdicción del Almirante de Granada (94).

La rebelión de Málaga contra el almirante de Granada

No resulta difícil imaginar que el resentimiento de Málaga contra la actuación del almirante, y la determinación del rey Fernando de apoyarle en todos

(91) *Pleito...*, ff. 7-9. Un día después, Rodrigo de Aldana presentó al corregidor un poder para acusar a Coca de las violencias que habían tenido lugar y le trasladó una real carta de la Reina, de 14 de abril de 1509, en relación con la forma en que debían ser elegidos los oficiales del concejo y, entre ellos, los alcaldes de la mar. *Pleito...*, ff. 9-13. Finalmente exhibió un cuestionario para demostrar los derechos de estos oficiales. Interrogados los testigos, respondieron trece de ellos a las preguntas que les fueron formuladas. *Pleito...*, ff. 13-33v. A continuación el procurador solicitó que Coca fuera encerrado en la cárcel pública, por la gravedad de su delito y haber intentado huir de la ciudad disfrazado a lomos de una mula. Sin embargo, el corregidor decidió dejarle en libertad pese a la oposición de Aldana.

Los actos finalizaron el mismo día, cuando la ciudad, con su corregidor a la cabeza, escribió a la Reina solicitando la resolución del problema. *Pleito...*, f.º 22.

(92) A.G.S. Consejo Real, leg. 28, f.º 22 bis, ff. 9-14. Un día después presentó un nuevo escrito, en el que solicitaba la realización de una pesquisa para demostrar que, desde que Coca ejercía la lugartenencia, nunca el alcalde de la mar de la ciudad había intervenido en la inspección de los navíos, por corresponder al alguacil del Almirantazgo. Para ello presentó a su guarda de la mar, marinos y vecinos de la ciudad, deponiendo todos ellos a favor de Villalón. *Ib.*, ff. 2v-9.

(93) *Ibidem*, f.º 22 bis.

(94) A.D.A., C. 78, n.º 21, ff. XXIII-XXIV y n.º 56, ff. 42v-43v.

sus conflictos, hubieran culminado en un clima de abierta hostilidad contra ambos, aunque evidentemente no estaba en disposición de alterar el orden de cosas en sus relaciones con los oficiales del Almirantazgo.

Resulta evidente que la muerte del Rey proporcionó la ocasión que Málaga venía esperando y, cuando fue conocida, sus oficiales escribieron al cardenal Cisneros para expresar la absoluta fidelidad a la Reina y al príncipe Don Carlos y plantear sus reivindicaciones en los conflictos que venían enfrentando a la ciudad con el Almirante (95).

Sin embargo, muy pronto el concejo malagueño descubriría que poco iba a conseguir del gobernador, pues el almirante figuraba a la cabeza de la alta nobleza que acataba su liderazgo. Hubo de recurrir a Flandes y escribir al Príncipe, del que recibió buenas palabras (96).

Las noticias del descontento de Málaga llegaron a oídos del cardenal, que envió al bachiller Benavente como juez pesquisidor. Cuando conoció su llegada, una turbamulta procedente de la ciudad salió a su encuentro el 30 de marzo, impidiéndole continuar. Los agravios no habían terminado, pues el corregidor fue incapaz de evitar los alborotos y la vida del bachiller incluso pudo haber corrido serio peligro cuando al día siguiente una multitud amenazante marchó hacia la venta donde se había refugiado con sus acompañantes, huyendo finalmente a Antequera. También el lugarteniente del Almirante, aprovechando la confusión del momento, fue expulsado de forma ignominiosa de la ciudad (97).

El cardenal dio una enorme importancia a la resolución del conflicto de Málaga, pues en cuanto tuvo noticias de la afrenta escribió al gobernador de la plaza, Íñigo Manrique. En la carta le reprochaba que los disturbios habían trascendido los límites de una simple protesta contra los abusos del almirante y constituían ya una verdadera ofensa al poder real, por lo que le indicaba la absoluta necesidad de recibir en la ciudad a Benavente.

Parecía que la cordura se imponía, y las principales autoridades ciudadanas, con el corregidor y Manrique a la cabeza, viajaron a Antequera el 19 de abril para convencer al pesquisidor de la normalidad de la situación. Sin embargo, no pudieron continuar adelante, al conocer que los alborotos en la ciudad iban en aumento.

El día 25 parece que las cosas finalmente llegaron a un grado de paroxismo, pues los amotinados derribaron la horca del Almirantazgo, como símbolo de una jurisdicción extraña, y ocuparon las atarazanas y el castillo de genoveses. Finalmente pusieron sitio a la alcazaba de la ciudad, en la que se refugiaron los partidarios del cardenal.

(95) BEJARANO ROBLES, F.: *El Almirantazgo...*, p. 84. Sobre la problemática de la gobernación del cardenal Cisneros y los acontecimientos que tuvieron lugar en el Reino hasta la llegada de Carlos de Gante, sigue resultando de gran utilidad la obra clásica del conde de Cedillo *El Cardenal Cisneros, Gobernador del Reino*, 3 vols. Madrid. Mucho más reciente, GARCÍA ORO, F.: *El Cardenal Cisneros*, 2 vols. Madrid, 1992.

(96) BEJARANO ROBLES, F.: *El Almirantazgo...*, p. 85.

(97) BEJARANO ROBLES, F.: *El Almirantazgo...*, pp. 86-87.

Desde ese momento, y prácticamente hasta el mes de octubre, comenzó un nuevo período de rebeldía en el que Málaga supo jugar perfectamente sus cartas. Por un lado, los revoltosos mantuvieron el asedio a la alcazaba y el control de la situación, y por otro desarrollaron activas gestiones diplomáticas en la corte de Bruselas, donde Francisco de Cortinas, actuando ante Carlos como agente de la ciudad, creaba un estado de opinión muy favorable a sus reivindicaciones. Así parece traslucirse de varias disposiciones del Príncipe dirigidas a Cisneros, en las que se mostraba partidario de la negociación y contrario a la adopción de medidas de fuerza.

Posiblemente esas cartas, que suponían una merma de su autoridad, indujeron a Cisneros a decidirse por las soluciones drásticas; y así, designó a Antonio de la Cueva, señor de La Adrada, como capitán del fuerte y disciplinado ejército que habría de acabar con la revuelta.

La noticia significó un terrible golpe para Málaga. En adelante, la ciudad dedicó todos sus esfuerzos a buscar una solución lo más beneficiosa posible, de modo que el día 1 de diciembre negociaba con Antonio de la Cueva una capitulación, redactada en forma de peticiones y respondida como promesas del capitán de Cisneros (98).

Parece que finalmente existía una decidida determinación de acabar con los conflictos, y Cisneros y Adriano de Utrecht despacharon una cédula, el 12 de

(98) En su contenido, sumamente interesante, se estipulaba lo siguiente:

Que el negocio del Almirantazgo se viera por justicia en la Chancillería de Granada y allí se prosiguiera, respondiendo que suplicaría al cardenal.

Que en tanto durase el pleito no se pagasen derechos de Almirantazgo, porque habrían de satisfacerse en el supuesto de que la ciudad fuera condenada, a lo que respondió que nombraría un vecino de la ciudad que lo ejerciera en nombre de Sus Altezas sin perjuicio del derecho de las partes, no pudiendo ser destituido sino por mandamiento real.

Que se concediera privilegio a la ciudad de que nunca se otorgara a ninguna persona, siendo respondido que lo procuraría el cardenal.

Que si en el entretiem po llegare algún despacho más favorable para los intereses de la ciudad, que fuera a su elección usar de él o del asiento que en ese momento se estaba llevando a cabo, a lo que Cueva respondió parecerle bien.

Que todo lo hecho había sido en servicio de los reyes, solicitando Málaga no se procediera contra la ciudad ni sus vecinos mediante procesos y sentencias del corregidor, pesquisidor u otro cualquier juez. En esta ocasión la respuesta fue más evasiva, al contestar a la primera cuestión que el cardenal y Sus Altezas lo debían aceptar, y a la segunda, otorgando poder general y revocando lo llevado a cabo por los jueces.

Que concedido el perdón general, irían a besar las manos del cardenal y prestarle obediencia, a lo que respondía que les acompañaría de buen grado, pero consideraba que el perdón general correspondía a Cisneros, acompañándole en el acto las personas principales de la ciudad y otros tres de la comunidad.

Que el corregidor fuera el que la ciudad nombrase, siendo respondido que él mismo ejercería el oficio, solicitando Málaga entregarlo a Luis de la Cueva.

La última condición de la ciudad consistió en tratar de lograr una provisión del cardenal con su palabra de guardarlo, siendo respondido que lo solicitaría, firmando los capítulos Cueva y dos de los enviados de la ciudad.

El acto final de la capitulación consistió en la prestación del pleito homenaje del capitán general de guardar el contenido de los capítulos. A.D.A. C. 78, n.º 31 y BEJARANO ROBLES, F.: *El Almirantazgo...* pp. 98 y 99.

diciembre de 1516, de aceptación de las capitulaciones. Ese mismo día se nombraba corregidor de Málaga a Luis de la Cueva (99).

En este relato sucinto de los acontecimientos hasta ahora no se ha hecho mención del almirante don Fadrique, pero evidentemente no ha sido porque éste mantuviera una actitud pasiva: supo velar por sus intereses aguardando la resolución de los acontecimientos por vías pacíficas. Posteriormente, quizá aprovechara su ascendiente en el gobierno del cardenal para tratar de convencerle de la necesidad de adoptar medidas más eficaces.

Durante la revuelta parece que el Almirantazgo fue administrado por algún vecino de la ciudad y que los términos de la capitulación se respetaron por las partes. Existen noticias del almirante presentando sus pretensiones en Flandes, y sabemos por una carta de Carlos, de 12 de mayo de 1517, que Juan Manrique había viajado en nombre de don Fadrique para presentar su versión de los acontecimientos, encontrando muy buena disposición. Allí le fue respondido entre otras cosas que en cuanto a lo del Almirantazgo de Granada, ejecutaba lo que el almirante le decía (100).

Muy posiblemente, el almirante se refería a esta carta cuando el día 28 de mayo escribió a Cisneros para que mandase cumplir lo que había dispuesto Don Carlos, informándole de la presencia de dos personas que le estaban causando numerosos problemas y que le desembargasen los 400.000 maravedíes del depósito de sus derechos (101).

La resolución de los problemas parece que entró poco después en vías de solución, al comenzar en la Chancillería de Granada el pleito por la jurisdicción del Almirantazgo.

En efecto, los autos se iniciaron con una real provisión, firmada por los del Consejo y expedida en Madrid el 16 de julio de 1517, en la que se ordenaba al presidente y oidores de la Audiencia y Chancillería de Granada resolver el pleito iniciado en 1512 entre el Almirante y las otras partes (102).

Finalmente, ante la realidad de la situación política castellana, Carlos I olvidó su buena disposición hacia las pretensiones de Málaga cuando todavía

(99) Los documentos en BEJARANO ROBLES, F.: *El Almirantazgo...* p. 99.

(100) Real Academia de la Historia (RAH), Colección Salazar, M-50, f.º 56v.

(101) BEJARANO ROBLES, F.: *El Almirantazgo...* p. 102. No obstante, este autor confunde la naturaleza de la percepción de esta cantidad, pues correspondía a sus derechos en la Casa de Contratación. Curiosamente, y en particular, podemos mencionar una interesante noticia de 1519, que hace referencia a que en ese momento pendía pleito en la Chancillería de Granada contra Juan Cid, jurado de la ciudad, que al parecer había sido uno de los que habían cobrado los derechos del Almirantazgo durante el tiempo de los disturbios, para que diera cuenta de los 910.000 maravedíes percibidos en el tiempo que había ejercido el oficio, en 1519, julio 7. Barcelona, A.D.A., C. 78, n.º 54. Él había sido uno de los que estuvieron presentes en los autos de toma de posesión del oficio de almirantazgo el día 6 de diciembre de 1512, abandonando la reunión junto con Francisco de Cortinas y los otros descontentos.

(102) A.G.S. Consejo Real, leg. 106, f.º 40. Málaga dio carta de poder el 22 de agosto a Luis Pacheco de Arróniz, regidor y fiel ejecutor, para seguir el pleito. *Ib.*, ff. 38-39

Inmediatamente se presentó en Granada solicitando su remisión a dicha ciudad. Este organismo emplazaba el día 2 de septiembre al almirante, al tiempo que comunicaba su determinación de enviar un portero de cámara a la Audiencia de Valladolid para que se lo notificase. *Ib.*, ff. 43-44

se encontraba en Bruselas, y decidió resolver el problema de forma favorable a las reivindicaciones de Fadrique Enríquez (103).

Posteriormente, el 21 de dicho mes, la carta fue presentada en el aposento del obispo de Málaga, presidente de la Audiencia de Valladolid, solicitando su notificación al almirante, efectuada en Medina de Rioseco un día después.

El día 24 de octubre ya se encontraba el pleito en Granada, cuando el procurador de Málaga acusó la primera rebeldía a los emplazamientos, seguida el 30 de una segunda petición. *Ib.*, ff. 44-45.

El día 6 de noviembre fue notificada al procurador del almirante, Alonso Álvarez de Villarreal. El pleito estaba generando un problema curioso, pues éste alegó indefensión al no encontrar abogados que se hicieran cargo de la defensa de sus intereses, ya que los letrados estaban contratados por las ciudades que litigaban contra el almirante. *Ib.*, f.º 51v.

El 24 de diciembre, Villarreal presentó un escrito de protesta por la conclusión del proceso, aunque solicitaba un plazo de cuarenta días para buscar un letrado. Finalmente sus intentos habían fracasado, pese a que la Audiencia ordenó al licenciado Pisa ayudarle en el pleito, al excusarse argumentando su condición de venticuatro de la ciudad de Málaga y ser parte en el proceso. Los autos de dicho día terminaron aceptando la petición del procurador de Málaga de dar el pleito por concluso. *Ib.*, ff. 52-53v.

El procurador Villarreal esperó a que transcurrieran los cuarenta días de plazo que había solicitado, y el día 5 de febrero compareció de nuevo ante los oidores de la Chancillería de Granada, solicitando la conclusión del proceso porque Sus Altezas habían ordenado no entender más en él, a lo que se opuso el procurador de la ciudad. *Ib.*, f.º 56.

Un día después, los oidores de la Audiencia dictaron sentencia, asignando término perentorio de ochenta días para presentar alegaciones. *Ib.*, f.º 57. Villarreal presentó un escrito de razones el día 8 para demostrar la nulidad de las actuaciones, entre las que destacaba fundamentalmente su petición de que primeramente debería devolverse al almirante la posesión del oficio, *Ib.*, f.º 57v. Sin embargo, un día después, los oidores desestimaron el recurso dando por concluso el pleito. *Ib.*, f.º 58 r y v.

Ante el cariz que iban adquiriendo los acontecimientos, parece que finalmente el procurador decidió asestar un golpe de efecto: nada menos que una carta firmada por los Reyes, lo que suponía un nuevo intento de solución política del problema, que llevaba camino de eternizarse. Así, el día 23 de febrero presentó la escritura fechada en Valladolid el 8 de enero, ordenando a los oidores de la Audiencia remitir al Consejo el pleito en el estado en que se encontrara y restituir la posesión del oficio al almirante, independientemente de que continuara en la Chancillería de Granada. Ese mismo día fue cumplido por los oidores de la Audiencia. *Ib.*, f.º 60.

(103) Desde esta perspectiva habría que entender una serie de cédulas que venían a satisfacer las pretensiones del almirante de Castilla y Granada. Así, la ya referida cédula de 8 de enero, a la que se sumaba otra fechada el mismo día dirigida a la ciudad de Málaga, para que restituyese al almirante la posesión del oficio pese a que continuara el pleito pendiente. A.D.A., C. 78, n.º 46.

El 5 de marzo ordenaron al corregidor de Granada averiguar la cuantía de los derechos que se adeudaban a Fadrique Enríquez del tiempo en que había estado despojado de la dignidad del Almirantazgo, A.D.A., C. 78, n.º 45 y n.º 56, ff. 104v-105v, y al presidente y oidores de la Chancillería de Granada reiterando la orden de llevar el pleito ante el Consejo Real. A.D.A., C. 78, n.º 46.

Finalmente, el día 22 fueron enviadas otras dos cédulas relacionadas con los derechos del quinto de las presas de la mar. A.D.A., C. 78, n.º 19 y C. 78 n.º 56, ff. 98-103v, y la orden a las justicias de Málaga, Vélez Málaga y Marbella para acudir al almirante con sus derechos. A.D.A., C. 78, n.º 47 y n.º 56, ff. 106v-107v.

El acto final de la intervención de Carlos I en la resolución de los conflictos entre el almirante y la ciudad de Málaga tuvo lugar el 21 de mayo de 1518, al ordenar, a petición de los

La decadencia del Almirantazgo de Granada

En adelante, hasta el final de sus días, las relaciones de Fadrique Enríquez con Málaga adquirieron una nueva dimensión caracterizada por la atenuación de las diferencias, que no volvieron a adquirir el grado de virulencia de otros tiempos (104). Además, la documentación resulta significativamente escasa, lo que parece constituir una señal inequívoca de normalidad. En este sentido habría que considerar la designación de los lugartenientes, todos ellos criados o parientes del almirante, a quienes dio minuciosas instrucciones en el momento de acceder al oficio.

El problema fundamental que parece haber enfrentado a ambas instituciones durante ese tiempo tuvo que ver con los derechos de la saca del pan y comenzó poco después de que la intervención de los Reyes hubiera resuelto los problemas legales. En efecto, el 4 de noviembre de 1518, Hernando de Joara, lugarteniente del Almirante, requirió al corregidor de la ciudad, Antonio de Bobadilla, con las cartas reales de saca de pan, al tiempo que solicitaba licencia para sacar dos naos de bizcocho de provisión para la gente de los barcos.

El corregidor no se dio mucha prisa en responderlas, pues hasta el día 15 no ordenó notificarlas a la ciudad. Hubo que esperar a la primera reunión del consistorio, el 22, cuando Bobadilla lo comunicó a las justicias de Málaga. Todos ellos acordaron el mismo día denegar la licencia, por tener mucha necesidad de dicho trigo y no constituir agravio a los derechos del Almirante (105).

De nuevo Fadrique Enríquez, una vez conocida la respuesta de Málaga, acudió a Don Carlos, que el día 19 de mayo firmaba una sobrecarta que ordenaba al corregidor de la ciudad respetar las mercedes del Almirante referidas a las sacas de pan (106).

Todo lo que concernía a este asunto era conflictivo y de nuevo surgió, casi al mismo tiempo, un problema en el que el almirante fue un simple espectador. Todo comenzó cuando la Real Hacienda suscribió un asiento con Nicolás Grimaldo y Juan de Almansa para sacar trigo a tierra de cristianos desde Andalucía, Granada y Murcia, notificándolo al almirante el día 19 de marzo de 1519 (107).

La ejecución del permiso dio lugar a conflictos, como da a entender un documento de enero de 1520, el cual informa de que se había abierto un

procuradores de Granada, consumir la dignidad del almirante después de los días de don Fadrique, que en definitiva no era sino una confirmación de lo dispuesto en el privilegio original. A.D.A., C. 78, n.º 51 y BEJARANO ROBLES: *El Almirantazgo...*, p. 103.

(104) El 21 de mayo de 1518, Don Carlos expidió una real provisión, a petición de los procuradores de Granada en las Cortes de Valladolid, ordenando consumir la dignidad de almirante de Granada después de la muerte de Fadrique Enríquez. A.D.A. C. 78, n.º 1. En ese momento, el almirante contaba con cincuenta y siete o cincuenta y ocho años de edad, por lo que parecía razonable que, dejando a la naturaleza la resolución del conflicto, ésta no debería demorarse mucho en el tiempo.

(105) A.D.A., C. 78, n.º 52.

(106) 1519, mayo 19. Barcelona. A.D.A., C. 79, n.º 11.

(107) B.N. Ms. 17.789, n.º 40.

proceso a instancia de Diego Castellanos, personero de la ciudad, contra los factores de Nicolao de Grimaldo y Francisco de Almansa, que agraviaban a mercaderes y tratantes en la saca del pan (108).

El problema se reavivó cuando el lugarteniente, Enríquez de la Carrera, requirió al corregidor, Hernán Pérez de Luján, el 23 de mayo de 1528 para que no diese licencias de sacas del pan destinado a su puerto. El citado respondió el día 26 que la facultad correspondía a los corregidores de la ciudad (109), y además el concejo decidió llevar el asunto nada menos que ante el Consejo Real en Valladolid.

Los problemas con Málaga también dejaron su impronta en lo que hacía referencia a los derechos de los quintos. Durante el tiempo de la rebelión, los derechos del Almirante dejaron de ser percibidos por sus oficiales, y cuando el conflicto entró en vías de solución se apresuró a reclamarlos.

Así, la sobrecarta de Carlos I de 22 de marzo de 1518 confirmaba anteriores cartas de merced del medio quinto de las presas (110), y otra cédula, de 7 de agosto de 1519, dirigida a la Audiencia de Granada dispuso que se sentenciaran con la mayor brevedad y con preferencia sobre otros los pleitos que afectaban a los derechos del Almirante.

Curiosamente no parece que los conflictos terminaran, pues unos años más tarde el Rey tuvo que recordar que las mercedes reales de los quintos de cabalgadas y presas debían entenderse deducibles de los derechos que pertenecían a la corona real, sin perjuicio de la parte del Almirante (111).

Los tiempos gloriosos de Fadrique Enríquez desempeñando un papel destacado en la historia de España habían pasado. En adelante, el viejo superviviente de otra época hubo de asistir impotente al lento declinar de su estrella política y los desastrosos efectos no tardaron en manifestarse, ya que el Consejo envió al licenciado Íñigo de Guevara, en nombre del doctor Fernando de Guevara y con su poder, para tomar cuenta a los oficiales del Almirante de ciertos años pasados.

El licenciado, excediéndose en sus cometidos, hizo averiguación con testigos que al parecer estaban pleiteando con el almirante y llevó el pleito al Consejo sin haberle dado opción de nombrar procurador ni ser llamado. Fue pronunciada sentencia, contenida en una provisión de 11 de diciembre de 1528, en la que el Consejo dispuso que el corregidor o su teniente y un regidor y un jurado habrían de estar presentes en la saca del pan (112).

En este asunto parece que ambos contendientes acabaron despechados, pues el licenciado Guevara actuaba con comisión del doctor Guevara y con su poder como guarda mayor de sacas de la ciudad de Málaga. El cargo era de reciente creación y, evidentemente, no satisfizo las aspiraciones de ninguno de los viejos antagonistas, que protestaron; el almirante, porque la

(108) A.D.A., C. 79, n.º 3.

(109) A.D.A., C. 79, n.º 11.

(110) A.D.A., C. 78, n.º 19 y n.º 56, ff. 98-103v.

(111) 1525, octubre 20. Toledo. A.D.A., C. 79, n.º 8.

(112) A.D.A., C. 79, n.º 5.

provisión de 11 de diciembre atentaba contra sus privilegios, y el concejo de Málaga, por considerar que contradecía las atribuciones de la ciudad, enviando a Valladolid al regidor Juan Sánchez Bejarano (113).

Don Fadrique también intentó por todos los medios solucionar el problema, pero no consiguió su objetivo, pues sabemos por un documento, probablemente de 1529, que incluso se había rechazado ya una segunda suplicación con presentación de las 1.500 doblas (114).

La intervención de Guevara tuvo efectos muy negativos para los intereses de Fadrique Enríquez, pues había descubierto irregularidades en la actuación de sus oficiales, fundamentalmente del lugarteniente Hernando Enríquez, del alcalde, bachiller Rivas, y del escribano Alonso de Villalón y otros oficiales en Marbella.

De ellos, el más perjudicado fue el citado Rivas, que a su condición de alcalde del Almirantazgo unía la de jurado de la ciudad, lo que constituía un evidente conflicto de intereses (115).

Un nuevo episodio vino a poner de manifiesto cómo los buenos tiempos del Almirantazgo en Málaga habían terminado, por cuanto de nuevo hubo de contender con la ciudad en razón de la cuantía de los pleitos (116).

El último problema que enfrentó a las autoridades de Málaga con el Almirante de Granada tuvo lugar en el mismo año de 1529. En esa ocasión fue un conflicto sobre el conocimiento de una causa por el desastroso resultado de una expedición naval en tierra de moros, protagonizada por varios capitanes malagueños, que se saldó con la muerte del jefe de la flotilla, Hernando de Arce, y la prisión a su regreso de los patrones de las embarcaciones que le desampararon en su lucha contra una fusta turca en el puerto de Cuzeo (117).

El gran momento de Málaga aún tardaría varios años en llegar, en 1538, pero no cabe duda de que la espera mereció la pena.

(113) BEJARANO ROBLES: *El Almirantazgo...*, pp. 104-105.

(114) También recomendaba conseguir del rey una orden para que se le guardasen sus privilegios hasta tanto no retornara a España y viera el negocio con los del Consejo. A.D.A. C. 79, n.º 5.

(115) El asunto se llevó a la Chancillería de Granada, que expidió una resolución, fechada el 1 de julio de 1529, para que no fuera admitida la duplicidad de cargos, obligando al bachiller a renunciar uno de los oficios que había venido desempeñando. BEJARANO ROBLES: *El Almirantazgo...*, p. 107.

(116) Una provisión de 18 de mayo de 1529 estableció que correspondían a la justicia y concejo de la ciudad las apelaciones de las causas del tribunal del Almirantazgo hasta los 6.000 maravedíes, y las de mayor cuantía, a la Chancillería de Granada. BEJARANO ROBLES: *El Almirantazgo...*, p. 107.

(117) El corregidor mandó apresar a uno de ellos llamado Pedro de Burgos, y el lugarteniente del almirante, Enríquez de la Carrera, requirió al juez de residencia, licenciado Cristóbal Muñoz, la entrega del reo por corresponder a la jurisdicción del Almirantazgo el conocimiento de la causa, al tratarse de un hecho acaecido en la mar.

El corregidor defendía su competencia, al sostener que la expedición había revestido la forma de un contrato, formalizado ante el juez, por parte de los patrones de los navíos para seguir a Hernando de Arce. Hubo incumplimiento al desampararle, ser todos ellos vecinos de Málaga y por tanto alcanzarles su jurisdicción, y haber sido apresada la fusta malagueña en puer-

El día 15 de enero llegó al cabildo del concejo un correo llamado Moriana con la noticia del fallecimiento del almirante el día 9 de ese mes. Inmediatamente después, regidores, jurados y pregoneros hicieron presentación al licenciado Francisco Rodríguez de Saavedra, juez de residencia, del testimonio de Moriana, firmado por un escribano de Valladolid, y de la famosa provisión de los reyes de 1518 por la que declaraban la extinción de la dignidad de Almirante de Granada después de la muerte de Fadrique Enríquez.

Una vez leído y comprobada la veracidad de los documentos, el juez ordenó pregonarlos y que los oficiales del almirante dejaran de ejercer sus oficios. Después de levantada la sesión, las justicias de la ciudad, encabezadas por el juez, abandonaron la sala dirigiéndose a la plaza principal, donde Luis Fernández pregonó la provisión ante una muchedumbre de vecinos a los que ya había llegado la noticia.

Seguidamente fue notificado el acuerdo al escribano del Almirantazgo Juan López de Portillo, que tenía su sede en uno de los portales de la plaza destinados a tal fin, ordenándole que cesara en su oficio. La comitiva, acompañada de una multitud cada vez mayor, marchó por Especiería y calle Nueva hacia la puerta del Mar, centro del tráfico, dándose otro pregón en la ribera del mar. La justicia y regidores de la ciudad declararon que en nombre de Su Magestad, tomaban posesión de la merced y libertad que les concedía del Almirantazgo. El acto terminó con sendas notificaciones del escribano de la ciudad al bachiller Gonzalo de Cabrera, a García de Mansilla y a Silvestre Marín, alcalde, recaudador y alguacil del Almirantazgo, para que cesasen en sus funciones (118).

Curiosamente, Mansilla protagonizó un último incidente al dudar de la veracidad de la muerte del almirante, por no constar que el escribano que dio fe lo fuera de los reyes. Solicitó la restitución en su oficio amenazando con llevar su reclamación a Granada, aunque esta iniciativa no tuvo transcendencia en la posterior evolución de los acontecimientos (119).

Apéndice documental

1. 1505. Octubre 20. Bruselas.

Carta de merced y confirmación de los reyes Juana y Felipe a favor de Fadrique Enríquez, almirante de Castilla, del Almirantazgo de Granada para que él y sus tenientes gozasen las preheminiencias, derechos y jurisdicciones que correspondían a dicho oficio, iguales al de Castilla.

to enemigo, donde el almirante no tenía jurisdicción. Finalmente mantuvo que en los casos dudosos los privilegios del Almirantazgo habían establecido la remisión al Rey y al Consejo.

Burgos, el único que a la sazón se encontraba en prisión, reclamó el conocimiento del asunto a la jurisdicción del almirante. A.D.A. C. 79, n.º 12.

(118) BEJARANO ROBLES: *El Almirantazgo...*, pp. 106-107, aunque el nombre de Mansilla no es Gonzalo, sino García.

(119) A.D.A. C. 78, n.º 51.

Papel. Suscripciones autógrafas.

A.D.A. C. 78, n.º 9.

B.N. Ms. 17789, n.º 28.

Cruz

El Rey e la Reyna

Por los muchos e buenos e leales serviçios que vos don Fadrique Enríquez, nuestro Almirante mayor de los nuestros rreygnos de Castilla e de Granada aveys fecho al Rey nuestro señor e padre e a la Reyna nuestra señora e madre, de ynmortal memoria, que Dios posea e a nosotros, e por los que esperamos que nos hareys, es nuestra merçed e voluntad de vos dar e hazer merçed e confirmación, e por esta presente vos damos e confirmamos el Almirantazgo de Castilla e de las otras provinçias e puertos de mar, segund e por la forma que lo teneys por los previllejos e merçedes e confirmaciones dados e fechos por los Reys nuestros anteçesores a los Almirantes don Alonso Enríquez, vuestro visabuelo e don Fadrique Enríquez vuestro ahuelo e don Alonso Enríquez buestro paadre e a vos. Los quales dichos privilejos e merçedes e confirmaciones queremos e mandamos que vos sean guardados segund en ellos se contiene e teneys de uso e de costunbre, e ansymismo es nuestra merçed e voluntad de vos dar e hazer merçed del ofiçio del Almirantazgo de la çibdad e rreygno de Granada, e de todos los puertos del dicho rreygno de Granada, segund e por la forma que teneys el dicho Almirantazgo de Castilla, para que desde agora en adelante vos el dicho don Fadrique Enríquez nuestro Almirante mayor por vos e por vuestros lugarestenientes e los ofiçiales que puserdes, useys e gozeys de las preminençias, derechos, jurdiçiones e costumbres perteneyentes al dicho ofiçio de Almirantazgo, bien e cunplidamente conmo aveys usado e gozado e usays e gozays en los otros nuestros rreygnos o provinçias o en qualquier parte dellos, tan entera e tan cunplidamente conmo en los dichos vuestros privilejos se contiene, por quanto nuestra merçed e voluntad es que de aquí adelante vos el dicho don Fadrique Enríquez nuestro Almirante mayor por vos e por vuestros lugarestenientes e ofiçiales que puserdes, useys e gozeys del dicho ofiçio de Almirantazgo de Castilla e de Granada, segund e conmo dicho es. Para lo qual por esta nuestra çédula vos mandamos dar carta de previllejo e confirmación sobre lo susodicho, tan firmes e bastantes quanto menester las ovierdes e previllejo nuevo del Almirantazgo de Granada, encorporados en ellos los previllejos e confirmaciones que teneys del dicho ofiçio de Almirantazgo.

Dada en la villa de Bruselas a veynte días del mes de octubre, año de mill e quinientos e çinco.

Yo el Rey Yo la Reyna.

Por mandado del Rey e de la Reyna, Pero Ximénez (rúbrica).

2. 1510. Enero 26. Valladolid.

Carta de merced de la reina doña Juana, firmada por Fernando el Católico, a favor de Fadrique Enríquez del oficio de Almirante mayor de Granada por

todos los días de su vida, con descripción de facultades y derechos de acuerdo con el arancel que mandará le sea dado. Inserto en privilegio de confirmación, expedido el 29 de marzo de 1512, f.º 1v- 2v.

A.D.A. C. 78, n.º 14, f.º 1v.-2 y

A.G.S. Consejo Real. Leg. 106, f.º 14.

Doña Juana por la gracia Reyna de Castilla, de León, de Granada, de Toledo, de Galizia, de Sevilla, de Córdoba, de Murcia, de Jaén, de los Algarbes, de Algezira, de Gibraltar e de las yslas de Canaria e de las Yndias, yslas e tierra firme del Mar Oçeano, Princesa de Aragón e de las Dos Seçilias, de Iherusalem, archiduquesa de Austria, duquesa de Borgoña e de Bravante, eçétera, condesa de Flandes e de Tirol, eçétera, Señora de Vizcaya e de Molina, eçétera.

Por fazer bien e merçed a vos don Fadrique Enríquez de Cabrera, Almirante Mayor de Castilla, acatando los muchos e buenos e leales serviçios que me aveys fecho e fazedes de cada día e espero que me hareys, e en alguna hemienda e remuneración dellos y entiendo que cumple a mi serviçio e es mi merçed e voluntad que agora e de aquí adelante para en toda vuestra vida seays mi Almirante Mayor de las Mares del Reyno de Granada, e que useys del dicho ofiçio por vos e por vuestros lugares tenientes en las partes e segund que vos será señalado por mi carta firmada del Rey mi señor e padre, e podays oyr, librar e determinar los pleitos e cabsas çeviles e creminales de que al dicho ofiçio de Almirantadgo pertenesçe el conosçimiento segund hallaredes por derecho, e usar e useys el dicho ofiçio vos e los dichos vuestros lugares thenientes en todas las otras cosas a él anexas e pertenesçientes, e podays gozar e goseys de todas las honrras, gracias e merçedes e franquezas e livertades que por rrazón del dicho ofiçio deveys gozar e vos deven ser guardadas, e llevar e llevedes los derechos e salarios justamente al dicho ofiçio pertenesçientes e que por rrazón dél devedes de aver e llevar conforme al aranzel que vos será dado por mi carta, firmada del Rey mi señor e padre e señalada de los del mi Consejo.

E por esta mi carta o por su traslado sygnado de escrivano público, mando al Príncipe don Carlos mi muy caro e muy amado hijo e a los ynfates, perlados, duques, marqueses, condes, rricos omes, maestros de las Órdenes e a los del mi Conejo e oydores de las mis Audiencias e allcaldes e alguaziles de la mi Casa e Corte e Chançillerías, e a los priores, comendadores, allcaldes de los castillos e casas fuertes e llanas e a los conçejos, asystentes, corregidores, alcaydes, alguaziles, veynteequatros, cavalleros, escuderos, ofiçiales, omes / f.º 2 buenos, ansí de las çibdades e villas e lugares del Reyno de Granada como de los otros mis Reynos e señoríos, e a los capitanes, patrones, maestros, cómitres e ofiçiales, marineros e gente de la mar, nuestros súbditos e naturales que agora son o serán de aquí adelante e a cada uno e qualquier dellos, que fecho por vos el dicho Almirante de Castilla don Farique Enríquez de Cabrera el juramento e solenidad que en tal caso se deve fazer, vos ayan e tengan para en toda vuestra vida por mi Almirante Mayor del dicho

Reyno de Granada e usen con vos e con los dichos vuestros lugarestenientes, seyendo primeramente presentados en el dicho Consejo e no en otra manera en el dicho ofiçio de Almirantazgo e en todo lo a él conçerniente, e vos guarden e hagan guardar todas las preminençias, honrras, graçias e merçedes, prerrogatyvas e esençiones e ynmunidades que por rrazón del dicho ofiçio de Almirantazgo deveys aver e gozar e vos deven ser guardadas, e vos rrecudan e hagan rrecudir con los dichos derechos e otras cosas al dicho ofiçio justamente devidas e pertenesçientes, conforme al dicho aranzel que vos será dado e no en otra manera dél, todo bien e cunplidamente en guisa que vos non mengue ende cosa alguna, e que en ello nin en parte dello embargo ni contrario alguno vos non pongan nin consyentan poner.

Ca yo por esta mi carta vos proveo del dicho ofiçio de Almirantazgo e vos doy la posesyón vel casy dél e poder e facultad para lo usar y exerçer e llevar los dichos derechos e salarios al dicho ofiçio anexos y pertenesçientes segund dicho es, caso puesto que por los susodichos e alguno dellos a él no sea rreçibido. E otros_ mando a los mis contadores mayores que vos asyenten el traslado desta mi carta en los mis libros e vos la sobrescriban e vos tornen esta oreginal para que la tengades por título del dicho ofiçio, e sy quisiéredes dél mi carta de previllegio, mando al mi chançiller e notarios e a los otros ofiçiales que están a la tabla de los mis sellos que vos la den e libren e pasen e sellen, las más firme e bastante que les pediéredes e ubiéredes menester.

E los unos ni los otros no fagades ni fagan ende al por alguna manera so pena de la mi merçed e de diez mill maravedís para la mi cámara a cada uno que lo contrario fiziere. E demás mando al ome que vos esta mi carta mostrare que los enplazze que parezcan ante mí en / f.º 2 v. la mi corte do quier que yo sea, del día que vos enplazaren fasta quinze días primeros syguientes so la dicha pena, so la qual mando a qualquier escrivano público que para esto fuere llamado, que de ende al que vos la mostrare testimonio sygnado con su sygno porque yo sepa en como se cunple mi mandado.

Dada en la villa de Valladolid a veynte e seys días del mes de henero, año del nascimiento de nuestro señor Ihesu Christo de mill e quinientos e diez años. Yo el Rey. Yo Lope Conchillos, secretario de la Reyna nuestra señora la fize escribir por mandado del Rey su padre. Acordada, liçençiatu Çapata, Registrada, Diego Pérez, Castañeda chançiller.

3. 1512. Marzo 6. Burgos.

Del rey a los contadores mayores diciendo que el Almirante le ha pedido señalar los puertos en los que puede ejercer la jurisdicción y poner los oficiales. Manda que use el oficio en todo el reino y ponga oficiales que usen de la jurisdicción en Málaga, Almería y Marbella. Inserto en carta de privilegio de 29 de marzo de 1512.

A.D.A. Vitrina 27.

El Rey. Contadores mayores. Por parte de don Fadrique Enrríquez de Cabrera, Almirante mayor de Castilla e de Granada, me fue fecha rrelaçión

que la serenísima Reyna mi fija por una su carta le ubo fecho e fizo merçed del ofiçio de Almirantazgo del Reyno de Granada e para que usase dél / f^o 3 en los lugares e puertos que le fuesen señalados, suplicóme e pedyóme por merçed lo mandase señalar e ansimismo mandase que usase del dicho ofiçio e de poner todos los ofiçiales que fuesen nesçesarios a él en todo el dicho Reyno de Granada, segund e de la manera que los pone e puede poner en la çibdad de Sevilla o como la mi merçed fuese.

E yo por fazer bien e merçed al dicho mi Almirante declaro e mando que use de dicho ofiçio de Almirante en todo el dicho Reyno de Granada e que ponga sus ofiçiales que usen de la dicha juridiçión en las çibdades de Málaga e Almería e Marbella, segund e en la manera que en la dicha carta de merçed que le fue fecha del dicho ofiçio se contiene. E otrosí es mi merçed e voluntad quel dicho Almirante pueda poner el lugarteniente e todos los otros ofiçiales que fueren menester para el uso y exerçiçio del dicho ofiçio, los quales puedan usar de los dichos ofiçios que cada cada uno fuere proveydo, segund e de la manera que los ponen e pueden poner en la çibdad de Sevilla e usen e puedan usar de los dichos ofiçios. Porque vos mando que en la carta de previllegio que diéredes al dicho Almirante del dicho ofiçio encorporeys esta mi çédula para que pueda gozar de todo lo susodicho como en ella se contiene.

E non fagades ende al. Fecha en Burgos a seys días del mes de março de mill e quinientos e doze años. Yo el Rey. Por mandado de Su Alteza Lope Conchillos.

4. 1512. Marzo 6. Burgos.

Real provisión de la Reina, conteniendo el Arancel de derechos que corresponden al oficio de Almirante de Granada en las cargazones de los navíos en todos los puertos de mar de dicho reino. Inserta en traslado otorgado en Valladolid el 20 de abril de 1512.

Cuaderno de papel de cuatro hojas.

A.D.A. C. 78, n.º 17, f.º 1-3, n.º 18 y C. 78, n.º 56, f.º 21-4v.

Doña Juana por la graçia de Dios, Reyna de Castilla, de León, de Granada, de Toledo, de Galizia, de Sevilla, de Córdoba, de Murçia, de Jaén, de los Algarves, de Algeçira, de Gibraltar e de las yslas de Canaria e de las yslas Yndias e tierra firme del Mar Oçeano, prinçesa de Aragón e de las Dos Seçilias, de Iherusalem, archiduquesa de Abstria, duquesa de Vorgoña e de Bravante etc, condesa de Flandes e de Tirol etc., señora de Vizcaya e de Molina, etc.

A los mis corregidores, allcaldes, alguaçiles e otras qualesquier justiçias e juezes que son o fueren de aquí adelante de las çibdades e villas e logares del rreyno de Granada e puertos e playas / f^o 1 v. de mar que ay en el dicho rreyno, e a otras qualesquier personas de qualquier estado o condiçión, preheminençia o dinidad que sean, a quien lo en esta mi carta contenido toca e atañe o atañer puede en qualquier manera, e a cada uno e qualquier de vos en vuestros lugares e jurisdiciones, salud e graçia.

Sepades que yo por una mi carta fize merçed a don Fadrique Enríquez de Cabrera, conde de Mófica, mi Almirante mayor de Castilla, del ofiçio de mi Almirante mayor del rreyno de Granada para que lo usase por s_ e por sus lugarestenientes, e gozase de todas las onrras e graçias, merçedes e franquezas e libertades e exsençiones que por rrazón del dicho ofiçio le deven ser guardadas, e llevase los derechos a él pertenesçientes conforme a un aranzel que fuese dado por los del mi consejo, segund más largamente en la provisyón e previllegio que de la dicha merçed le mandé dar se contiene. Después de lo qual, por algunos del mi consejo visto e consultado con el Rey mi señor e padre, fue fecho e acordado el aranzel de los dichos derechos, el qual es el que adelante será contenido en esta guisa.

Primeramente, que de qualquier navío que partiere de qualesquier lugares o puertos del dicho rreyno de Granada se ayan de pagar e paguen quinze maravedíes por tonelada con tanto que no eçeda de ocho ducados por grande que sea el navío.

Yten de cada tonel que se sacare lleno de los dichos puertos e lugares en los dichos navíos, se paguen seys maravedíes.

Yten de qualquier jarra o votija que se sacare llena de vino o azeite o otra qualquier cosa que sea se pagen dos maravedíes.

Yten que pague cada navío de çient toneles e dende arriba, quatroçientos e çinquenta maravedíes de anclaje e dende abaxo al rrespeto.

Yten que pague cada quintal de xarçia y cáñamo que no sea alquitrinado para serviçio de los navíos a veynte e çinco maravedíes, e estopa a ocho maravedíes por el quintal, no seyendo para serviçio de la nao.

/ nº 2 Yten se ha de pagar por cada cahíz de trigo que se sacare de los puertos e lugares del dicho rreyno de Granada, sy fuere para fuera del rreyno, sesenta maravedíes e sy fuere para dentro del rreyno, se paguen treynta e seys maravedíes y de cada cahíz de çebada la mitad de todo lo susodicho al dicho rrespeto.

Yten que se pague por cada harrova de harina que se cargare e sacare por los puertos e lugares del dicho rreyno, una blanca.

Yten que se pague de cada quintal de vizcocho que se cargare e sacare para mercadería con nuestra liçençia, dos maravedíes e medio.

Yten que se pague de cada quintal de hierro que se cargare y sacare para fuera del rreyno, çinco maravedíes y para dentro del rreyno, tres maravedíes, labrado o por labrar.

Yten que se pague de cada frangote o valeta de grana seys maravedíes.

Yten que se pague de cada saca de lana que se cargare e sacare por los dichos puertos e lugares del dicho rreyno de Granada, quatro maravedíes.

Yten que se pague de cada barco de sardina que viniere a qualquier parte del dicho rreyno de Portugal o de Galiçia o de otra parte, aunque sea navío, seysçientas sardinas.

Yten que se pague por el dar de las liçençias a los navíos y barcos que tienen serviçio dél o pañón o batel que no oviere pagado derechos de anclaje o despacho o lastre, tres maravedíes por la alvalá de la liçençia.

Yten que se pague de la liçençia de otras qualesquier mercaderías de que no se pagan otros derechos, dos maravedíes por la alvalá de la dicha liçençia.

Yten que se pague de cada quintal de pasa o higo o almendra que se sacare o cargare por qualquier parte de dicho rreyno, tres maravedíes.

/ f.º 2 v. Yten que se pague de cada arrova de seda que se sacare y cargare para fuera del rreyno por las personas que no fueren vezinos del dicho rreyno de Granada, veynte e çinco maravedíes.

Otros_, mando a todos los mercaderes e maestros de naos e a otras qualesquier personas a quien lo susodicho toca e atañe, que paguen al dicho Almirante y a sus ofiçiales y a quien supoder oviere los derechos contenidos en este mi aranzel, bien e cunplidamente en guisa que le non mengue ende cosa alguna, so pena quel que lo contrario hiziere y dexare de pagar los dichos derechos o qualquier parte dellos de lo que ansy deviere, que por el mesmo fecho aya de pagar e pague los tales dereechos que ansy devían y dexó de pagar con las setenas dellos, las quales con los dichos derechos aplico al dicho Almirante para que él o quien su poder oviere, los aya e lleve para s_, e que sus ofiçiales los cobren e hagan execuçión por ellos syn que las dichas justiçias ni otra persona alguna le pongan ni consientan poner embargo ni contradición alguna, antes seyendo rrequeridos, mando que las dichas justiçias les den e fagan dar todo el favor e ayuda que pidieren y menester ovieren para complimiento y execuçión de lo susodicho e de cada cosa e parte dello.

E agora por parte del dicho Almirante me a sido suplicado e pedido por merçed le mandase dar mi carta para que conforme a la dicha merçed e al dicho aranzel le fuesen guardadas las onrras e libertades que por rrazón del dicho ofiçio le deven ser guardadas e le acudiesen con los dichos derechos. E porque mi voluntad es que ans_ se cunpla, tóvelo por bien, porque vos mando a todos e a cada uno de vos que conforme a la dicha merçed useys con el dicho Almirante e con sus / fº 3 ofiçiales e lugartenientes en el dicho ofiçio e le hagays guardar las onrras e libertades que por rrazón dél le deven ser guardadas, e conforme al dicho aranzel que de suso va incorporado, le hagays acudir con los derechos e penas de setenas e otras cosas en él contenidas, syn que en ello ni en parte dello le pongays ni consyntyays poner embargo ni enpdimiento alguno.

E los unos ni los otros no fagades ni fagan ende al por alguna manera, so pena de la mi merçed e de diez mill maravedíes para la mi cámara a cada uno que lo contrario hiziere. E demás, mando al home que les esta mi carta mostrare, que bos enplaze queparezcan ante mí en la mi corte doquier que yo sea, desdel día que los enplazare fasta quinze días primeros syguientes so la dicha pena, so la qual mando a qualquier escrivano público que para esto fuere llamado, que de ende al que se la mostrare, testimonio sygnado con su sygno porque yo sepa como se cunple mi mandado.

Dada en la çibdad de Burgos, a seys días del mes de março, año del nascimiento de nuestro salvador Ihesu Christo de mill e quinientos e doze años. Yo el Rey. Yo Lope Conchillos, secretario de la Reyna nuestra señora, la fize escrevir por mandado del Rey su padre, liçençiatu Çapata, dotor Carvajal. E

en las espaldas de la dicha carta estaban escritos los nonbres syguientes, Registrada, liçençiatu Ximénez, Castañeda, chançiller.

5. 1512. Agosto 16. Palenzuela.

Carta de aceptación de la merced del Almirantazgo de Granada, otorgada por el Almirante Fadrique Enríquez.

Papel. Cuaderno de diez hojas.

A.D.A. C. 78, n.º 14, f.º 5.

En la villa de Palençuela, cabeça de la merindad de Çerrato a diez e seys días del mes de agosto, año del nascimiento de nuestro salvador Ihesu Christo de mill e quinientos e doze años. El ylustre e muy magnífico señor don Fadrique Enríquez de Cabrera, Almirante mayor de Castilla en presençia de mí el escrivano e testigos de yuso escriptos, dixo que consent_a e consentyó e aprovava e aprobó todo lo contenyo en esta carta de la Reyna nuestra señora, e que suplicava e suplicó a Su Alteza la mandase as_ guardar e cunplir como en ella se contenía para después de sus días. A lo qual fueron presentes por testigos Beltrán de Guevara, alcaide e corregidor de la villa de Palençuela e Juan de Baena camarero de su señoría e Luys de Clavijo, criados del dicho señor Almirante.

E yo Fernand Gutiérrez escrivano de cámara de la Reyna nuestra señora e su escrivano e notario público en la su corte e en todos los sus rreynos e señorios e escrivano público de la villa de Palençuela, que fuy presente a lo que dicho es en uno con los dichos testigos e de pedimiento del dicho señor Almirante lo escreví e fize aquí este mío sygno que es a tal en testimonio de verdad, Fernand Gutiérrez.

6. 1512. Noviembre 6. Logroño.

Real cédula de Fernando el Católico, dirigida a las justicias de Málaga, Vélez, Almería y Marbella, ordenando que cumplan la merced del oficio de Almirante de Granada, hecha a favor de Fadrique Enríquez. Inserta en traslado de 23 de abril de 1515.

Libro de Títulos del Almirantazgo. Volumen de 140 hojas, cubiertas de pergamino.

A.D.A. C. 78, n.º 56, f.º 40 r y v.

El Rey

Conçejo, corregidores, justiçia e rregidores, cavalleros, escuderos, ofiçiales e omes buenos de las çibdades de Málaga e Vélez Málaga e Almería e Marbella e otras villas e lugares del rreyno de Granada, que son en la costa de la mar, e a cada uno de vos a quien esta mi çédula fuere mostrada o su traslado synado de escrivano público.

Ya sabeys como la serenísima rreyna doña Juana mi muy cara e muy amada hija, por una su carta e sobrecarta della ovo hecho merçed a don Fadri-

que Enríquez de / f.º 41 v. Cabrera, Almirante mayor de Castilla, del ofiçio de Almirantazgo del rreyno de Granada, para que lo pudiese husar y exerçer por sy e por sus lugares tenientes e ofyçiales, según que más largamente se contyene en la carta de merçed que del dicho ofiçio le fue dada e sobrecartas della. E como por parte de algunos desa dicha çibdad fue suplicado de la dicha carta de merçed e de la sobrecarta que della fue dada. E porque por otra sobrecarta que de la dicha serenísima rreyna mi hija se vos enbía a mandar que syn embargo de las dichas suplicaçiones cunplays lo contenido en las dichas cartas de merçed.

Por ende yo vos mando que as_ lo hagays e cunplays como en la dicha carta de merçed e sobrecartas dellas se contyene, so las penas en ellas contenidas, con aperçibimiento que vos hago que las mandaré executar en las personas que lo contrario hizieren y en sus bienes. E porquel dicho Almirante e sus lugares tenientes e alguaziles puedan mejor usar del dicho ofiçio e ser conoçidos, vos mando que le dexeis e consyntays traer vara de mi justiçia e usar el dicho ofiçio con los escrivanos que ellos nonbraren según e de la manera que sus ofiçiales del dicho Almirante / f.º 41 lo usan e fazen en la çibdad de Sevilla.

E no fagades ende al por alguna manera so pena de la mi merçed e de diez mill maravedíes para la mi cámara.

Fecha en la çibdad de Logroño a seys días del mes de novienbre de mill e quinientos e doze años. Yo el Rey. Por mandado de Su Alteza Lope Conchillos. Y en las espaldas de la dicha çédula estavan dos señaes syn nonbres.

7. 1512. Noviembre 16. Granada.

Presentación ante la justicia de la ciudad de la escritura de 12 de Agosto de 1512, de merced del oficio de Almirante Mayor del reino de Granada.

A.D.A. C. 78, n.º 14, f.º 5-6.

En la muy nonbrada e grand çibdad de Granada, martes diez e seys días del mes de novienbre, año del nascimiento de nuestro señor Ihesu Christo de mill e quinientos e doze años, en las casas de cabyldo e ayuntamiento desta dicha çibdad, estando cnde juntos en su cabyldo e ayuntamiento como lo an de uso e de costunbre de se juntar los señores justiçia e rregimiento della, conviene a saber el señor Gutierre Gómez de Fuensalida, comendador de los Bastimentos, corregidor de la dicha çibdad e su tierra por la Reyna nuestra señora, y el muy magnífico señor el señor marqués don _ñigo López de Mendoza, conde de Tendilla, alcaide y capitán general de la dicha çibdad e su Reyno, e el liçençiado Ruy Gutiérrez Descalante, allcalde mayor de la dicha çibdad e Luys de Valdibya e el alcaide Padilla e el comendador Fernand Núñez e Françisco de Çafra e don Antonio de Bovadilla e el señor don Luys de Mendoza e Juan de Baeça e el dotor de la Torre, veynte e quattros de la dicha çibdad, e Françisco de Morales e Gómez Perla e Françisco de Peñalva e Jorge Mosquera e Domyngo Pérez e Diego de Lizana e Alonso Fernández e Juan Pérez e Françisco de Molina, jurados della, e en presençia de mí Jorge de

Baeça, escrivano mayor del dicho cabyldo e ayuntamiento e de los testigos de yuso escritos, paresció Gregorio de Coca e presentó esta carta de la Reyna nuestra señora.

E as_ presentada e leyda por mí el dicho escrivano dixo que rrequería e rrequirió a los dichos señores que obedezcan e guarden e cunplan la dicha provisyón de Su Alteza en todo e por todo como en ella se contiene e Su Alteza por ella lo manda, e que sy as_ lo hizieren que harán byen e lo que son obligados, / f.º 5 v. donde no, que protestava e protestó de se que quexar dellos a la Reyna nuestra señora e de cobrar dellos todas las costas e daños e pérdidas e menoscabos que al Almirante su señor se le rrecresçieren en este caso. E de como lo dezía, pedía e rrequería lo pidió por testimonio. Testigos el liçençiado Carmona letrado de la çibdad e el bachiller Graçián, soleçitador della, veçinos de Granada.

E luego los dichos señores dixerón que obedesçían e obedesçieron la dicha carta de Su Alteza con el acatamiento e rreverençia que podían e devían como a carta e mandamiento de nuestra Reyna e señora natural, a quien Dios nuestro señor dexee bevir e rreynar por muchos años. E en quanto al cunplimiento que estavan prestos de la cunplir en todo e por todo como en la dicha carta de Su Alteza se contyene e Su Alteza por ella lo manda. E cunpliéndola dixerón que rresçebían e rresçibieron al dicho señor Almirante al dicho ofiçio e al uso e exerçio del dicho ofiçio de Almirante mayor del Reyno de Granada, e que pueda usar e use dél en los lugares e por la forma e manera que por la dicha carta Su Alteza lo manda, e llevar los derechos en el dicho aranzel contenydo. Testigos los sobredichos.

E yo Jorge de Barça, escrivano mayor del cabyldo e ayuntamiento de la muy nonbrada y grand çibdad de Granada, fuy presente en uno con los dichos sseñores justiçia e rregimiento y parte y testigos a todo lo que dicho es e lo fize escrevir e fize aquí este mío sygno en testimonio de verdad, Jorge de Baeça.

E as_ presentada la dicha carta de Su Alteza juntamente con los dichos testimonios que de suso va encorporado e leydo por mí el dicho escrivano en la manera que dicha es, luego el dicho Álvaro Alonso en el dicho nonbre del dicho Almirante e conde mí señor, dixo antel dicho señor allcalde mayor que por quanto su señoría thenía las dichas escripturas oreginales e las avía menester para en muchas partes e lugares, e se temía que se le podrían perder por agua o por fuego o rrobo o por otro qualquier caso fortuyto, en lo qual su señoría rresçebería dapño, por ende que pedía e pidió al dicho señor allcalde mayor mande a mí el dicho escrivano que diese a su señoría o a él en su nonbre un traslado de la dicha carta e testimonios e dos o más, las que menester aya ynterponiendo en ellos su merçed su autoridad e decreto judiçial, para que valgan e fagan fee doquier que paresçieren, as_ en juyzio como fuera dél, sobre el qual pedía e pidió cunplimiento de justiçia e para ello ynplorava e ynploró su noble ofiçio e que lo pedía e pidió por testimonio.

Luego el dicho señor dotor allcalde mayor tomó la dicha carta de Sus Altezas juntamente con los dichos testimonios en sus manos e miró toda la

dicha escriptura e esaminóla, e dixo que la allava e alló buena e sana, non rrota ni chançelada ni en parte alguna della sospechosa, antes caresçiente de todo viçio e horror, segund por ella pareçía. Por ende dixo que mandava e mandó a mí el dicho escrivano que diese al dicho Almirante e conde mi señor o al dicho procurador en su nonbre un traslado o doss o más, de toda la dicha escriptura que de suso se hazen minçión e lo sygnase con mi sygno e quélynter / f.º 6 ponía e ynterpuso al tal traslado o traslados su autoridad e decreto judicial para que valgan e fagan fee doquier que paresçieren, as_ en juizio como fuera dél, bien as_ como valdría e faría fee la dicha carta de Sus Altezas e los dichos testimonios que juntamente con ella están.

8. 1514. Marzo 11. Madrid.

Real cédula de Fernando el Católico, dirigida al corregidor de Málaga, para que permita al alguacil del Almirante prender a los que cometen delitos en su jurisdicción, que hasta entonces lo estorbaba. Inserto en traslado de 7 de julio de 1514.

Papel. Cuaderno de cuatro hojas.

A.D.A. C. 78, n.º 24, CCHI, C. 78, n.º 25, f.º 3 r y v. y C. 78, n.º 56, f.º 34v, inserta en traslado dado en Málaga el 17 de mayo de 1515.

El Rey

Corregidor o juez de rresydençia de la çibdad de Málaga e otras qualesquier justiçias que son o fueren de la dicha çibdad. Por parte del Almirante de Castilla y de Granada me es hecha rrelaçión que no dexays ni consentís al alguazil del dicho Almirante prender a los que fazen delitos en su jurediçión, segund e como lo hazen y pueden fazer sus ofiçiales que tiene en la dicha çibdad de Sevilla por el previllejo que le mandamos dar del Almirantazgo dese rreyno de Granada se rremite, que pueda hazer todo lo que hazía e haze en Sevilla como Almirante de Castilla, y en yrle contra ello a rresçibido e rresçibe mucho agravio e daño, e me suplicó e pidió por merçed lo mandase proveer y rremediar.

Por ende yo vos mando que dexeys hazer y usar de la jurediçión que pertenesçe al / f.º 3 v. dicho Almirante a sus lugaresteniente y ofiçiales y alguaziles, segund e como y en las cosas que lo hazen, y usar sus ofiçiales en la dicha çibdad de Sevilla.

E no fagades ende al.

Fecha en Madrid, honze días de março de quinientos e catorze años. Yo el Rey. Por mandado de Su Alteza, Lope Conchillos.

9. 1518. Mayo 21. Zaragoza.

Real provisión de la Reina y de Carlos V en que mandaron consumir la dignidad de Almirante de Granada después de los días de don Fadrique Enríquez, a petición de los procuradores de Granada en las Cortes de Valladolid, y que no valga cualquier intento del Almirante por renunciarla en ninguna persona.

Papel. Inserto en escritura de 15 de enero de 1538.
A.D.A. C. 78, n.º 51.

Doña Juana e don Carlos su hijo, por la graçia de Dios Reyna e Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las Doss Seçilias, de Iherusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valençia, de Galizia, de Mallorca, de Sevilla, de Çerdeña, de Córdoba, de Córçega, de Murçia, de Jaén, de los Algarves, de Algezira, de Gibraltar, de las yslas de Canaria, de las Yndias, yslas tierra firme del Mar Oçéano, condes de Barçelona, señores de Vizcaya e de Molina, duques de Athenas e de Neopatria, condes de Ruysellón e de Çerdania, marqueses de Oristán e de Goçiano, archeduchos de Austria, duques de Borgoña e de Bravante, condes de Flandes e de Tirol, etc.

Por quanto don Antonio de Mendoça e Gonçalo Medrano, procuradores por la nonbrada e gran çibdad de Granada en las Cortes que por nuestro mandado se hizieron e çelebraron en la noble villa de Valladolid este presente año de la data desta nuestra carta, y en nonbre de la dicha çibdad / f.º 4 nos hizo rrelaçión por su petiçión diziendo que bien sabíamos como yo la Reyna hize merçed a don Fadrique Enrrriquez de Cabrera, nuestro Almirante mayor de Castilla del Almirantazgo del Almirantazgo (*sic*) del nuestro rreyno de Granada, e como dello le fue dada nuestra carta de preuilegio para que durante el tiempo de su vida usase y exerçiese el dicho ofiçio. E diz que al tiempo que las çibdades e villas e lugares del dicho rreyno de Granada suplicaron de la dicha merçed, el dicho Almirante por abto consintió que después de los días de su vida el dicho su ofiçio se consumiese para que no oviese más el dicho ofiçio de Almirante en el dicho nuestro rreyno de Granada.

Por ende que nos suplicava e pedía por merçed que pues avíamos mandado que el dicho Almirante tenga e use el dicho ofiçio, mandásemos dar nuestra carta para que después de los días de la vida del dicho Almirante el dicho ofiçio de Almirantazgo se consumiese e no le pueda aver más dende en adelante, no enbargante que el dicho Almirante rrenunçiasse el dicho ofiçio en otra personas e que nos hiziésemos merçed del / f.º 4 v. as_ por vía de rrenunçiaçión como por nueva merçed o como la nuestra merçed fuese.

Lo qual visto por los del nuestro Consejo e conmigo el Rey consultado por quanto la merçed que fue fecha al dicho Almirante del dicho ofiçio de Almirantazgo fue solamente por los días de su vida, e demás desto el dicho Almirante consintió que después de sus días el dicho ofiçio se consumiese, fue acordado que devíamos mandar dar esta nuestra carta en la dicha rrazón.

E nos tovimos por bien, por la qual mandamos que luego que el dicho don Fadrique Enrrriquez de Cabrera nuestro Almirante mayor de Castilla fallasçiere desta presente vida, el dicho ofiçio de Almirantazgo del dicho rreyno de Granada que así le fue fecha merçed se consuma, e desde agora para entonçes le consumimos e avemos por consumido para que dende en adelante no pueda aver ni aya más el dicho ofiçio de Almirante en el dicho nuestro rreyno de Granada ni en parte alguna dél. E prometemos por nuestra fee e palabra rreal que después de los días del dicho Almirante ni en su vida,

aunque sea por su rrenunçiaçión / f.º 5 no haremos merçed del dicho ofiçio de Almirantazgo a persona alguna, o en caso que hagamos merçed dél, mandamos que la tal merçed sea en s_ ninguna e de ningún efetto e valor, e que las çibdades, villas e lugares del dicho rreyno de Granada no sean obligados a lo conplir, e que por no la conplir no caygan ni incurran en pena alguna ni las nuestras justiçias les conpelen e apremien a ello, ni por virtud de la tal merçed den posesiòn alguna del dicho offiçio a la persona a quien as_ fuere fecha, por quanto nuestra merçed e voluntad es que el dicho offiçio se consuma para que no le aya ni pueda aver después de los días del dicho Almirante.

E mandamos a los del nuestro Consejo e a los presidentes e oydores de las nuestras abdiençias, allcaldes de la nuestra Casa e Corte e Chançillerías e a todos los corregidores, asistentes, allcaldes e otras justiçias e juezes qualesquier de todas las çibdades e villas e lugares del dicho nuestro rreyno de Granada e de todas las otras çibdades, villas e lugares de los nuestros rreynos e señoríos e a cada uno dellos a quien esta nuestra carta fuere mostrada o el traslado della sygnado de escrivano público, que guarden e cunplan esta nuestra carta e todo lo en ella conthenido e que contra el thenor e forma della no vayan ni pasen ni consyentan yr ni pasar en tiempo alguno ni por alguna manera. De lo qual mandamos / f.º 5 v. dar esta nuestra carta firmada de mi el Rey e sellada con nuestro sello.

Dada en la çibdad de Çaragoça a veynte e un días del mes de mayo, año del nascimiento de nuestro salvador Ihesu Xhristo de mill e quinientos e diez e ocho años. Yo el Rey. Yo Bartolomé Ruyz de Castañeda, secretario de la Reyna e del Rey su hijo, nuestros señores la fize escrivir por su mandado. Y en las espaldas de la dicha carta estavan escriptos los nombres syguientes, archiepiscopus granatenssi, doctor Carvajal, liçençiatu de Santiago, liçençiatu Polanco, doctor Cabrero, liçençiatu de Quella, doctor Guevara, Registrada, liçençiatu Ximénez. Por chançiller Juan de Santillán.

10. 1518. Marzo 5. Valladolid.

Real cédula de Carlos I dirigida al presidente y oidores de la Chancillería de Granada, mandando llevar al Consejo el pleito que trataba el Almirante con la ciudad de Málaga sobre los derechos y regalías del oficio. Inserta en traslado dado el 6 de marzo de dicho año.

Papel. Cuaderno de dos hojas

A.D.A. C. 78, n.º 46.

El Rey

Presydente e oydores de la nuestra Abdiençia que rresyde en la nonbrada e grand çibdad de Granada. Porque yo he mandado a los del nuestro Consejo que conozcan del pleito que ante vosotros está pendiente entre el nuestro Almirante mayor de Castilla, de Granada de la una parte, y la çibdad de Málaga de la otra sobre el ofiçio del Almirantazgo de la dicha çibdad, por esta mi cédula vos mando que luego rremitays ante los del nuestro Consejo el proçe-

so del dicho pleyto, e que no conozcays ni vos entremetays a conosçer más de la dicha cabsa que yo por la presente os ynivo del conosçimiento della.

E non fagades ende al.

Fecha en la villa de Valladolid a çinco días de março de mill e quinientos e diez y ocgo años. Yo el Rey. Por mandado del Rey Castañeda.

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

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

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

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

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

LA ADMINISTRACIÓN Y LOS TÉCNICOS DE ALTA CUALIFICACIÓN EN LA CARRACA (1717-1776)

José QUINTERO GONZÁLEZ
Doctor en Historia por la UNED

El arsenal del siglo XVIII nace como un intento por solucionar dos problemas fundamentales: la enorme decadencia de la Marina de Guerra y la no menos ruïnosa situación de la Real Hacienda. La conjunción de ambas cuestiones propició la creación, a semejanza de otras potencias europeas, de unas bases navales capaces de afrontar la transformación tipológica de las embarcaciones y de permitir el mantenimiento operativo de las escuadras necesarias para garantizar, en primer lugar, las comunicaciones con América. Para ello se hacía imprescindible optimizar los escasos recursos disponibles, tanto materiales como humanos. Con éstos, con los recursos humanos, se relaciona el presente artículo, que trata de ofrecer al lector una cierta visión de conjunto y una aproximación conceptual a los altos empleos que más directamente contribuyeron a la configuración de la base naval carraqueña: administradores, ingenieros, constructores y capitanes de maestranza. Por otra parte, intentaremos acercarnos a las personas que ostentando estos cargos dejaron sus vidas ligadas para siempre a La Carraca, ya fuera por los años de servicio en la base naval o por la repercusión de su trabajo en la evolución del arsenal del sur.

La administración

Sin duda, durante buena parte del siglo XVIII, los arsenales estuvieron más cerca de ser grandes complejos fabriles que centros militares. En el período que tiene como límite las Ordenanzas de 1776, la figura prácticamente plenipotenciaria va a ser la del intendente y, por extensión, el Cuerpo de Ministerio. Durante seis décadas, desde que Patiño organiza el 16 de junio de 1717 el citado cuerpo, sus miembros tendrán el mando general y absoluto de los arsenales en todo lo administrativo y gubernativo. Junto a ellos se ubicaba el capitán de la maestranza, verdadero jefe del ramo facultativo, responsable de «la dirección de las faenas marineras del arsenal, de los trabajos de maestranza, de la inspección de pertrechos...» (1). Al Cuerpo General de la Armada corresponderían, finalmente, los asuntos de la guerra y los relativos a dotar las guarniciones de los arsenales.

(1) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, p. 43.

Tras este breve preámbulo, es fácil deducir el número y la relevancia de los miembros del Cuerpo de Ministerio que pasaron por el arsenal durante los años que estamos analizando. Obviamente no vamos a relatar la vida y obra de todos ellos porque, además de interminable, resultaría una tarea absolutamente tangencial a nuestros objetivos. En cualquier caso, creemos obligado citar a algunas personas que tuvieron una vinculación singular con La Carraca. A la cabeza de todos, por ser el impulsor, el infatigable defensor del primer arsenal ilustrado en España, se encuentra José Patiño. Sin duda, el milanés, que en 1702 acompañó a Felipe V a su regreso de Italia, fue alcanzando grandes cotas de poder gracias a que era, como afirma Didier Ozanam, «un hombre hábil, gran trabajador y de manos limpias» (2). Resulta evidente que no tratamos de escribir la biografía de Patiño, pero sí queremos dejar constancia de su aportación fundamental a la Armada en general y a La Carraca en particular. Nombrado intendente general de Marina el 28 de enero de 1717 (3), bien pronto recalará en Cádiz (4), ciudad que habría de dejar poco después para participar en las campañas de Italia (5). En 1721, Patiño desligará definitivamente la Casa de Contratación y la Intendencia de Marina de la Intendencia de Tierra, que pasará a llamarse oficialmente de Ejército y Provincia (6). Esta medida será de vital importancia, por cuanto significó de hecho la desvinculación definitiva de la Marina respecto del Ejército.

El meteórico ascenso de Patiño le acarreó los recelos de determinados círculos de la Corte (7), de la misma manera que su concepción de la Armada le condujo a enfrentamientos con la vieja nobleza, que desempeñaba los más

(2) OZANAM, Didier: «Los instrumentos de la política exterior», en MENÉNDEZ PIDAL, Ramón: *Historia de España*, t. XXIX (ed. mod.), pp. 441-600 (cit. p. 459).

(3) El texto completo del nombramiento puede consultarse en CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986, pp. 278-280.

(4) Las actas del Ayuntamiento de Cádiz dejan constancia de la presencia de Patiño en la ciudad. Archivo Histórico Municipal de Cádiz (en adelante AHMC). Actas Municipales. Año 1717, libro 17, n.º 73, ff. 80, 137 y 412; año 1719, libro 19, n.º 75, ff. 215 v. 217; año 1720, libro 20, n.º 76, ff. 449 v y 451 v; año 1721, libro 21, n.º 77, ff. 46 v y 412; año 1722, libro 22, n.º 78, ff. 153 v. Asimismo, puede consultarse lo relacionado con el alquiler de la vivienda en la que residió en DURÁN LÓPEZ, Gonzalo: «Arrendamientos de viviendas en Cádiz a principios de siglo XVIII. La casa de don José Patiño, presidente de la casa de la Contratación». *Gades Cádiz*, núm. 17 (1988), pp. 179-184.

(5) En esta ausencia de Patiño, las funciones de intendente general se repartieron, provisionalmente, entre Francisco de Varas, que se encargó de los asuntos relacionados con el comercio indiano, y Andrés Pérez Bracho, a quien se encomendó la Secretaría de Marina en Cádiz y la de Tropas de Andalucía. Precisamente Pérez Bracho propondría el traslado de la Casa de Contratación a Galicia alegando una hipotética situación geográfica más favorable en materia de vientos y mareas y la mayor economía en los trabajos del astillero. NAVARRO GARCÍA, Luis: «La Casa de la Contratación en Cádiz», en *La burguesía mercantil gaditana, 1650-1868*. Cádiz, 1976, pp. 41-61 cit. p. 46.

(6) *Ibidem*.

(7) «Patiño se alojó en la misma casa que había sido refugio de sus desconuelos cuando en el ejercicio de la intendencia de Marina se había retirado de Cádiz a la Isla por no hacer más público los desaires con que le trataban los ministros que en la Corte dirigían aquellas dependencias...» Museo Naval de Madrid (en adelante MN), ms. 2163, «Fragmentos históricos para la vida del Excmo. Sr. Don José Patiño...», ff. 141-142 (cit. f. 141).

altos cargos de Marina. Así, por ejemplo, enconado resultó el enfrentamiento con Pedro de los Ríos, conde de Fernán Núñez, que le acusó de haber usurpado el mando a todos los militares de la Armada y de tratar de indisponerle con Andrés de Pez (8). El aristócrata también recriminó a Patiño por haber encomendado una misión a un oficial de la Armada sin informar previamente al oficial general. En su escrito, el conde exponía: «Andrés de Pez, por su carta (...) me repite de orden del Rey que cuando los señores intendentes u otros ministros necesiten de algún oficial, lo pidan al oficial general que en Cádiz mandare (...) No es dable que siendo la Armada un cuerpo militar y la milicia el fin, sea mandado por los señores ministros, tanto peor bajo de pretextos (...) que sólo están para la economía de ella (...) pues el que manden los señores ministros a los militares es destruir la estimación militar» (9). La respuesta de Patiño alegando urgencia en la misión confiada (10) sólo consiguió enfurecer más aún al conde de Fernán Núñez (11). Sin embargo, el intendente general interrumpirá este intercambio de misivas comunicando a Pedro de los Ríos que, en adelante, a sus expresiones le respondería el Rey (12). De esta manera cierra José Patiño una polémica que, no obstante, se mantuvo latente durante décadas con otros interlocutores, y que resulta un fiel reflejo de la pugna entre el Cuerpo de Ministerio y el Cuerpo General. De momento resultará favorecido el Cuerpo de Ministerio, y así, el arsenal ilustrado se organizará, jerarquizará y funcionará bajo la batuta de los ministros. El poder de estos funcionarios alcanzó su mayor expresión en tiempos de Patiño y de Ensenada, para relajarse paulatinamente durante el gobierno de Arriaga, hasta que en 1776 las nuevas Ordenanzas de Arsenales restituyeran el poder de las bases navales y de la Armada al Cuerpo General.

Hasta que esto ocurra, Patiño conseguirá poner los cimientos de la nueva Marina de Guerra, creándola prácticamente de la nada. Para ello impuso el criterio de la racionalización de los recursos, que fió a los técnicos en la materia, y sentó las bases de una Armada moderna fundamentada en la preparación de sus oficiales, en el análisis de los medios, en la organización de sus estructuras, en la distribución de las costas hispanas y en el mantenimiento de las rutas indianas. Para conseguir estos objetivos resultaba imprescindible una nueva concepción del barco tanto en su tipología como en su mantenimiento. Del barco y cuanto le rodea se ocuparán los arsenales. El de La Carraca fue el primero, fundamentalmente debido a que su ubicación en el corazón de la Carrera de Indias así lo exigía. Por ello, Patiño se volcará en la base del sur, de modo que sólo su constancia y claridad de criterios hizo posible erigir un

(8) Al conde de Fernán Núñez le habrían insinuado (hipotéticamente Patiño) que Andrés de Pez sería el supuesto instigador ante Alberoni en 1717 para que despojara al propio De los Ríos del empleo que ostentaba de capitán general de la Armada. Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Marina, leg. 739 (Firmado: Pedro de los Ríos. Cádiz, 6 de octubre de 1721).

(9) *Ibidem*, De los Ríos a Patiño. Cádiz, 4 de octubre de 1721.

(10) *Ibidem*, Patiño a De los Ríos. Cádiz, 4 de octubre de 1721.

(11) *Ibidem*, De los Ríos a Patiño, Cádiz, 5 de octubre.

(12) *Ibidem*, Patiño a De los Ríos.

arsenal ilustrado en un barrizal. Evidentemente, Patiño no culminó su obra, pero dejó unas bases tan sólidas que sus sucesores no pudieron hacer más que continuarlas.

Obviamente fueron muchos los miembros del Cuerpo de Ministerio que pasaron por el arsenal: Salvador de Olivares (13), Alberto Antonio Romero (14), Simón Roco (15), Francisco Driget, Nicolás Carlos Colón, Rubalcaba y un largo etcétera. Consideramos, no obstante, que hay tres funcionarios (Esteban Felipe Fanales, Francisco de Varas y Juan Gerbaut) que por su estrecha vinculación y por los largos años de servicio en el arsenal merecen unas líneas.

Por seguir un orden estrictamente cronológico, citaremos en primer lugar a Esteban Felipe Fanales. Natural de la Isla de León, entró en el real servicio el 17 de abril de 1677. Era veedor y contador de la Armada del Océano en 1714, cuando participó en el bloqueo a Barcelona (16). Llegó a ser, en activo, comisario ordenador destinado en los reales arsenales de La Carraca y del Puente de Suazo (17). Esteban Felipe Fanales ya prestaba sus servicios en los citados reales sitios cuando se iniciaron las obras de La Carraca, el día 1 de junio de 1717 (18). En 1729 se jubiló con honores de intendente de Marina.

Si en cierta manera Fanales simboliza el inicio carraqueño, Francisco de Varas y Valdés representa la supremacía del Cuerpo de Ministerio en el arsenal. Hijo de Toribio de Varas y Valdés y de María Vallejo de Zorrilla, era natural de Sevilla. Fijó su residencia en Cádiz después del traslado de la Casa de Contratación a esta ciudad, donde permaneció hasta su fallecimiento, a mediados de 1753. Intendente desde 1715, ejercería la subdelegación de Patiño desde el 23 de junio hasta el 28 de diciembre de 1717, fecha en la que el intendente general le restituyó a su puesto. Poco después volvió a sustituirlo,

(13) Salvador de Olivares, natural de Cádiz, procedía de una familia vinculada a la Armada. AHPC. Poder para testar, sign. 5079, ff. 487-488. (Cádiz, 4 de noviembre 1730). El 6 de julio (¿agosto?) fue nombrado intendente general de Marina en sustitución de Esteban Felipe Fanales, que pasaba a la situación de jubilado. (AGS, Marina, leg. 134 [sin firmar]). La misma fecha aporta RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan A.: *La Intendencia en la Armada*. Barcelona, 1996, p. 81.

(14) Alberto Antonio Romero Caamaño fue contador de los reales arsenales de La Carraca y Puente de Suazo y guardalmacén general de pertrechos y víveres. Natural de San Julián de Requeijo-Padrón, tenía un sueldo de 30 escudos mensuales (Archivo Histórico Provincial de Cádiz [en adelante A.H.P.C.] Poder para testar. Protocolo 21, fols. 166-167. Isla de León, 14 de agosto 1760).

(15) Simón Roco Romero, también natural de Galicia, de Vigo, y residente en la Isla, fue guardalmacén general de pertrechos. En el momento de otorgar testamento le debían alrededor de 1.500 pesos, cantidad acumulada en concepto de pagas atrasadas. AHPC, Testamento. Protocolo 13, ff. 77-78. (Isla de León, 7 de junio 1744).

(16) Precisamente con motivo de su participación en el bloqueo de Barcelona, otorgó testamento declarando que se le debían más de 32.000 reales de vellón de diferentes sueldos atrasados a lo largo de sus treinta y siete años en el Real Servicio (AHPC Testamento. Signatura 2397, ff. 18-21. Cádiz, 19 de enero 1714).

(17) AHPC, testamento. Signatura 5330, ff. 331-339 (Cádiz, 8 de octubre 1735).

(18) *Ibidem*, f. 337. Y AHPC Testamento. Signatura 2437, ff. 581-591 (cit. 588 v y 589). Cádiz, 29 de abril de 1748.

desde el 12 de abril de 1718 hasta el 11 de enero de 1719, y desde julio del citado año hasta septiembre de 1720 (19). Finalmente, el 24 de julio de 1734 tomó posesión como intendente general de Marina en Cádiz sustituyendo a Salvador de Olivares, que acababa de fallecer. Puede acordarse que, en gran medida, vivió para el real servicio, permaneciendo soltero y considerándose suficientemente pagado y reconocido por los monarcas Felipe V y Fernando VI (ostentaba, además del empleo de intendente general de Marina, el grado de teniente general del Ejército). Como gratitud a tantas consideraciones, prohibió expresamente a sus herederos reclamar los sueldos que le debía la Real Hacienda, por muy elevada que resultara la cantidad adeudada (no especificada) (20).

Francisco de Varas permaneció en el empleo de intendente general de Marina hasta el segundo semestre de 1752 (21). Durante sus décadas al frente de la Intendencia dirigió con mano férrea cuanto se relacionaba con el arsenal. Respetado en su trabajo y a veces temido, no dudó en proponer, por ejemplo, que el teniente general Rodrigo de Torres trasladara su residencia hasta La Carraca, o al menos hasta la Isla, pues así podría atender con más celo las dependencias que estaban a su cuidado y en particular el arsenal (22). Esta sugerencia fue comunicada por José Patiño al comandante general en los siguientes términos: «... procure V.E. caminar de acuerdo con este ministro [Varas], haciéndole ver que no serán tantos como cree los embarazos que pueden ocurrir» (23). Es decir, Patiño recomendaba tratar al intendente de Cádiz con gran tacto.

No sólo el Cuerpo General fue severamente fiscalizado por Varas: también el propio Cuerpo de Ministerio se veía sometido a tan estricto control; y así, al comisario ordenador de Marina Nicolás Carlos Colón le reprendió en una ocasión de manera muy contundente, con reproches como «... el valor de la obra en [la] que se ha consumido muchísima porción de reales y, no obstante quiere V.M. persuadirme a que todo lo hace su celo y economía» (24). No vamos a continuar relatando anécdotas similares relacionadas con Varas, pues consideramos que las expuestas son suficientemente representativas del fuerte carácter de un hombre que, iniciando su ascenso en la carrera administrativa durante los años de mayor apogeo de la influencia francesa, no sólo consiguió mantenerse, sino que además siempre logró imponer sus criterios. Sin duda buena parte de la política de racionalización de gastos y de ahorros desarrollada en el arsenal se debió, precisamente, al intendente general Francisco de Varas.

(19) AGS, Marina, leg. 173. «Relación... 25 de noviembre 1737». Este documento lo debo a la amabilidad de Didier Ozanam.

(20) AHPC, Protocolos Notariales, sign. 4476. Testamento, Cádiz, ff. 1083 a 1085; sign. 4487. Poder para testar, Cádiz, ff. 1.042 a 1043 y 1067 a 1069

(21) El último documento que conocemos dirigido a Francisco de Varas y Valdés corresponde a 1752 AGS, Marina, leg. 321. A Varas Madrid, 15 de julio 1752).

(22) *Ibidem*, leg. 305. Patiño a Rodrigo de Torres (El Pardo, 11 de enero de 1735).

(23) *Ibidem*.

(24) *Ibidem*, leg. 318. Varas a Colón (Cádiz, 25 de noviembre de 1749).

Su sucesor, Julián de Arriaga, caso excepcional de intendente que procedía del Cuerpo General de Marina, permanecería poco más de un año en el cargo, pues tras la caída de Ensenada fue nombrado nuevo secretario de Marina e Indias. En su lugar tomaría posesión Juan Gerbaut Poruci, nacido en Liorna en torno a 1696, quien se casó en 1725 con Josefa Pederina, vecina de Cádiz, con la que tuvo dos hijas (25). En 1748 se hallaba embarcado como capitán en el navío *El Soberbio*, y poco después sería nombrado intendente, primero del arsenal y más tarde, en sustitución de Julián de Arriaga, de Marina en Cádiz. En las dos décadas que ostentó el empleo conoció el esplendor de la construcción naval caraqueña y el impulso definitivo dado a las obras del arsenal. Cuando Gerbaut dejó el servicio activo en 1775, puede considerarse que La Carraca quedaba prácticamente configurada.

Ingenieros, constructores y capitanes de maestranza

«Las funciones de los técnicos de alto nivel estaban delimitadas con bastante claridad: los constructores atendían a la fabricación de barcos, los capitanes de maestranza a las personas y a los pertrechos y los ingenieros a las obras civiles» (26). Estas frases de Merino Navarro recogen, sin duda, una realidad que oficialmente se mantuvo durante buena parte del siglo, aunque en la práctica tan clara separación de funciones fue menos estricta conforme avanzaba la centuria.

En cualquier caso, puede considerarse que hasta inicios de la década de los setenta los ingenieros estaban escalafonados en el Ejército, lo que no fue óbice para que prestaran un excelente servicio a la Marina, en particular en los puertos y arsenales. Tradicionalmente se ha venido fechando la creación del Cuerpo de Ingenieros el 17 de abril de 1711, según proyecto de Jorge Próspero Verboom (27). Sin embargo, la labor de los militares especialistas en fortificación y obras civiles se remontaba a los siglos anteriores, contándose con ejemplos tan cualificados como Cristóbal de Rojas (28), Tiburcio Spannochí o

(25) AHPC, Protocolos Notariales, sign. 765. Poder para testar, ff. 469 a 470; y sign. 2185, ff. 180 a 181.

(26) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada...*, p. 58.

(27) CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, Juan: «Los ingenieros hasta la creación del cuerpo en 1711», en *El Ejército y la Armada en la vida científica y cultural gaditana. Actas del XXXIV curso del Aula Militar de Cultura*. Cádiz, 1996, pp. 101-130 (cit. p. 116).

(28) Cristóbal de Rojas, ingeniero militar y tratadista en fortificaciones, trabajó en las defensas de Cádiz después del saqueo a que fue sometida la ciudad, en 1596 por la armada angloholandesa. De su época gaditana se cuentan una planta de la ciudad de 1609 y los planos de la muralla del sur, de la antigua catedral y de la Puerta del Muro, los tres de 1608 (Calderón Quijano, José A. y colaboradores: *Cartografía Militar y marítima de Cádiz 1513-1878* (dos tomos) Sevilla, 1978, figuras 143, 441, 442 y 443). A Cristóbal de Rojas atribuimos el plano de «Parte de la bahía de Cádiz y el estero de La Carraca», datado en 1599, y el del «Monte y planta del fuerte proyectado para defender la entrada de La Carraca», fechado asimismo en 1599 (Archivo General de Indias [en adelante AGI], M.P. Europa y África, n.º 7 y 6 respectivamente. Indiferente General, leg. 115. Firmado: Pedro del Castillo. Cádiz, 2 de abril 1599). Para ampliar los conocimientos sobre el citado ingeniero deben consultarse las publicaciones: MARIÁTEGUI

Leonardo Turriano entre otros. Esta amplia tradición, que contó con instituciones relacionadas con la formación de los técnicos como la Academia de Matemáticas de Barcelona, la Cátedra del Colegio de San Isidro de Madrid y la Academia Real y Militar del Ejército en los Países Bajos, hizo posible que entre 1711 y 1718 ingresaran en el recién creado Cuerpo algo más de un centenar de ingenieros (29).

Durante la primera mitad del siglo XVIII trabajaron en La Carraca dos ingenieros fundamentales para la configuración del arsenal: Ignacio Sala y José Barnola. El primero, natural de Barcelona, se formó profesionalmente durante la guerra de Sucesión participando, entre otros, en los combates de Denia, Brihuega y Villaviciosa, siendo destinado después, como ingeniero segundo, a Aragón. Más tarde, siendo ya ingeniero director, fue nombrado director de las Fortificaciones de Andalucía, donde proyectó, por ejemplo, el canal del Guadalete de El Puerto de Santa María y la Fábrica de Tabacos de Sevilla (30). Ya en Andalucía, el 5 de mayo de 1718, fue ascendido a teniente coronel. Traductor del *Tratado de la defensa de las plazas*, de Vauban, fue el ingeniero que más influyó en la fortificación de Cádiz, tanto por su amplia labor como por el tiempo que permaneció al frente de ella (1724-1749) (31).

Para nuestra investigación, Sala tiene el enorme valor añadido de ser el ingeniero que, junto a José Patiño, redactó el primer proyecto general del arsenal de La Carraca y que durante décadas dirigirá las obras carraqueñas, controlando las nuevas construcciones, analizando los problemas surgidos, discutiendo con Patiño los proyectos parciales y siendo consultado, en fin, respecto a cualquier innovación en el proyecto general, o en relación con las prioridades constructivas.

En 1749, siendo teniente general, fue destinado como gobernador a Cartagena de Indias. Quedaban atrás más de tres décadas de vinculación a Cádiz, en el transcurso de las cuales había contraído matrimonio con Inés Grels (24 de abril de 1721, en Santa Eulalia Previnciana, Barcelona), y había residido habitualmente en Puerto Real, donde nacieron sus tres hijos (32).

Si Ignacio Sala fue el director del proyecto carraqueño, el verdadero conductor de obras fue otro ingeniero catalán, José Barnola y Ferrer, quien también pasaría casi toda su vida vinculado a Cádiz, pues al menos en

Eduardo: *El capitán Cristóbal de Rojas. Ingeniero militar del siglo XVI*. Madrid, 1985. Y ROJAS, Cristóbal de: *Tratado sobre fortificación y milicia*. Madrid, 1985.

(29) El escalafón del Cuerpo de Ingenieros contaba con un ingeniero general, ingenieros jefe o de provincia, ingenieros de segunda, ingenieros de tercera y delineadores a la orden del ingeniero de provincia. CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, Juan: «Los ingenieros...», p. 117.

(30) LAORDEN RAMOS, Carlos: «El Real Cuerpo de Ingenieros y las fortificaciones de Cádiz», en *El Ejército...*, pp. 145-167 (cit. p. 152).

(31) Los planos referidos a la fortificación de Cádiz, de Sala son cuantiosos, referidos a los frentes de Tierra, de la Bahía, de Poniente, del Sur o del vendaval y de fuera de la plaza (por su elevado número no los relacionamos, pero una completa relación, sistematizada por lugares, puede consultarse en: CALDERÓN QUIJANO, J. A., y colaboradores: *Cartografía...*, t. I, pp. CLVIII y CLIX).

(32) AHPC, Testamento, 4479. Cádiz, 24 de agosto 1749, ff. 1031-1034.

julio de 1722 ya estaba destinado en La Carraca con el empleo de delineador de planos (33). Sin embargo, no será hasta 1731 cuando comience a tener un protagonismo indiscutible en tareas de dirección de obras y emisión de informes (34). Desde esta fecha, Barnola trabajará incansablemente tratando de conseguir una evolución uniforme de unas obras tan complejas como las carraqueñas, que exigían un esfuerzo enorme y una lucha constante contra el asentista, la falta de caudales (35), los proveedores, el intendente y, especialmente, contra el fango. En 1748, Barnola es ingeniero segundo después de treinta años de servicio, la mayoría de los cuales ejercidos en el arsenal. Por entonces ostentaba la dirección de las obras de la base naval (36) y la de las fortificaciones de Cádiz, así como diversos encargos referidos a la conservación de la bahía y el puerto gaditano (37).

En 1753, Barnola, en colaboración con Jorge Juan, elaboró un nuevo proyecto general para el arsenal que, sin embargo, puede acordarse que sólo se materializó en algunas actuaciones muy puntuales y poco significativas. A partir de esta fecha, el protagonismo del ingeniero en La Carraca decaerá notablemente pues, ostentando ya el grado de teniente coronel, desempeñaba el cargo de comandante del Cuerpo de Ingenieros de la plaza de Cádiz (38). Más tarde alcanzaría el grado de coronel (39).

Poco después del fallecimiento de Barnola, Arriaga giró una pregunta a los tres departamentos respecto a las facultades que en cada uno de ellos tenía el ingeniero. Juan Gerbaut, desde Cádiz, expuso que las funciones del ingeniero en La Carraca se resumían en tres ámbitos. Primero, en el aspecto del personal, donde el intendente fijaba el número de operarios, dependiendo de la urgencia, situación económica, etc., y el ingeniero proponía la contratación o el despido de quienes consideraba oportuno. Segundo, en relación con los pertrechos, el ingeniero era responsable de fiscalizar su utilización más

(33) Entre el primero de julio de 1722 y agosto de 1724 cobró un total de 11.880 reales, distribuidos en seis libranzas. El sueldo medio era de 457,5 reales al mes (AGS. T. M. C., leg. 4061. «Data de lo pagado a obrajeros...», partida 15).

(34) Los planos de Barnola referidos a la evolución de las obras carraqueñas son muy abundantes. Véase QUINTERO GONZÁLEZ, José: *El arsenal de La Carraca, 1717-1736*. Madrid, 2000. QUINTERO GONZÁLEZ, José: *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español, 1717-1776* (en prensa).

(35) En 1731 solicitaría repetidas veces que se le abonaran las mensualidades que tenía atrasadas. Hasta julio del citado año se le debían las pagas de nueve meses, con la agravante del bajo sueldo que precibía, inferior en un tercio al que cobraba el maestro de obras (AGS, Marina, leg. 303. Barnola a Patiño. Carraca 7 y 29 de julio 1731).

(36) AGS, Marina, leg. 315. Instancia de Barnola a Ensenada. Escrito de remisión: Varas a Ensenada. Cádiz, 2 de julio 1748.

(37) La extensa obra de Barnola en Cádiz puede consultarse en: CALDERÓN QUIJANO, José A.: *Cartografía...*, t. I, pp. CLII-CLIII (igual que hicimos con Ignacio Sala, omitimos relacionar todos los planos elaborados por Barnola, a causa de su elevado número).

(38) AHPC, Testamento. Signatura 1460, ff. 618-622. Cádiz, 3 de agosto 1753.

(39) AHPC, Poder para testar recíproco. Signatura 4492, ff. 1300-1302. Cádiz, 20 de diciembre 1755.

correcta, así como las necesidades y la calidad de los materiales recibidos. Y, tercero, en la ejecución de los edificios, tanto en la evolución de su fábrica como en su adecuación al proyecto (40). Estas funciones fueron finalmente las que Arriaga ordenó cumplir a los ingenieros de los tres departamentos, si bien introdujo una novedad, sugerida desde Cartagena, en el sentido de atribuirles la potestad de sancionar el escaso rendimiento de los trabajadores rebajándoles los jornales (41).

Algunos meses después de la circular dirigida a las tres zonas marítimas definiendo las funciones de los ingenieros, se encuentra en La Carraca Gregorio Vidal, quien dejaría su impronta en la fábrica de la cordelería. Antonio Ansoátegui sería el comandante ingeniero interino del arsenal en los últimos años estudiados en nuestra investigación. Más tarde, fuera del paréntesis cronológico que hemos acotado, aportarán sus servicios Julián Sánchez Bort y Tomás Muñoz, ingenieros que consiguieron finalmente hacer realidad los diques para carenar en seco, ya en la década de los ochenta.

Aunque tradicionalmente se mantiene que La Carraca no se distinguió por su capacidad para fabricar embarcaciones, no debe caerse en el error de minimizar su considerable aportación al barco de guerra español del siglo XVIII, ni desdeñar la ingente tarea desarrollada en el mantenimiento de las embarcaciones. En consecuencia, estimamos conveniente citar al menos a los constructores que dieron forma a los bastimentos surgidos de las gradas gaditanas. Los dos primeros navíos, *Hércules* y *Real Familia*, fueron labrados por Juan Belletrud, constructor sobre el que lamentablemente disponemos de escasísima información, aunque sí sabemos que falleció a inicios de los años treinta, poco después de botados los barcos. En cuanto a la tercera embarcación construida en El Puntal, *La Galga*, fue fabricada por Juan de Casanova.

Sin embargo, por estas fechas es destinado a La Carraca un técnico que tendrá un papel destacadísimo en la construcción naval carraqueña y española. Nos referimos a Ciprián Aufrán, constructor de origen francés que llegó a España acompañando a su padre, Pedro Aufrán, contra maestre de construcción naval que, después de cuarenta años al servicio del rey de Francia, a causa de la crisis padecida en el arsenal de Tolón se vio obligado a aceptar en 1715 una oferta para trabajar en Cataluña en los astilleros del rey de España (42), probablemente en San Feliu de Guíxols, donde el propio Ciprián, que contaba con dieciocho años, aprendió el oficio. Tras permanecer cerca de una década en el Principado, Aufrán hijo marchó a Guarnizo, también al servicio

(40) AGS, Marina, leg. 330. Arriaga a Gerbaut (Madrid, 18 de julio 1760); Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 29 de julio 1760.

(41) AGS, Marina, leg. 330. «Circular a los tres Departamentos» (Madrid, 22 de octubre de 1760).

(42) Archivo Nacional de París (en adelante ANP), Affaires Étrangères, B-I, 780, ff. 221-222. Aufrán al marqués de Brancas (embajador de Francia). Guarnizo, 18 de septiembre de 1729. Esta información, junto a otra referida a Aufrán, a Boyer y a Francisco de Varas, las debo a la amabilidad de Didier Ozanam.

del Rey, donde en 1729 construiría los navíos *Santa Ana*, *La Reina*, *Santiago* y las dos bombardas, trabajando por entonces en la construcción del *Santa Isabel*, del *San Isidro* y de otras cuatro embarcaciones (un navío de 116 cañones, dos de 70 y una fragata) (43) (44).

En 1733 se encontraba Autrán en La Carraca, destino donde se ubicaría definitivamente en la cúspide de la construcción naval del Imperio español, pues no en vano el arsenal se hallaba implantado en el centro vital de la Armada. Su tenacidad le condujo a obtener el encargo para construir, primero dos bombardas, *Brontes* y *Piracmon*, luego dos fragatas de propulsión mixta, *Águila* y *Aurora*, y finalmente otras dos bombardas gemelas de las primeras (la núm. 1 y la núm. 2). Este modesto bagaje no fue óbice para que fuera

	Medidas		N.º de cañones
Eslora	88 codos	1.ª batería	28
Manga	25 codos 6 pulg.	2.ª batería	30
Puntal	21 1/2 codos	Alcázar	8
Alto de portas	1 codo 11 pulg.	Castillo	4
Ancho de portas	1 codo 15 pulg.		
Distancia entre portas	4 codos 2 pulg.		
Distancia desde la última porta hasta la roda de proa	8 codos		
Distancia desde la última porta hasta la roda de popa	4 codos 6 pulg.		

Proporciones y distribución de las piezas en los navíos de 70 cañones proyectados por Autrán para que fueran construidos por Juan de Acosta en La Habana. (AGS, Marina, leg. 307.)

(43) (44) Autrán trabajó en Guarnizo con Boyer, también de origen francés. Los datos que conocemos de este técnico resultan contradictorios. Según unas fuentes, habría salido de su país por cuestiones religiosas. Una vez en España, entró al servicio del Rey como constructor de embarcaciones, llegando a botar numerosos bastimentos. Según el documento que analizamos, su conducta y su buena fama le habrían conducido, en fecha indeterminada, a entrar al servicio del Emperador, para quien llegó a trabajar en el puerto de Trieste durante once o doce años. Tiempo más tarde, después de abjurar del calvinismo y a petición propia, regresaría el 3 de julio de 1734 al servicio del Rey de Francia en Tolón (ANP, Affaires Étrangères. B-III, f. 331. Boyer, juillet, 1734). Consideramos que este documento es poco creíble, al menos en las fechas que aporta. Bastante más próximo a la realidad parece estar otro escrito según el cual Boyer habría sido trasladado desde Guarnizo a Cartagena hasta que, al verse desplazado por el constructor inglés, decidiría entrar al servicio de Malta, en julio de 1752, en calidad de constructor y capitán de barcos (ANP, Affaires Étrangères, B-I, 928, f. 340).

nombrado director de la construcción de embarcaciones de la Península y América, proyectando varios navíos que a finales de los años treinta y en los cuarenta construiría Juan de Acosta en La Habana (45).

Obviamente, el técnico de origen francés sufrió un serio revés por la implantación del sistema de construcción inglés y por las pocas simpatías que despertaba en Jorge Juan; no obstante, conseguiría mantener su empleo y su influencia, siendo uno de los principales impulsores de las modificaciones introducidas en el sistema de construcción inglés, lo que a medio plazo condujo a un modelo de embarcación híbrido anglo-español. En cualquier caso, Aufrán se vio obligado a compatibilizar su trabajo con el de Mateo Mullan, con quien no parece que nunca llegara a mantener buenas relaciones, entre otras razones porque eran muchas las diferencias conceptuales y metodológicas que separaban los sistemas de construcción naval que ambos representaban.

Mateo Mullan era natural de Dublín y católico declarado. En 1749 se trasladó a España con María O'Rogan y Magrat, su esposa, con la que tuvo siete hijos, de los cuales cinco murieron siendo muy niños. Fue recibido en Ferrol, pero muy pronto se le destinó al arsenal de La Carraca, donde se incorporó a principios del verano de 1750, afincándose más tarde en Chiclana de la Frontera (46).

Mateo Mullan representó la época de mayor apogeo de la construcción naval vivida nunca en La Carraca. Según sus propias palabras, labró diecisiete navíos y fragatas (47), algunos de los cuales alcanzaron una gran longevidad, como los navíos *África* (1752-1809) y *España* (1757-1809) y las fragatas *Liebre* (1755-1804) y *Venus* (1755-1809) (48). Sin embargo, el agotamiento de los montes andaluces y, probablemente, la imposibilidad de reunir maderas apropiadas para labrar en La Carraca un navío de tres puentes (49) provocaron su traslado al astillero de La Habana (50), con el objetivo primero de construir

(45) AGS, Marina, leg. 307. «Proporciones con que deben ser contruidos los dos navíos de 70 cañones que se han mandado fabricar en el astillero del puerto de La Habana al constructor Juan de Acosta...». A Varas. Cádiz, 11 de diciembre 1737.

(46) En 1751 falleció la esposa de Mullan, que fue enterrada en la iglesia mayor parroquial de Chiclana. En 1762, el constructor vivía con los únicos hijos que le quedaban. Ignacio Mullan, de 21 años, delineante en el arsenal, y María Teresa, de quince (AHPC. Testamento, sign. 5756, ff. 434-439. Cádiz, 10 de julio 1762). En este testamento, Mullan ordena que tras su fallecimiento todos los planos (cifrados en más de 50) desde los navíos de 100 cañones hasta los de fragatas, bombardas y jabeques, así como otros documentos relativos a la construcción de embarcaciones, fueran entregados a Julián de Arriaga o a quien le sucediese en la Secretaría de Marina e Indias.

(47) AGS, Marina, leg. 336. Mullan a Arriaga (La Carraca, 12 de diciembre de 1766).

(48) Los datos relativos al año en que causaron baja están extraídos de GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, JOSÉ I.: *Relación de los buques de la Armada española en los siglos XVIII, XIX y XX*, en MANERA REGUEYRA, Enrique (dir.): *El buque en la Armada española*. Madrid, 1999. pp.454-497 (cit. pp. 457 y 461).

(49) Aufrán, en un demoledor informe elaborado en diciembre de 1759, demostraba la imposibilidad de construir una embarcación de tres puentes en Andalucía, pues ni aun antes de la tala masiva de árboles acometida entre 1749 y 1750 (se derribaron más de 38.000 robles, además de encinas, pinos...) se habrían encontrado maderas de las proporciones adecuadas. (AGS, Marina, leg. 330. Aufrán a Gerbaut [La Carraca, 31 de diciembre de 1759]).

(50) La orden del nuevo destino en La Habana le llegó a Mullan en diciembre de 1766, si

precisamente una embarcación de tres cubiertas, el *Santísima Trinidad*, barco que no pudo concluir porque el 25 de noviembre de 1767 le sorprendió la muerte (51). La citada embarcación, tras diversas vicisitudes, sería terminada y botada por su hijo Ignacio Mullan.

Aunque con funciones ciertamente diferenciadas, el último cargo técnico al que dedicaremos unos párrafos es el de capitán de maestranza. Dotado de un amplio poder, fue el verdadero jefe del arsenal en el aspecto técnico. En los primeros años carraqueños ejerció este empleo Miguel Malpica, nacido en Cádiz en 1678 y vecino de la Isla de León (52). Sin embargo, la figura del capitán de maestranza en La Carraca está acaparada por la extraordinaria personalidad de Ciprián Aufrán y Oliver (Tolón, 26 de junio 1697-Isla de León, 7 de septiembre 1773), caballero de la Orden de San Luis (53), que alcanzó el grado de capitán de navío llegando a ser comandante del arsenal de Cádiz (54).

Aufrán, ampliamente relacionado con las altas jerarquías de la Corte, sobre todo a través de Andrés Gómez de la Vega y, quizá, de Alonso Pérez Delgado, consiguió acumular grandes dosis de poder. De alguna manera el constructor puede ser considerado el verdadero precursor del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, pues a lo largo de su vida activa desempeñaría los cargos de director de Construcciones Navales, responsable del personal técnico, de los pertrechos y del suministro de maderas del arsenal, llegando a proponer planes de plantaciones y reforestación, y realizaría incluso tareas tales como proyectos de obras, dirección de los trabajos y mantenimiento de los caños, que por

bien no se embarcaría al menos hasta finales de mayo de 1767 (AGS. Marina, leg. 336. Mullan a Arriaga. La Carraca, 12 de diciembre 1766). En fecha 26 de mayo de 1767, Mullan cedió un poder para testar a Bartolomé Frimón, en Cádiz. Este documento nos informa de que el constructor ostentaba el grado de capitán de fragata y el título de constructor principal de la Armada. Por entonces, siendo su partida para la isla cubana inminente, procedió a firmar el citado poder ante el riesgo que entrañaba la navegación. Le acompañaban sus hijos Ignacio, teniente de fragata de la Armada y ayudante de constructor, y María Teresa Mullan AHPC, Poder para testar, sign. 1044, ff. 302-303 (Cádiz, 26 de mayo de 1767).

(51) AHPC, Testamento, sign. 1045, ff. 111-114. Otorgado por Bartolomé Frimón en nombre de Matco Mullan.

(52) AHPC, Testamento. Signatura 2150, ff. 147-150. Otorgado por Miguel Malpica en el Real Arsenal de La Carraca, 28 de septiembre 1727. Testamento, signatura 2153, ff. 43-46. Real Arsenal de La Carraca, 8 de marzo 1730.

(53) La genealogía de Aufrán puede consultarse en CADENAS y VICENT, V. de: *Caballeros de la Orden de Santiago*. Siglo XVIII. Madrid, 1980, t.V, núm. 1718.

(54) *Ibidem*. Aufrán se casó en 1733 en Quijano (Valle del Piélagos, Cantabria) con Teresa de la Torre Barcenilla y Rivas. Sus tres hijos, Pedro, Francisco y José Antonio, fueron militares, si bien será el segundo, Francisco, quien se vincule a la labor desarrollada por su padre, circunstancia que éste reconoció en su testamento al legarle «un espadín de oro (...) una escopeta (...) como también los papeles de dibujo e instrumentos matemáticos y un modelo de navío... mediante seguir el supradicho, como yo, la facultad de construir» (AHPC, Protocolos Notariales, leg. 5353. Cádiz. Testamento otorgado en La Carraca, 1764, ff. 113-125). Aufrán tenía una casa en la calle de la Paz, esquina con la de Santo Domingo, en la ciudad de Puerto Real. En el término municipal de esta villa también poseía la hacienda El Olivar, con 79 aranzadas de tierra cercada, y casa «con molineta con su madera correspondiente, husillos, piedras, hierros y calderas para sacar aceite» (*ibidem*).

entonces correspondían al ingeniero del Ejército. La extraordinaria idiosincrasia y tenacidad de Autrán le permitieron, primero, conservar la alta dirección de las carenas caraqueñas y, luego, superar los difíciles momentos vividos con la implantación del método de construcción inglés, para lenta pero progresivamente ir introduciendo elementos tradicionales de la construcción española. No contó con el apoyo de Jorge Juan y todo indica que tampoco tuvo el del marqués de la Victoria, pero en cierto modo puede considerarse que sus tesis sobrevivieron a las de tan relevantes personalidades de la Armada dieciochesca. Efectivamente, el barco de Autrán estaba más próximo al nuevo modelo francés representado por Gautier que al defendido por el marqués de la Victoria y Jorge Juan (55).

La jubilación de Cipriano Autrán, un anciano que había superado los setenta años, hizo posible el ascenso de Francisco Gautier, quien le sustituyó en 1769 en el empleo de director general de Construcción y Carenas de la Armada (56), cargo desde el que acometería, unos meses más tarde, la creación del Cuerpo de Ingenieros Constructores de Marina, cuyas ordenanzas especificaban, en primer lugar, que el nuevo Cuerpo estaría «agregado al Cuerpo General de la Armada» y, en segundo término, que lo compondrían las personas «a cuyo cargo se construyan, carenen, recorran, cuiden los bajeltes, se fabriquen los edificios y practiquen los demás operaciones correspondientes a este Cuerpo Facultativo...» (57). Finalmente, las Ordenanzas de Arsenales de 1776 no sólo ratificarán al Cuerpo de Ingenieros, sino que convertirán a estos técnicos en piezas fundamentales del engranaje de la Armada, pues a la construcción naval, a las carenas y a la fabricación de edificios unirán tareas relacionadas con montes, cáñamos, fábricas de Marina, navegación fluvial, etc.

(55) En cualquier caso, en detrimento de Autrán pueden citarse su excesivo pragmatismo, lo que a veces representaba un freno a la introducción de los nuevos avances en La Carraca, y algunas críticas recibidas a las deficientes carenas que se daban en el arsenal andaluz, por ejemplo, de Blas de Lezo, José Pizarro y el marqués de la Victoria, lo que habitualmente justificaba alegando escasez de fondos.

(56) José Patricio Merino aporta la fecha de 26 de abril de 1770 (MERINO NAVARRO, JOSÉ P.: *La Armada...*, p. 56); sin embargo, en el «Reglamento de maderas de roble necesarias para fabricar un navío de 70 cañones, conforme al sistema aprobado por Su Majestad», de 1769, obra del coronel de infantería Francisco Gautier, el autor es citado como «Director General de construcción y carenas de la Armada». (AGS, Marina, leg. 342, y M.P. y D., XLI-33.)

(57) *Ibidem*, p. 60.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 3,91 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

C/ Juan de Mena, 1, 1.º

28071 Madrid.

Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.

HISTORIAL DE BUQUES. EL NAVÍO *TERRIBLE* (a) *SAN PABLO APÓSTOL* (1755-1811)

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

Ante la proximidad del segundo centenario del combate de Trafalgar, que se conmemorará en 2005, entre otras actuaciones que se programen parece obligado traer a la memoria el historial del navío que, siendo el primero en las listas de la Real Armada de la clase de 74 cañones, finalizó su vida activa de más de cincuenta años participando brillantemente junto al *Argonauta* en la campaña de la Martinica y en el combate de Finisterre, asignado desde el 9 de abril al 27 agosto de 1805 a la división del teniente general Gravina, integrada en la escuadra francoespañola del mando del vicealmirante Villeneuve, pero que por circunstancias sobrevenidas no pudo batirse en aquella aciaga jornada del 21 de octubre del mismo año.

El 18 de julio de 1750 llegaba a Cartagena el constructor naval inglés Edward Bryant, acompañado por el carpintero «de lo menudo» William Richards. Venían muy recomendados, con orden de S.M. el Rey, para encargarse de la fábrica de los bajeles con destino a la Real Armada en el recién creado arsenal. Como medida inicial, de acuerdo con las autoridades locales, al elegir el lugar donde había de instalarse la primera grada Bryant se decidió por el «paraje inmediato al sitio de la capilla de las galeras, por ser el terreno más firme y seguro con bastante equilibrio (*sic*) y mucho fondo para botar cualesquiera clase de navío». En esta grada se dispuso, el 8 de julio de 1750, la construcción de un buque de este tipo que, por Real Orden de 14 de noviembre del mismo año, recibió el nombre de *Septentrión* y santo de su advocación *San Hermenegildo*.

Fue botado el 26 de diciembre de 1751. Sería el primer navío de dos puentes construido en el nuevo astillero. El diseño respondía a los planos y medidas adoptados por el propio Bryant. Las características principales eran: quilla, 149 pies de Burgos y 10 pulgadas; eslora, 166 pies y 10 pulgadas; manga de fuera afuera, 47 pies y 10 pulgadas; manga de dentro adentro, 44 pies, 10 pulgadas; plan, 26 pies y 4 5/8; puntal, 23 pies; desplazamiento, 1.438 toneladas y 1/2 de arqueo. Inicialmente montó 26 cañones de a 24 libras de bala, 28 de a 18, 10 de a 8 y dos pedreros de a 2 libras; en total 64 piezas de artillería.

Poco después, el 11 de marzo de 1752 se dispuso la construcción de dos navíos de 70 cañones en el mismo astillero. Serían el *Terrible* (a) *San Pablo Apóstol* y el *Atlante* (a) *San José*, proyectados también por Bryant siguiendo el sistema inglés, preconizado por Jorge Juan y adoptado en la junta de constructores de 1752.

El *Terrible* fue botado en las gradas de Cartagena el 9 de noviembre de 1754, y su coste alcanzó los 289.589 pesos, precio exorbitante a juicio de Julián de Arriaga. El navío medía 168 pies de Burgos y 2 pulgadas de eslora; la manga, 48 pies y 3 pulgadas; la quilla limpia, 148 pies; el puntal, 23 pies y 6 pulgadas, y el plan, 26 pies y 10 pulgadas. Calaba a popa 24 pies y 3 pulgadas, y a proa 21 pies y 5 pulgadas. Montaba 28 cañones de a 24 libras en la primera batería, 30 de a 18 en la segunda y de 10 a 16 de a 8 y 4 pedreros de a 3 en el alcázar y la toldilla. Años más tarde (1780) pasaría a la clase de 74 cañones, para terminar, durante la campaña de la Martinica (1805), modificando el número de las piczas del calibre de a 8 libras, que quedaron reducidas a 8; a cambio montó 10 obuses de a 30 y 6 de a 4. Desplazaba 3.057 toneladas y la dotación por plantilla era de 642 hombres.

Como su construcción fue prácticamente simultánea a la finalización de las obras de los diques del arsenal cartagenero, llevadas a cabo por el ingeniero Sebastián Feringán bajo la dirección de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, parece lógico que el *Terrible* fuese el navío elegido para probar el dique grande y finalizar allí su habilitación y armamento. En efecto, entraba el 11 de marzo de 1755 y el 14 comenzaba el achique de agua, con tan mala fortuna que poco después empezó a hundirse el plan y a desencajarse las puertas; la operación se detuvo inmediatamente, por lo que hasta el 5 de abril el navío no pudo salir y quedar a flote, una vez efectuadas las reparaciones correspondientes, decididas en junta presidida por el propio Jorge Juan.

El 14 de diciembre de 1754 había sido nombrado comandante el capitán de navío Francisco Cumplido, y con él finalizó el armamento. Salió de crucero por el Mediterráneo entre el 12 de abril y el 19 de junio de 1755, llevando en conserva al navío *Tridente*; durante la campaña escoltaron embarcaciones holandesas y represaron a los marroquíes una urca de aquella nación. El *Terrible*, en solitario, reanudó las operaciones de corso desde el 3 de julio hasta septiembre, y tras unas breves obras de recorrida repitió estos cruceros desde el 2 de octubre al 27 de noviembre, en que pasó a desarmar en Cartagena, donde desembarcó el comandante. Careó en abril de 1758 y por disposición de 24 de enero del año siguiente fue alistado de nuevo; integrado en la escuadra de seis navíos de Pedro Stuart cruzó por el Mediterráneo, desde el 8 mayo del mismo año, al mando del capitán de navío Juan Antonio de la Colina. Por orden de 12 de agosto, el jefe de escuadra Carlos Reggio izó su insignia en el *Terrible*, que quedó incorporado a la división del marqués de la Victoria encargada de conducir a España al nuevo monarca, Carlos III. Para ello, la escuadra salió de Cartagena el 19 de septiembre y llegó al puerto italiano de Nápoles el 29. El 9 de octubre, con S.M. y la Familia Real embarcados en el navío *Fénix* y la marquesa de Esquilache, hijos y séquito a bordo del *Terrible*, la división dio la vela hacia España y el 15 fondeó en Barcelona, para regresar a Cartagena el 2 de noviembre.

En julio de 1760, ya al mando del capitán de navío Juan del Postigo, sería incorporado a la escuadra del general Juan de Lángara y Arizmendi, que luego pasaría a las órdenes del marqués del Real Transporte, y con ella navegó durante tres meses sobre la costa de Argel. El 9 de septiembre pasó a Cádiz

para convoyar al navío *Fernando* desde allí a Cartagena. Tras finalizar unas obras en el dique de este arsenal realizadas del 6 de diciembre a enero de 1761, el 2 de marzo se encargó de su comandancia Francisco Javier Everardo Tilly, marqués de Casa Tilly. El 23 de mayo se hizo a la mar y, una vez de regreso, volvió a salir en unión del *Triunfante* y de la fragata *Astrea* para hacer el corso. De nuevo en su base, pasó a Cádiz el 8 de agosto.

La firma del tercer Pacto de Familia con Francia, el 15 de agosto de 1761, condujo inevitablemente a la guerra con Inglaterra, que fue declarada por Real Decreto de 15 de enero de 1762. Cruzó por las aguas de Marruecos y Argelia dedicado a operaciones de corso e integrado en la División del Mediterráneo, constituida por los navíos *Terrible*, *Atlante* y *Astuto*, y las fragatas *Astrea*, *Juno*, *Perla* y *Dorada*. En este período estuvo a cargo del general Agustín de Idiáquez, que había sido nombrado por Real Orden de 27 de marzo. Tras entrar en el dique de Cartagena en junio del mismo año para carenar, el 1 de febrero de 1763 volvió a tomar el mando Casa Tilly.

Hecha la paz con Inglaterra por el tratado de París (10 de febrero de 1763), el 6 de marzo levó de Cartagena habiendo embarcado personas, caudales, plomo y efectos destinados a Nápoles, para pertrechar las galcoas que allí se construían para S.M. Una vez evacuada la comisión regresó el 8 de junio en conserva de las fragatas *Perla* y *Dorada*, pasó a Cádiz el 22 de julio. El 1 de agosto tomó el relevo el capitán de navío Juan de Soto y Aguilar, con el que salió hacia Canarias convoyando a las fragatas *Industria* y *Concepción*, que seguían para América; cumplida esta comisión a la vista de Tenerife, arribó a Cádiz, pero por efecto de un temporal se vio obligado a fondear en Málaga de arribada, para reparar provisionalmente; de allí pasó a Cartagena, donde entró el 20 de diciembre, y fue recorrido en el arsenal del 22 de este mes al 10 de enero de 1764.

El 8 de febrero volvió a Cádiz desde Cartagena en conserva de la fragata *Astrea*. El 30 de marzo salió a cruzar entre los cabos de San Vicente y Santa María. En abril repitió el crucero, y el 19 de mayo verificó la tercera salida hacia los mismos parajes, para incorporarse a los navíos de Galicia y conducir tropas de Marina a Cartagena. Auxilió al relevo de la guarnición de Orán y condujo a Alicante el batallón de Burgos; tras regresar a Cartagena el 14 de julio en conserva del *Princesa*, pasó a Cádiz, de donde salió el 4 de agosto, esta vez en compañía del navío *Atlante*, y a las órdenes del marqués de Casa Tilly, con dos chambequines y dos jabeques, cruzó por la costa de África para reprimir el corso argelino. Soto desembarcó en Cádiz el 7 de septiembre.

Al mando sucesivo de los capitanes de navío Pedro Bermúdez y Francisco Garganta, asistió al reconocimiento de las fortalezas y puerto de Mogador (realizado por la misma división a cargo de Casa Tilly), convoyó hasta las Canarias y Azores a los buques destinados a América, e hizo la guerra de corso contra los moros sobre el cabo de San Vicente desde octubre de 1764 hasta el 22 de febrero de 1765, en que llegó a Cádiz para ser sometido a un recorrido general por Real Orden de 18 de febrero de 1766. A partir de febrero de 1768, al mando de Ignacio Ponce de León, salió al corso sobre las costas de Portugal

y Canarias. En octubre de 1768, ya siendo comandante el capitán de navío Alejo Gutiérrez de Rubalcava, pasó a Cartagena, pero retornó a Cádiz inmediatamente transportando el segundo batallón del Regimiento de Nápoles; posteriormente convoyó siete urcas que iban a América y fue destinado al corso entre los cabos de Santa María y San Vicente, misión en cuyo desempeño rindió el bauprés, por lo que entró de arribada en Cartagena al no poder hacerlo en Cádiz debido a la fuerza del temporal; allí desembarcaría Rubalcava.

No obstante haber sido recorrido en 1767 y finalizada una nueva carena el 20 de febrero de 1769, así como habérselo practicado el forrado con tabla de roble dispuesto por Real Orden de 30 de enero de 1770, a propuesta de Francisco Gautier, enemigo acérrimo del antiguo sistema de construcción a la inglesa, el navío, junto al *Glorioso* y al *Aquiles*, pasó secretamente a situación de excluido en Cartagena por otra real orden de 7 de agosto del último año citado. Debido a estas circunstancias, con el paso de los años su deterioro fue tal que el 22 de noviembre de 1774 una ráfaga de viento lo escoró y echó a pique, por lo que quedó apoyado en el fondo de la dársena del arsenal; reparado provisionalmente de las pudriciones del casco, continuó desarmado hasta que, en cumplimiento de una Real Orden de 9 de junio de 1778, entró el 16 en el dique grande del arsenal para ser carenado en firme.

De nuevo en guerra con Inglaterra, declarada por una Real Cédula de 22 de junio de 1779, el marqués de González de Castejón decidió rearmar el *Terrible* para incorporarlo a las fuerzas navales que iban a participar en la próxima campaña.

Coincidiendo con estas circunstancias, por Real Orden de 25 de febrero de 1780, S.M. resolvió elevar sus navíos de 70 cañones a la clase de 74, tal como era común en el resto de Europa. Para ello dispuso que «se hagan los camarotes del alcázar de unos bastidores endebles que con facilidad se desarmen y sin catres de firme, a fin que en una acción puedan servirse de la porta que comprenden, pasando de una banda a la con que se batan el cañón correspondiente, como asimismo que en medio de la toldilla se lleven dos cañones de a 6, delante del palo de mesana prolongados de popa a proa, trincados con cabriones, y que se pongan alrededor de sus cureñas las convenientes argollas para su seguridad en caso de balances, haciendo en cada costado dos medios puntos, con sus cáncamos y demás utensilios para el manejo de esta artillería, cuya Real providencia se pondrá en práctica en el navío *Terrible*, y en los demás que sucesivamente se construyan o carenen». Como consecuencia de todo ello, nuestro navío fue el primero de 74 cañones que figuró en las listas de buques de la Real Armada.

Concluidas las obras de su rehabilitación el 18 de abril de 1780, al mando del capitán de navío Diego Quevedo fue agregado a la escuadra del teniente general Luis de Córdoba. Junto con el navío *San Vicente Ferrer*, el 18 de julio se incorporó a la división de cinco navíos, tres fragatas y una corbeta, a cargo del general Miguel José Gastón, encargada del bloqueo de la plaza de Gibraltar, cruzando en el acceso oeste del Estrecho. El 23 de julio de 1781 salió con una escuadra de más de 50 navíos a cargo del general Córdoba, entre ellos 22

franceses del conde de Guichen y de La Motte-Picquet, destinada a dar cobertura a las fuerzas navales dirigidas a la reconquista de Menorca. Esta escuadra llevó a cabo en agosto una segunda campaña en el canal de la Mancha, durante la cual apresó un convoy británico de 24 buques sobre las Sisargas. Regresados a Cádiz, desde entonces nuestro navío participó en todas las acciones del bloqueo del Peñón. El 25 de abril de 1782 el mando del *Terrible* fue conferido al capitán de navío Francisco Javier de Winthuysen, con el que intervino en el salvamento de las dotaciones de las baterías flotantes que atacaron el Peñón el 13 de septiembre, y en el combate de Espartel contra la escuadra británica del almirante Howe, el 20 de octubre siguiente. Restituido el navío a Cádiz, Winthuysen desembarcó el 1 de diciembre y tomó el mando el capitán de navío Antonio Pascual.

El 20 de enero de 1783 se firmaban en Versalles los preliminares de la paz que consagró el primer fracaso británico tras casi un siglo de éxitos. Con las manos libres, el Gobierno español decidió entonces dedicar sus esfuerzos a doblegar Argel, foco principal de la piratería norteafricana, que dañaba el comercio marítimo europeo en los accesos del Estrecho y asolaba las costas del sur peninsular. Y así, el 2 de julio de 1783, una vez a bordo del *Terrible* la imagen de la Virgen del Carmen, se hizo a la mar desde Cartagena con la insignia de la escuadra a cargo del teniente general Antonio Barceló, destinada a bombardear la ciudad y el puerto de Argel, lo que efectuó del 1 al 10 de agosto. En 1786 seguía basado en Cartagena, al mando del capitán de navío José de Salazar.

El comandante del *Terrible* en 1790 era el capitán de navío Diego de Mendoza, y el buque continuaba asignado al Departamento de Cartagena; pero este mismo año, sustituyendo al *Glorioso*, sería agregado a la escuadra del teniente general marqués del Socorro, fuerza considerable reunida en Cádiz en previsión de una ruptura con Inglaterra por el incidente de Nutka. El navío fue desarmado al finalizar la crisis.

La ejecución de Luis XVI provocó la guerra contra la Convención francesa, declarada por Real Decreto expedido el 23 de marzo de 1793, justo cuando nuestro navío, a cargo del jefe del mismo empleo Juan de Aguirre, permanecía agregado a las unidades asignadas al Departamento de Ferrol. Se rearmó en



Antonio Barceló (1717-1797), teniente general de la Real Armada, que izó su insignia en el *Terrible* durante el bombardeo de Argel (agosto de 1783). (Óleo anónimo, Museo Naval de Madrid, núm. inv. 466.)

1794, y de agosto a fines de octubre siguiente estuvo a las órdenes del brigadier Antonio de Escaño, quien tuvo que desembarcar por enfermedad. Asumido el mando por el capitán de navío Baltasar Hidalgo de Cisneros, nombrado el 18 de octubre de 1794, fue destinado a Rosas con la escuadra que mandaba el teniente general Federico Gravina, encargada de apoyar las operaciones del Ejército en Cataluña. Allí intervino el 2 de febrero de 1795 en el reembarco de las tropas que guarnecían aquella plaza, y posteriormente, unido a la escuadra de Juan de Lángara, realizó varios cruceros cortos y más tarde uno de setenta días por la costa de África integrado en la división que mandaba Domingo Pérez de Grandallana.

La guerra con Francia finalizó el 22 de julio de 1795 por la firma del tratado de Basilea. El mismo año de 1795, cuando el *Terrible* levaba en Barcelona para dirigirse a Mahón con la división de Domingo Perler, y desde allí trasladar a Cataluña prisioneros franceses y tropas suizas de la guarnición de la isla, sufrió una colisión con la fragata *Santa Dorotea*; en octubre, también cuando transportaba tropas a Cádiz en conserva de la fragata *Santa Casilda*, tuvo otro abordaje, esta vez con la fragata *Diana*, y seguidamente regresó a Cartagena. Baltasar Hidalgo de Cisneros desembarcó el 8 de septiembre de 1795, siendo relevado por Víctor Pérez Bustillo. A finales de este año tomó el mando el capitán de navío Francisco Javier de Uriarte, en la época en que seguía incorporado a la escuadra del general Juan de Lángara.

La firma con Francia del tratado de San Ildefonso, el 18 de agosto de 1796, tuvo como consecuencia inmediata la declaración del estado de guerra con Gran Bretaña después del 6 de octubre de 1796. El *Terrible* zarpó de Cartagena el 15 de enero del año siguiente con otros cinco navíos y dos fragatas, y dirigiéndose a Barcelona regresó a su base dos semanas más tarde, para quedar integrado en la escuadra del teniente general José de Córdoba.

En Madrid se habían recibido noticias sobre que el almirante británico Jervis, obligado a salir del Mediterráneo ante la posibilidad de la unión de las escuadras española y francesa, se encontraba en Lisboa; por ello, sin atender a sus necesidades de marinería y pertrechos, el Gobierno dio a Córdoba la orden de traslado de la escuadra desde Cartagena a Cádiz. En consecuencia, estas fuerzas, integradas por un total de 27 navíos, 8 fragatas, 4 urcas, 1 bergantín y 28 lanchas cañoneras y bombarderas, salieron de aquel puerto el 31 de enero de 1797, dirigiéndose al Atlántico. Al pasar por el Estrecho, el *Terrible* fue destacado al apostadero de Algeciras el 6 de febrero junto con los navíos *Neptuno* y *Bahama*, que formaban una división a las órdenes del jefe de escuadra Domingo de Nava. En aquel puerto estableció Nava la escuadrilla de lanchas de fuerza y a continuación escoltó un convoy hasta Cádiz, donde entró el 3 de marzo con el resto de la escuadra que había combatido en el cabo de San Vicente. El 15 de abril, Uriarte cesaba en el mando, en el que era relevado por el capitán de navío Nicolás Mayorga.

El 11 de marzo, José de Mazarredo era nombrado general de la Escuadra del Océano, y a sus órdenes, el *Terrible*, al mando del capitán de navío José Gardoquí, participó con sus lanchas y dotación en la defensa de Cádiz, atacado

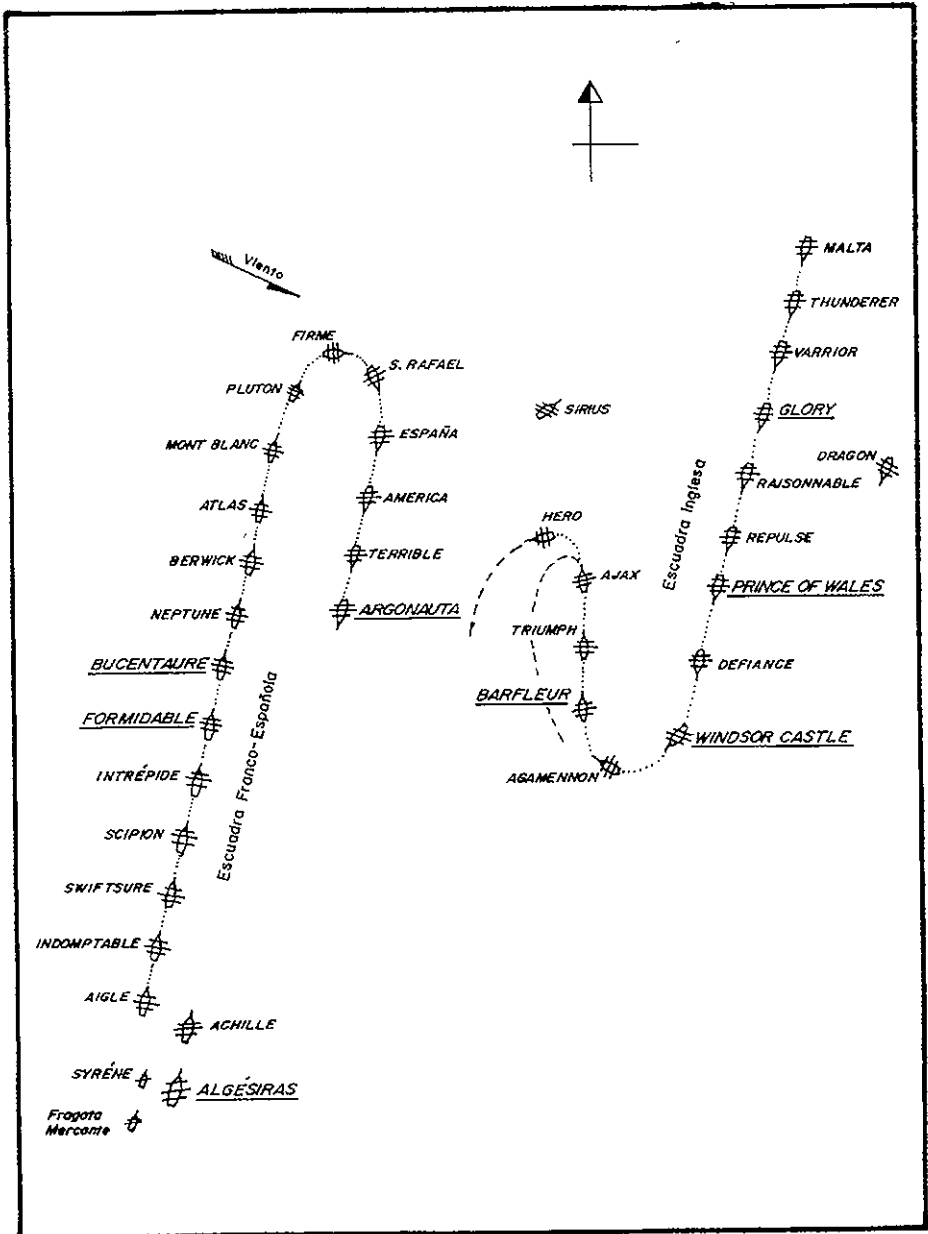
por los ingleses, hasta que en octubre de 1797 pasó a desarme. Firmada la paz de Amiens, en 1803 el navío fue carenado de firme y forrado de cobre en el primer dique del arsenal de La Carraca.

Al mando del brigadier Francisco Vázquez de Mondragón, sería uno de los seis navíos de la escuadra de Cádiz que se ordenó armar al declararse la guerra con Gran Bretaña (12 de diciembre de 1804). Una vez alistados los buques y embarcadas las tropas de un cuerpo expedicionario, el 8 de abril de 1805, procedente de Tolón, se presentó a la vista del puerto gaditano la división francesa del vicealmirante Villeneuve, destinada a operar en las Indias Occidentales junto con la española del teniente general Federico Gravina. Villeneuve reemprendió la navegación precipitadamente, llevando consigo a Gravina y tres navíos españoles, sin aguardar la incorporación de los *Terrible*, *España* y *Firme* y de la fragata *Magdalena*. Como más antiguo, Vázquez de Mondragón tomó el mando de los buques separados y se dirigió en seguimiento de la escuadra combinada. Arrumbando directamente hacia la isla de Martinica, punto de reunión previamente ordenado, lo hizo con tal acierto que llegó a Fort de France el 14 de mayo, antes que Villeneuve, no sin haber apresado previamente y echado a pique a la altura de las Azores dos corsarios británicos de Gibraltar de 18 y 12 cañones, tal como refleja el parte de campaña rendido a Gravina, en el citado puerto, el 14 de mayo:



Baltasar Hidalgo de Cisneros de la Torre (1758-1829), teniente general de la Real Armada, comandante del *Terrible* (1794-1795). (Óleo anónimo, Museo Naval de Madrid, núm. inv. 9360.)

«Al amanecer del 11 de abril último mandé hacer la descubierta desde los topes de este navío de mi cargo, y de su resultado se me dio parte de no verse la escuadra combinada, en cuya consecuencia, y no siendo esta clase de separación de aquellas en que se puede hacer buen uso de las prevenciones hechas a las instrucciones para estos casos, no traté desde aquel punto más que de reunir los buques de la escuadra que dispersos se hallaban a mi vista, y de ellos formé la división compuesta del navío que monto, *El Firme*, *La España* y fragata *Magdalena*, con cuyas fuerzas he continuado la derrota hasta condu-



Combate de Finisterre (22 de julio de 1805). Posiciones de las escuadras combinada y británica al comienzo de la acción.

cirlos a este puerto, en el que tengo el honor de incorporarme con V.E. y quedar a sus órdenes, lo cual ha sido siempre para mí el mayor aprecio.

»Durante la travesía no me ha ocurrido más novedad que el encuentro de dos corsarios ingleses a la altura de la Madera, los cuales amanecieron bajo de mi tiro de cañón, y sin embargo de que mi llegada al puerto de reunión parecía urgente, la pesadez del navío *España* me dio tiempo para exterminar estos enemigos, sacándoles la gente y dándoles un barreno, en cuya operación sólo tardé tres horas, que aun no fue suficiente tiempo para la incorporación de dicho navío. Estos corsarios era el uno un bergantín llamado *Lord Nelson*, de porte 12 cañones del calibre de a 6 y 9, y 31 individuos de equipaje, cuyo buque le eché yo a pique; el otro era la goleta llamada *La Anguista*, de porte de 10 cañones del calibre de a 4, 2 obuses y 32 hombres de equipaje, cuyo buque echó a pique la fragata *Magdalena*, a quien hice la señal correspondiente. Los referidos corsarios habían salido de la plaza de Gibraltar el día antes del paso por el Estrecho de la escuadra francesa, y se dirigían a la Madera».

Poco después, la lancha del navío, con tropa de ambas naciones a bordo, intervino señaladamente del 29 al 31 de mayo en el asalto y toma del peñón del Diamante, que ocupado por los ingleses incomodaba con sus fuegos y embarcaciones la navegación aliada en la recalada a la Martinica. El patrón de la lancha del *Terrible*, Antonio Forte, fue uno de los más distinguidos en la acción. Esta participación de las lanchas españolas en la acción, poco conocida y nada resaltada, se describe perfectamente en el parte rendido a Gravina, el 5 de junio, por el capitán de fragata Rosendo Porlier, jefe de las fuerzas que colaboraron con los franceses en esta ocasión:

«Después que recibí la orden de V.E. en que me hacía el honor de nombrarme para mandar las lanchas armadas de los navíos *San Rafael* y *Terrible*, mandada la primera por el teniente de navío D. Martín Olavide, con quien iba el alférez de fragata D. Francisco de Hoyos, y la segunda por el teniente de navío D. Agustín Roncali, en la que se hallaba el alférez de navío D. Andrés Santiso, y los botes armados con obús de los navíos *España* y *Argonauta*, mandado el primero por el teniente de navío D. José Lavadores y el segundo en que yo debía ir acompañado del alférez de fragata D. Pedro Notarbartolo. Luego que reconocí el buen armamento de estas embarcaciones para el objeto a que eran destinadas, pasé, como V.E. me previno, a bordo del navío almirante francés a presentarme y recibir instrucciones.

»En consecuencia de lo que me ordenó el almirante, a la una del día 29 del pasado fui con la división al muelle de Fort Royal, donde encontré las tropas francesas que debían ir a la expedición y las lanchas y botes de la escuadra que con el mismo objeto estaban reunidas, y embarqué en cada una de nuestras lanchas cuarenta hombres con municiones, escalas y otros útiles de guerra, dirigiéndome al navío *Berwick*, donde debía dejarlos. Lo mismo hicieron los franceses, dejando las tropas en el navío *Pluton*, siendo estos dos buques los destinados para conducirnos. A las cuatro de la tarde se hicieron a

la vela, tomando cada uno a remolque las lanchas y botes respectivos. En esta forma nos mantuvimos aquella noche, el día y la noche siguiente, no habiendo podido granjear a causa de la fuerza de la brisa y corrientes el islote del Diamante hasta el amanecer del día 31. La mucha mar y haber tomado por avance en la noche el navío *Berwick* causó en las embarcaciones del remolque muchas averías, y a no ser por la actividad e inteligencia de los oficiales que las mandaban hubiesen zozobrado. En el navío nos dieron todos los auxilios posibles de remos, palos, composición de regalas y timón de la lancha del *San Rafael*, a quien dieron también víveres por haberseles mojado.

»El navío *Pluton* hizo a las seis de la mañana la señal de embarcar las tropas y prepararse al desembarco, lo que ejecutamos inmediatamente, dirigiéndonos al paraje donde iban llegando y reuniéndose las lanchas y botes franceses. El comandante francés con quien fui a hablar me dijo se había dispuesto formar dos divisiones, compuestas la una de las fuerzas españolas y la otra de las francesas; que la que yo mandaba debía atacar por la derecha para hacer el desembarco en el sitio conocido por el Desembarcadero, único por donde podía ejecutarse, debiendo ellos hacerlo por la izquierda, luego que los navíos *Pluton*, *Berwick*, dos fragatas y otras embarcaciones menores pasasen e hiciesen fuego a las baterías enemigas. Inmediatamente me dirigí con la división a tomar, manteniéndome a barlovento entre la tierra y el islote, una situación ventajosa para atacar luego que la ocasión se presentase favorable, quedándome a corta distancia del punto donde tenía la orden de hacer el desembarco.

»A las nueve pasó el navío *Berwick*, hizo una descarga y lo mismo el bergantín *Furet*, que se mantuvo a corta distancia de donde nosotros estábamos. Conociendo no debía perderse tiempo, di la orden a los comandantes de las lanchas y botes para que las tropas hiciesen fuego desde sus bordos, que se colocasen entre el bote del *España* y *Argonauta*, que éstos hiciesen fuego a metralla con los obuses y fusilería, y colocados en una línea de frente atacamos con la mayor bizarría y buen orden en medio de un fuego vivísimo de metralla y fusilería con que los enemigos trataban rechazarnos.

»A las nueve y media se efectuó el desembarco, habiendo sido la primera que atracó en tierra la lancha mandada por D. Agustín Roncali y D. Andrés Santiso, haciendo arbolar la bandera española, que tremoló durante aquel día, y seguidamente, desembarcados todos, se hicieron dueños de una batería de tres cañones de a 12.

»Un obús de a 32 y una carronada de a 48 que estaban colocados en diferentes sitios, fueron tomados por la lancha del teniente de navío D. Martín Olavide y D. Francisco de Hoyos, habiendo cooperado a estas acciones de valor el comandante del bote del *España* D. José Lavadores y el alférez de fragata D. Pedro Notarbartolo, distinguiéndose en todo cuanto se ofreció con la mayor bizarría, y a este último, de la comisión de hacer echar al agua dos botes que tenían los enemigos colgados de pescantes con que incomodaban haciendo correrías en la costa, lo que ejecutó con varios marineros que salvaron uno llevándolo a la costa donde después se recogió y condujo a bordo.

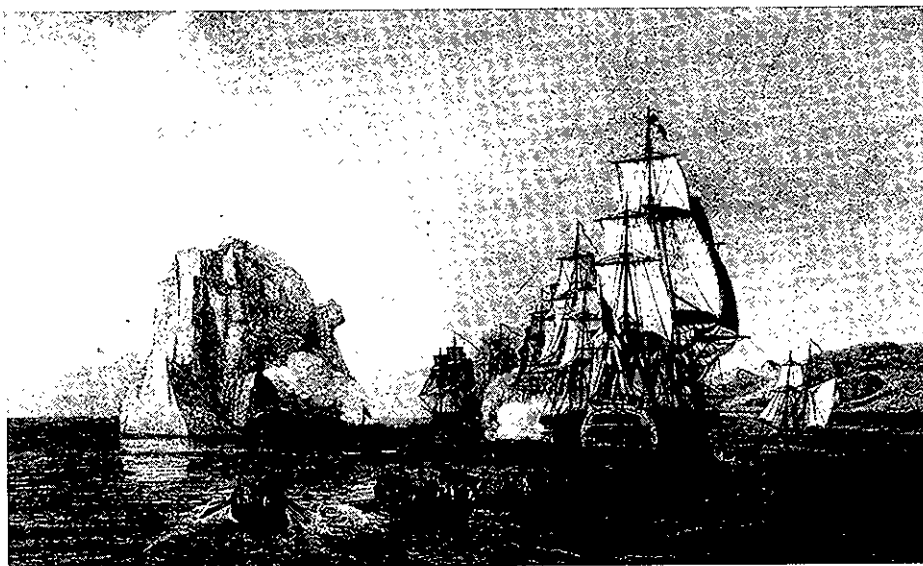
»A la intrepidez, valor e inteligencia de estos oficiales, a la bizarría de la tropa y marinería de los botes y lanchas se ha debido el haber sido los primeros en desembarcar, hacerse dueños de las baterías enemigas y perseguirlos, obligándolos a retirarse a la altura, donde no pudieron subir por haber cortado los enemigos las escalas de cuerda que tenían y les servían para comunicación, y haber hecho dos prisioneros que no tuvieron tiempo de subir.

»Cerca de media hora después hicieron el desembarco los franceses con la mayor bizarría en número de doscientos cincuenta hombres, habiendo sufrido mucho por la fusilería enemiga. Las enormes piedras que arrojaban de las alturas, la metralla y fusilería obligaron a las lanchas y botes franceses a retirarse luego que desembarcaron las tropas, habiéndoles echado a pique dos lanchas y un bote que se retardaron. Lo mismo le hubiera sucedido a la lancha del *Terrible*, que haciendo mucha agua pudo salvarse en la costa.

»Di la orden a la lancha del *San Rafael* y botes del *España* y *Argonauta* se mantuviesen a toda costa para lo que se pudiera ofrecer, abrigándose de unas peñas, pero esto no impidió faltase la amarra al del *España* y pudo salvarse en la costa. Tuvimos la satisfacción, después de haber sido los primeros a desembarcar, de habernos mantenido a pesar del fuego y enormes piedras de los enemigos hasta las nueve y media de la noche que, después de haber dejado a los franceses los cartuchos de fusil que teníamos y se hallaban escasos, embarcamos trece heridos, incluso un guardia marina del navío almirante, y con el mayor orden reembarcamos nuestra tropa y marinería que estaba en tierra, y al desatracarnos nos hicieron los enemigos bastante fuego impunemente desde las cuevas en que estaban guarecidos, retirándonos a la costa, donde fondeamos con el objeto de recoger la lancha del *Terrible*, que después se encontró varada y a pique en la playa. La oscuridad de la noche, la fuerza del viento y gruesa mar nos impidió poderla recoger, y a las tres de la mañana, concluida nuestra comisión, hallándonos sin víveres y cargados de heridos, dimos la vela y nos dirigimos al fondeadero de Fort Royal, donde estaba la escuadra, dejando a bordo del navío almirante los heridos franceses y restituyéndonos a bordo a las ocho de la mañana.

»Sería preciso nombrar a todos los individuos que se hallaron en nuestros botes y lanchas para recomendarlos a V.E., y así sólo me ceñiré a los que más se han distinguido según informe de sus comandantes. En el bote del *Argonauta*, el sargento 2.º de Ejército Nicolás Villacampa, el cabo 1.º de Artillería de Marina Sebastián Iglesias, el patrón del bote José Pereyra, el patrón de la lancha del *Terrible* Antonio Forte, los artilleros ordinarios Juan de la Cruz Figuerido y Miguel Rodríguez, el sargento 2.º de Marina Matías García, el patrón de la lancha del *San Rafael* Francisco Masías, el artillero ordinario Francisco Rodicio, y los marineros Juan de los Reyes y Antonio de Cañas, el sargento 2.º de Marina Miguel Collado y los cabos Francisco Marín y Francisco López.

»Los heridos españoles que hubo en las lanchas y botes fueron nueve y un cabo 2.º de Marina que no ha aparecido».



Toma del peñón del Diamante en la isla Martinica (25 de junio de 1805). En primer plano, el navío francés *Pluton*, insignia del comodoro Cosmao-Kerjulien; por su proa, el *Berwick*, abriendo fuego, y las fragatas *Sirène* y *Argus*, mientras al fondo a la derecha se ve el bergantín *Furet*. Las lanchas armadas de los navíos franceses y de los españoles *San Rafael* y *Terrible* y los botes con obús de los navíos *España* y *Argonauta*, llevando 350 hombres de ambas naciones, se dirigen al asalto de las baterías británicas de la Roca. (Grabado francés al acero por Chavanne, de una pintura por M. Meyer. Colección González-Aller.)

La escuadra combinada abandonó Fort de France el 5 de junio y arrumbó a la isla de la Barbada con intención de hostilizar esta posesión británica. Cuando las fuerzas aliadas llegaron a su objetivo el día 7, descubrieron un convoy enemigo de 16 mercantes, que fue apresado casi en su totalidad y en cuya caza intervino el *Terrible*. Al conocer por los prisioneros la presencia de Nelson en las Antillas, Villeneuve, de común acuerdo con Gravina, decidió emprender el regreso a Europa, lo que efectuó el día 8. Cruzado el Atlántico, nuestro navío participó en el combate desarrollado a la altura del cabo de Finisterre contra la división británica del almirante Calder. Veamos cómo se desarrolló la acción.

A las 11.00 del 22 de julio de 1805, la escuadra de Villeneuve y la británica de Calder —cuyo cometido específico era bloquear Ferrol, donde se encontraban la división francesa del contralmirante Gourdon y la española del teniente general Grandallana— se avistaron mutuamente en una clara cuando navegaban en medio de niebla cerrada, estando la primera a barlovento y a unas 90 millas al oeste del cabo de Finisterre. Los aliados —20 navíos, 7 fragatas y 2 menores— iban formados en tres columnas y navegaban hacia Ferrol arrumbados al esteseeste con una ligera brisa del oesnoroeste. Nada más avistar al enemigo, Villeneuve ordenó formar una línea de batalla mura babor, distancia de medio cable entre buques, la vanguardia integrada por los seis navíos españoles, con el *Argonauta*, insignia de Gravina, en cabeza, seguido por el *Terri-*

ble, mientras el centro y la retaguardia quedaron constituidos por barcos franceses exclusivamente. Las fragatas permanecían a barlovento y paralelas al centro y a la retaguardia de la línea.

El almirante británico, tras reconocer al enemigo, ordenó al mediodía formar la línea de batalla —15 navíos, cuatro de ellos de tres puentes, y dos fragatas, destacadas para explorar— arrumbado hacia la escuadra combinada, que ceñía el viento por babor. Al suponer Villeneuve, en medio de la persistente niebla, que los ingleses pretendían envolverle por la retaguardia, hizo la señal de invertir el rumbo virando en redondo por contramarcha, lo que ejecutó Gravina prontamente, permaneciendo en cabeza de la formación y arrumbado al sur con el viento por el través de estribor.

Calder, por su parte, que por la niebla no había advertido este movimiento de los aliados, ante la posibilidad de rebasar la retaguardia aliada sin entablar combate, pues navegaba mura a estribor, dio a las 16.23 la señal de virar por avante sucesivamente, para quedar su formación aproada al norte con el navío *Hero* en cabeza. Ambas escuadras se aproximaban por tanto de vuelta encontrada, la británica a sotavento de la aliada.

El citado *Hero*, al estar más cerca y a la altura del *Argonauta*, viró por avante a las 17.15 —sin orden previa de Calder, que por la niebla no se había percatado todavía del último movimiento de los aliados—, para ceñir el viento de nuevo por estribor y aproximarse a la línea enemiga, justo en el momento en que el *Windsor Castle*, quinto de la formación inglesa, viraba por avante para ceñir el viento por babor.

El *Ajax*, que seguía al *Hero*, arribó nada más virar para comunicar a Calder, que tenía su insignia en el *Prince of Wales*, el cambio de situación de las dos vanguardias. Por fin, a las 17.50, el almirante británico ordenó a su vanguardia la virada sucesiva por avante, cuando ya la habían ejecutado, además del *Hero* y el *Ajax*, los *Triumph*, *Barfleur*, *Agamemnon* y *Windsor Castle* y abierto fuego contra la vanguardia española. La niebla aumentaba en intensidad, lo que favorecía la confusión entre ambas escuadras pues los tiros había que hacerlos hacia el foganazo de las descargas del enemigo.

Poco después de la 18.00, ambas formaciones habían completado sus movimientos y el combate se generalizó en líneas paralelas, mura estribor, navegando a rumbo suroeste. Los navíos británicos *Windsor Castle*, *Ajax*, *Prince of Wales*, *Thunderer* y *Malta*, principalmente el primero y el último, recibieron un duro castigo, mientras que, por parte aliada, los españoles *Firme*, *San Rafael* y *España* sufrieron daños considerables en las arboladuras y gobierno y paulatinamente fueron cayendo a sotavento, quedando así envueltos por la formación británica. Tan sólo el navío francés *Pluton*, al mando del comodoro Cosmao-Kerjulien, acudió en su auxilio, logrando salvar al *España*, pero no así al *Firme* y al *San Rafael*, que habiendo soportado cada uno un fuego continuo por parte de varios navíos ingleses, arriaron la bandera hacia las 20.25. El *Terrible* tuvo un muerto y siete heridos y sufrió diversas averías en casco y jarcia, así como dos obuses desmontados. El combate cesó una hora después.



*Retrato del Capitán General Gravina
 en su uniforme de mar, con la insignia de su
 Real Armada de 1806, grabado en el
 original de la colección de la Real Armada.*

Federico Gravina y Napoli (1756-1806), capitán general de la Real Armada, que arbolaba su insignia en el *Terrible* cuando falleció el 9 de marzo de 1806. (Grabado en 1806 por Juan Brunetti, de una pintura de José J. Ramonet. Colección González-Aller.)

Por parte británica, el navío más dañado fue el *Windsor Castle*, y el total de bajas de la escuadra de Calder ascendió a 39 oficiales y hombres muertos y 159 heridos. Los aliados sufrieron en total 149 muertos y 327 heridos, de los cuales 53 de los primeros y 114 de los segundos pertenecían al *San Rafael*, y 41 y 97, respectivamente, al *Firme*. Murió el capitán de navío Peronne, comandante del *Intrépide*, y resultó herido el del mismo empleo Rolland, comandante del *Atlas*, ambos franceses.

Durante los tres días siguientes, Villeneuve no se decidió a emprender una nueva acción, que además evitaron los británicos. Sin esperanza de lograrlo por la posición ventajosa de barlovento que tenía el enemigo, con viento fuerte del norte y nordeste desde la noche del día 25, y hallándose además algunos navíos franceses con sólo cuatro días de aguada y muchos enfermos a bordo, el indeciso

almirante francés ordenó arribar a Vigo, ría en la que fondeó la escuadra aliada al atardecer del 27 de julio. Los buques españoles tenían todavía aguada para veinte días y víveres para cuarenta, rebajándoles a sus tripulaciones y guarniciones la cuarta parte de su ración, y sólo doscientos enfermos en los cuatro navíos. El 30 abandonaba Vigo la escuadra combinada y el 2 el *Argonauta* y el *Terrible* entraban en Ferrol, en cuyo arsenal repararon los desperfectos.

El 10 de agosto la agrupación aliada se hizo a la vela desde Ferrol, en cuya bahía quedaron los navíos españoles *Monarca*, *Terrible* y *San Ildefonso*, que por falta de viento no zarparon hasta el día 13. El contralmirante Dumanoir Le Pelley había tomado el mando de la división francesa en relevo de Gourdon, gravemente enfermo. Mientras, Villeneuve esperaba en la ría de Ares la salida de los navíos ferrolanos, y al incorporarse los tres últimos, el mismo día 13 abandonó las costas gallegas con la escuadra combinada. Ésta se componía de 29 navíos de línea, 6 fragatas, 1 corbeta y 3 bergantines, de los cuales 11 navíos, 1 fragata y 1 corbeta eran españoles.

Las dudas de Villeneuve respecto a dirigirse a Brest, como le ordenaba Napoleón, o a Cádiz, como le autorizaban las mismas instrucciones si se presentasen circunstancias extraordinarias, persistieron durante los días que permaneció en La Coruña y la ría de Ares y, ahora, en la mar, pues realmente

no sabía qué hacer. Pero inopinadamente, la noche del día 15, el almirante francés tomó la decisión de dirigirse a Cádiz cuando se encontraba a 240 millas al oesnoroeste del cabo de Finisterre. El 20 de agosto la escuadra combinada fondeaba en la bahía gaditana.

Durante la campaña de la Martinica se había apreciado en el *Terrible* una entrada creciente de agua, lo que unido a su poco andar de bolina aconsejó a Gravina disponer el 27 de agosto que su guarnición y tripulación pasasen al navío *Rayo* y que el navío entrase en dique para reconocerle el casco y estancarlo. El 27 de septiembre quedó en el arsenal de La Carraca. Esta circunstancia evitó su intervención en el combate de Trafalgar (21 de octubre). El 4 de noviembre se dispuso su rehabilitación, junto con la de otros buques, para reponer las pérdidas sufridas por la escuadra. El 3 de enero de 1806 nuestro navío arbolaba la insignia del capitán general Gravina, y el 7 era nombrado comandante el brigadier Juan de Dios Topete en relevo de Vázquez de Mondragón, que había ascendido a jefe de escuadra. Por fallecimiento del general, el 9 de marzo arrió la insignia de Gravina. Pasó a desarme en cumplimiento de Real Orden de 9 de octubre. Tras los sucesos de Madrid en mayo de 1808, el navío contribuyó eficazmente al combate y rendición de la escuadra francesa del almirante Rosilly los días 9 y 14 de julio de 1808, y poco después pasó a desarmar de nuevo en La Carraca, donde desembarcó Topete.

Allí se encontraba en 1811 a punto de ser vendido como inútil; pero durante el asedio de Cádiz, con objeto de hostilizar los fuegos de los fuertes franceses Napoleón y Fort Louis, el oficial de la Marina británica A. Bammgardz propuso transformarlo en batería flotante. Para ello se le debían suprimir la cubierta superior y los castillos, y montarle morteros a cruja parapetados con pipas de arena y sacos de tierra. Lo costoso de las obras hizo desistir de tal proyecto y el *Terrible* desapareció de la lista de buques de la Armada.

Fuentes documentales utilizadas

- AGMAB, sección Cuerpo General, leg. 620 (hojas de servicio de los comandantes);
- AGMAB, Estados de Fuerza, leg. 2235 (45);
- AGMAB, Expediciones a Europa, leg. 211;
- AGMAB, Arsenales, 3759, 3760;
- AGS, Expediciones a Europa, legs. 462, 464, 465, 469, 471, 474;
- AGS, Arsenales, legs. 328, 334, 335, 337, 344, 345, 351, 359, 363;
- AGS, Secretaría de Marina, libro 821 de Cartagena;
- AMN, ms. 2273;
- AMN, Col. Vargas Ponce, tomos XXXV, XXXVI, XXXVII, XXXIX;
- Estados Generales de la Armada (1789-1811).

Abreviaturas

- AGMAB: Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán de El Viso del Marqués (Ciudad Real);
- AGS: Archivo General de Simancas (Valladolid);
- AMN: Archivo del Museo Naval de Madrid.

GALEONES DE FELIPE II AL SERVICIO DE LA CORONA DE PORTUGAL

Augusto A. ALVES SALGADO
Capitán de corbeta

Situación naval tras la Gran Armada

A finales del verano de 1588 fueron llegando, aisladamente o en pequeños grupos, a diversos puertos del norte de la península ibérica los navíos que habían participado en la «felicísima» armada enviada por Felipe II contra Inglaterra y que habían sobrevivido a los combates en el canal de la Mancha y a las temporales durante su viaje de regreso.

Entre los 130 que zarparon de Lisboa en mayo de 1588 se encontraban nueve galeones y dos zabras grandes de la Corona de Portugal (1). De esta expedición regresaron cerca de dos tercios de los navíos, entre ellos seis de los galeones y las dos zabras de Portugal, habiéndose perdido dos galeones en el célebre combate de las Gravelinas y otro en la costa de Irlanda.

A pesar de que la mayoría de los galeones de las Coronas de Portugal y Castilla (2) que habían sobrevivido constituían todavía una fuerza naval bastante poderosa, Felipe II ordenó, a finales de 1588, la construcción de otros 21 navíos de guerra para reforzar sus fuerzas navales. Las quillas de estos buques comenzaron a ponerse probablemente a principios del año siguiente.

Entre esos 21 navíos destacaré los conocidos como «Doce Apóstoles», construidos en el norte de España, y los seis galeones que debían construirse para la Corona de Portugal.

No hay duda de que fueron las necesidades defensivas las que impulsaron a Felipe II a iniciar la construcción de estos nuevos galeones, con cargo a la Real Hacienda (3).

Sin embargo, la falta de navíos para la Carrera de la India —gran preocupación de la Corona de Portugal— propició que esos seis galeones fuesen utilizados en esa Carrera exclusivamente y que Castilla cediese temporalmente algunos de los suyos para que Portugal pudiese mantener sus armadas.

(1) Existen algunas dudas sobre si las cerca de 10 carabelas portuguesas que zarparon de Lisboa con la armada, normalmente no mencionadas en las listas de navíos participantes, y que transportaban bastimentos para los navíos de la Corona de Portugal, participaron en toda la campaña o se quedaron en La Coruña.

(2) Respetamos la denominación del autor, pero quizá fuese más correcto hablar ya de Corona de España. (*N. del T.*)

(3) Cf. *Memorial de Varias Cousas Importantes*. Biblioteca Nacional de Lisboa, Reservados, cod. 637, p. 50v.

Los efectos negativos del uso de estos navíos de guerra, tan estimados por su escasez, para funciones puramente mercantes venía de los tiempos de la Gran Armada, cuando el portugués *San Antonio* fue retirado para que pasase a la India como simple nao (4). Los contratistas intentaron retirar otro galeón más de la Armada, el *São Marcos*, para destinarlo a Malaca, pero sin éxito (5).

Esta práctica, a finales de la década de los ochenta del siglo xv (6), se justificaba por la falta de naos en esa ruta, posiblemente como consecuencia de las elevadas pérdidas ocurridas en aquellos tiempos, en los que se perdieron cerca del 50 por 100 de los navíos enviados a Oriente (7).

Galeones de la Corona de Portugal tras la Gran Armada

De los seis galeones a construir en Portugal, uno, de 620 toneladas portuguesas, se construiría en la ribera (la famosa «Ribeira das Naus») lisboeta, semejante al *São Martinho* (8); y de los otros cinco, todos de 500 toneladas, dos lo serían en Lisboa (uno también en la Ribeira y el otro en *Chafariz [Fuente] del Rey*), otros dos en Oporto y el último en Vila Nova do Algarve, es decir, en el actual Portimão (9).

A pesar de que la construcción de estos seis galeones (el *São Filipe*, de 600 toneladas, el *São Bartolomeu*, el *São Paulo*, el *São Pantaleão*, el *São Pedro* y el sexto, cuyo nombre me ha sido imposible encontrar, todos de 500 toneladas) progresó con normalidad hasta finales de 1589, a principios de 1590 surgieron dificultades para poder concluirlos (10), aunque se intentó tenerlos listos para la nueva armada que se enviaría contra Inglaterra en 1591 (11).

(4) Archivo General de Simancas (AGS), Estado (E)-Portugal, leg. 429, f. 35, en CALVAR GROSS, Jorge (dir.) y otros: *La Batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, vol. III, t. III. Ministerio de Defensa, Armada española y otros. Madrid, 1994, doc. 3438, p. 1503.

(5) AGS, E, leg. 131, fol. 12, en HERRERA ORIA, Enrique: *Historia de España y de sus Indias*, t. II. Academia de Estudios Histórico-Sociales de Valladolid. Madrid, 1929, doc. LVII, pp. 110-111.

(6) AGS, E-Portugal, leg. 429, fol. 34, en CALVAR GROSS, Jorge: *op. cit.*, doc. 3396, pp. 1468-1469.

(7) GUINOTE, Paulo; FRUTUOSO, Eduardo, y LOPES, António: *Naufrações e outras perdas da «Carreira da Índia». Séculos XVI e XVII*. Grupo de Trabajo del Ministerio de Educación para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses (?). Lisboa, 1998, p. 85.

(8) Este navío había seguido como capitana de la armada de 1588, con el duque de Medinassidonia embarcado y, anteriormente, había participado en las campañas de las Azores de 1582 y 1583.

(9) *Memorial de Varias Cousas Importantes*. Biblioteca Nacional de Lisboa. Reservados, cod. 637, p. 39. Este último acabo siendo construido también en Oporto. Véase *ibidem*, p. 43.

(10) AGS, GA, leg. 281, fol. 132.

(11) AGS, GA, leg. 250, fol. 356.

Hasta principios del año 1592 no se consiguió su alistamiento completo, por lo que ninguno de ellos pudo participar en la armada de don Alonso de Bazán que en 1591 trabó el célebre combate con el *Revenge* (12).

A principios de 1592 se devolvieron a la Corona de Portugal tres de sus principales galeones supervivientes de la expedición de 1588, el *São Martinho*, el *Santiago* y el *São Cristovão*. La entrega del *São Martinho* se efectuó el 28 de enero, y la de los restantes, en los días siguientes (13). Entretanto, y a pesar del esfuerzo efectuado para aprestar los navíos hasta el verano de 1592 (14), el elevado número de reparaciones que necesitaban y la falta de recursos financieros no permitieron que estuviesen listos a tiempo para integrarse en la armada de las islas de ese año (15), motivo por el cual no formaron parte de la escuadra castellana que pasó a las Azores ese verano (16). Estos galeones quedaron listos a finales de 1592 (17), mas las largas campañas de mar pesaban sobre ellos y, probablemente, las reparaciones de fortuna, fruto de la escasez de recursos financieros, propiciaron que a mediados de marzo de 1593, el agua de lluvia calase entre la tablazón de las cubiertas, por encontrarse éstas abiertas a pesar de salir de un período de reparaciones. Su mal estado obligó a su desguace ese mismo año (18).

Este telón de fondo que hemos esbozado más arriba es el causante de que Portugal careciese de navíos para la Carrera de la India y para sus armadas anuales a principios de la década de los noventa.

Galeones de Castilla al servicio de la Corona de Portugal

Mientras, en el norte de la península ibérica, los Doce Apóstoles, cuya construcción se había iniciado exactamente al mismo tiempo que la de los seis galeones portugueses, se encontraban prácticamente concluidos a principios de 1592. Su tonelaje oscilaba entre las 750 y las 1.500 toneladas castellanas. Uno de los que se encontraba en fase de conclusión, el *San Pablo*, de 1.480 toneladas y 42 cañones, sustituyó al portugués *São Martinho*, de 630 toneladas portuguesas, como capitana de la Armada de la Mar Océana. Otro de los Doce Apóstoles que interesa para este breve estudio será el *San Simón*, posiblemente del mismo tonelaje y construido en Bilbao.

La construcción de estos navíos fue mas rápida, de modo que se encontraban listos a principios de verano. A finales de junio de 1591 zarpó para Ferrol el *San Pablo*, a fin de unirse al resto de la escuadra de don Alonso de Bazán,

(12) AGS, GA, leg. 341, fol. 183. Para más datos sobre estos navíos, ver ALVES SALGADO, Augusto António: *Seis galeões da Coroa de Portugal ao serviço de Felipe II*. Academia da Marinha. Lisboa, 2001.

(13) AGS, GA, leg. 348, fol. 74.

(14) AGS, GA, leg. 353, fol. 24.

(15) AGS, GA, leg. 353, fol. 93.

(16) AGS, GA, leg. 359, fol. 85, y Biblioteca Nacional de Lisboa, Fundo Geral, Códice 8750, p. 72.

(17) AGS, GA, leg. 358, fol. 72.

(18) AGS, GA, leg. 372, fol. 76.

viaje que discurrió sin grandes incidencias, para navegar posteriormente como capitana de don Alonso hacia las Azores, donde trabó el mencionado combate con el *Revenge* (19). Por lo que respecta al *San Simón*, que salió en conserva con el *San Pablo*, embarcó tanta agua en un temporal que los sorprendió a la salida de Bilbao que tuvo que regresar al puerto de arribada (20).

Después de la campaña de las Azores, de 1591, los navíos entraron a principios de 1592 en Lisboa, donde efectuaron diversas reparaciones (21) y recibieron más artillería de las armerías reales (22).

A finales de 1592, el *San Pablo*, capitana de la armada castellana (23), es transferido a la Corona de Portugal, junto con el ya citado *San Simón* y otros tres galeones castellanos más viejos (24).

La mayoría de las dotaciones de estos galeones prestados a la Corona de Portugal se componían de portugueses, hombres de mar de mucha experiencia que fueron enrolados de contramaestres, segundos contramaestres, condestables y demás oficios marineros (25).

A pesar de saberse poco sobre las actividades de estos galeones entre los años 1593 y 1595, creo que debieron de participar en las armadas de las islas de esos años (26). A finales de 1595, los navíos son devueltos a Castilla junto con los galeones *Santiago* y *San Bartolomé*, prestados sólo para 1595 (27). Durante el período en que estuvo al servicio de la Corona de Portugal, el *San Pablo* sirvió de capitana en las armadas donde participó (28).

Cuando los galeones fueron devueltos a Castilla (29), necesitaron de un mes y medio a dos meses de carena para quedar listos (30), tras lo cual se les asignaron nuevos comandantes (31).

Esta devolución produjo diversos roces entre ambos reinos, pues los representantes de Castilla se quejaban de que Portugal no devolvía todas las piezas de los cargos enviados con los galeones cuando éstos fueron prestados, incluso si se descontaban las piezas proporcionadas a la Gran Armada en 1588 (32).

(19) EARLE, Peter: *The Last Fight of the Revenge*. Collins & Brown. Londres, 1992, pp. 84-96. Para más datos sobre los navíos en la campaña de 1591, consultar la obra mencionada.

(20) Sir William Monson: «The Naval Tracts of...», editado por M. Oppenheim, Navy Records Society, vol. IV. Londres, 1902, p.73.

(21) AGS, GA, leg. 365, fol. 160; leg. 352, fol. 19, y leg. 353, fol. 24.

(22) Tal fue el caso del *San Simón*, por ejemplo. Véase Archivo Nacional Torre do Tombo, Corpo Cronológico, Parte II, leg. 262, doc. 25.

(23) AGS, GA, leg. 348, fol. 74.

(24) AGS, GA, leg. 358, fol. 72.

(25) AGS, GA, leg. 358, fol. 72.

(26) Biblioteca de Ajuda, 44-XII-56, pp. 72-76v.

(27) AGS, GA, leg. 453, fol. 184.

(28) AGS, GA, leg. 432, fol. 136.

(29) Justo después de su devolución a la Corona de Castilla, algunos de estos navíos continuaron siendo reabastecidos y pertrechados en Lisboa, según se puede constatar en la diversa documentación aislada (¿anónima?) existente en el Archivo Nacional Torre do Tombo, Corpo Cronológico, parte II, legs. 270, 271 y 274.

(30) AGS, GA, leg. 432, fol. 136.

(31) AGS, GA, leg. 432, fol. 135.

(32) AGS, GA, leg. 453, fol. 184.

Por el contrario, el *San Simón* no fue devuelto a Castilla junto con los demás galeones sino que fue integrado en la armada de la Carrera de la India de 1595, que zarpó de Lisboa el 12 de abril al mando del capitán Antonio Carvalho. Su primer viaje no fue de los más felices, toda vez que el navío no llegó a la India, sino que tuvo que arribar a Mozambique, donde permaneció once meses, para regresar desde allí a Lisboa, adonde arribó el 27 de agosto de 1597. En esta armada seguía también uno de los seis galeones construidos por la Corona de Portugal, el *São Pantaleão* (33).

En 1598, cuando por primera vez la armada de la India no pudo salir, porque una fuerza naval inglesa bloqueaba Lisboa, un navío castellano, identificado esta vez como galeón, tenía previsto zarpar para Malaca al mando de Cosme de Lafetar (34).

No obstante, las unidades que no pudieron seguir para Oriente se integraron en la armada de las islas del mando del conde de Feira, don João Pereira Forjaz, que zarpó de Lisboa el 10 de julio de 1598 a fin de proteger la recalada de los navíos que regresaban de Oriente. La fuerza regresó el 17 de octubre después de una travesía sin incidentes. El *San Simón* estaba mandado por don Pedro Coutinho (35).

Los mismos que participaron en la armada de la India de 1598 vuelven a integrarse en la de 1599, siendo el *San Simón* identificado esta vez como nao mandada por Diego de Sousa (36). Los navíos, que llegaron a Goa en octubre de ese año, no viajaron en conserva sino que fueron saliendo, desde principios de 1600, a medida que completaban su carga.

Durante su regreso, el *San Simón*, al mando todavía de Diego de Sousa, a quien llamaban el Gallego por ser de Viana do Castelo, avistó el 25 de abril la isla de Santa Elena, llevando en conserva un carabelón (37), que había encontrado en los 161° de latitud, e iba del Río de la Plata para Angola. Cuando, para hacer aguada, hacía por el fondeadero que había frente a la ermita de la mencionada isla, encontró dos navíos holandeses que provenían de la Sonda y esperaban, desde hacia cinco o seis días, a otros dos con los que venían en conserva (38). Por estar muy necesitado de agua y saber que sería perseguido

(33) A.G.: «Subsidios para o estudo da Carreira da India», *Anáís do Clube Militar Naval*, vol. CXIX, Lisboa, octubre-diciembre, 1989, p.786, y vol. CXXI, enero-marzo, 1991, p.138. Curiosamente, en ninguna de las cerca de 11 relaciones de la Ruta de la India estudiadas por este autor existe referencia alguna a que el navío fuese español. La única excepción es la introducción a un estudio de diarios de navegación de la Ruta, donde el navío es identificado como «galeón vizcaíno», aunque el autor no indica cuál es su fuente. QUIRINO DA FONSECA: *Diários de navegação da Carreira da India*, Academia de Ciencias de Lisboa, Lisboa, 1938, p. XXXVIII.

(34) A.G.: *ibidem*, p. 139.

(35) Curiosamente, en la relación de los navíos que integraron esta fuerza naval, el navío es identificado como nave de la India. Véase TEODORO DE MATOS, Arturo: «O Diário de bordo da viagem de Francisco de Faria Severim aos Açores em 1598». *Boletim do Instituto Histórico da Ilha Terceira*, vol. XLIII, t. II, Angra do Heroísmo, 1985, pp. 419-457.

(36) A.G.: *ibidem*, p. 140.

(37) Carabela de pequeñas dimensiones, normalmente utilizada para enviar mensajes.

(38) Con los que navegaban en compañía.

por los holandeses si salía a alta mar, fondeó en dicho lugar y se preparó para el combate. Tras dar fondo, se le aproximó un bote holandés exigiendo, en castellano, su rendición, bajo amenaza de utilizar la fuerza en caso contrario. Diego de Sousa ordenó armar un falconete (39) que ahuyentó al bote.

Percibiendo que los portugueses no se rendirían, los holandeses iniciaron un intenso fuego de artillería sobre ellos, matándoles dos hombres, rindiendo el trinquete, dañando el palo mayor con uno de los muchos proyectiles de hierro que dispararon, e inutilizando parte de la jarcia y cabuyería.

Los tripulantes del galeón, al ver los elevados desperfectos que el navío había sufrido en tan breve espacio de tiempo, intentaron pasar al carabelón con la finalidad de huir. Diego de Sousa consiguió persuadirles de que desistieran de tales intenciones, respondiendo a continuación con un fuego cerrado que provocó elevados daños y pérdidas humanas entre los navíos enemigos; éstos maniobraron inmediatamente para colocarse por la proa del navío portugués y no ser así alcanzados por sus piezas.

El galeón no permaneció en esa posición desfavorable durante mucho tiempo pues, siendo su capitán muy hábil en cosas de la mar, embarcó en un bote anciote cuyo calabrote afirmó a la caña del timón; así pudo espiarse con auxilio del cabestrante y ofrecer de nuevo el costado a los enemigos.

Tras veinte horas de combate ininterrumpido, los holandeses comprendieron que lo que parecía sencillo se estaba complicando y se retiraron.

A pesar de los desperfectos sufridos por el galeón, la victoria había sonreído a los portugueses, que desembarcaron para reabastecerse de la tan necesitada agua, para lo cual utilizaron los toneles abandonados por los holandeses. Cinco días después del combate, y mientras todavía se estaban llevando a cabo las reparaciones, comenzaron a llegar los restantes navíos portugueses.

El día 16, cuando llegó la nao *Nosa Senhora da Paz*, aparecieron las otras dos naos holandesas, que al avistar tamaña fuerza fondearon cerca del paraje de la aguada, por estar también «sedientos», pero lejos de los portugueses. Sin embargo, a pesar de la tentativa frustrada de hacerse pasar por navíos fieles al monarca de Castilla, zarparon sin poner pie en tierra (40).

El *San Simón* regresó a Lisboa el 23 de agosto de 1600, en compañía de los restantes de la armada (41). Volvió a formar parte de la de 1601, que quedó constituida con seis galeones, enviados para la defensa de la India (42), al mando de Lorenzo Pires Carvalho. Zarpó el 27 de abril en compañía de

(39) Pieza ligera de cureña móvil.

(40) COSTA QUINTELLA, Inácio da: *Annões da Marinha Portuguesa*. Quarta Memória, Ministerio da Marinha, Lisboa, 1975, pp. 93-96, y COUTO, Diego do: *Década XII*, libro IV, cap. XIII. Livraria Sam Carlos. Lisboa, 1974 (según la edición de 1788), pp. 435-441.

(41) A.G.: *ibidem*.

(42) Según otra relación de la Ruta de la India, otros tres galeones que siguieron ese año eran vizcaínos: *Santiago*, *Santo António* y el *São João*. Posiblemente estos navíos fueron prestados después de 1598, cuando no comprados en el norte de España. Véase A.G.: «Subsidio para o estudo da Carreira da India». *Andás do Clube Militar Naval*, vol.CXX. Lisboa, enero-marzo, 1990, p. 118.

otro galeón, el *Nosa Senhora da Bígonha*, pero ambos tuvieron que regresar de arribada a Lisboa (43).

En 1603 el *San Simón*, que figura esta vez como galeón, al mando de Andrés Moreira, zarpó el 9 de julio de Lisboa con destino a la India, de donde regresó el 9 de julio de 1604 (44).

Aunque ésta fue su última participación en la Carrera de la India, el *San Simón* regresó a Oriente al año siguiente, al mando de don Francisco de Noronha, junto con los galeones *Nosa Senhora das Mercés* y *São Nicolau* (45) y dos naos (46), ante la posibilidad de un ataque por parte de los holandeses. A pesar de estar previsto que los galeones se dirigiesen directamente a Malaca, acabaron por arribar a Goa, adonde arribaron en octubre de 1605 (47).

La amenaza holandesa era bien patente pues, en mayo de 1605, una fuerza de 11 navíos de diverso tonelaje zarpó de los Países Bajos con destino a Oriente, al mando de Cornelis Matelieff y con Olivier Van de Vivere de segundo comandante. Esta fuerza llegó a su destino a principios de 1606 y, una vez allí, los comandantes de la expedición decidieron atacar Malaca, por la amenaza que constituía para el comercio holandés y el de sus aliados en aquel teatro. Esta fuerza bloqueó Malaca a partir del 30 de abril de 1606 (48).

La plaza portuguesa, mandada a la sazón por Andrés Furtado de Mendonça, estaba debilitada en sus defensas por haber sido enviados la mitad de sus hombres en dos fustas (49) a proteger la recalada de los navíos aliados de Portugal que regresaban de China. Con suerte, ambas fustas lograron regresar a la ciudad sitiada sin que los holandeses consiguieran interceptarlas. A pesar de los esfuerzos de los holandeses y sus aliados, Malaca resistió hasta la llegada, a mediados de agosto, de una poderosa fuerza naval portuguesa mandada por el virrey de la India, don Martín de Melo e Castro. Dicha fuerza, compuesta por 11 galeones —incluyendo el *San Simón*, del mando de don Francisco de Sotomaior (50)—, tres naos y diversas embarcaciones ligeras —de vela y remo—, había zarpado de Goa el 3 de mayo con 3.000 portugueses

(43) A.G.: «Subsidios para o estudo da Carreira da Índia». *Anáís do Clube Militar Naval*, vol. CXXI, Lisboa, enero-marzo, 1991, p.141.

(44) *Ibidem*, p.142.

(45) Existe una relación del armamento de estos tres galeones que, por encontrarse microfilmada, no me fue posible consultar. Véase Livro das Monções, n.º. 6-A, fols. 83-86.

(46) *Ibidem*, p. 143. En la Biblioteca da Ajuda existe una relación de los materiales utilizados en la preparación de esta fuerza naval. Véase Biblioteca da Ajuda, 51-VI, 11-18.

(47) BOTELHO DE SOUSA, Alfredo: *Subsidios para a história militar marítima da Índia*, vol. I, Lisboa, 1930, p. 628.

(48) Los acontecimientos de Malaca se basan principalmente en las obras indicadas más abajo, excepto cuando se indique el caso contrario. Véase BOTELHO DE SOUSA, Alfredo: *Subsidios para a história militar marítima da Índia*, vol. II, Imprensa da Armada, Lisboa, 1948, pp. 30-50. MONTEIRO, Saturnino: *Batalhas e combates da Marinha portuguesa*, vol. V, Sá da Costa, Lisboa, 1994, pp. 29-52.

(49) Pequeñas embarcaciones de remos utilizadas en Oriente.

(50) Con la muerte de éste, asumirá el mando André Pessoa. Véase BOXER C.R. y FRAZAO DE VASCONCELOS: *André Furtado de Mendonça*. Fundação Oriente y Centre de Estudos Marítimos de Macau, Macau, 1989, p. 135.

y diversos nativos de la India con destino a Achem. Tal objetivo perseguía castigar a su monarca, por apoyar y dar abrigo a los holandeses; allí se presentó, por ello, el 13 de junio, sin sospechar del cerco que estaba sopor-tando Malaca.

Cuando los portugueses estaban al borde del fracaso ante Achem, llegó una embarcación de Malaca que les notificó la situación en que se encontraba aquella plaza. A pesar de la oposición de algunos, el virrey reembarcó sus tropas —lo cual se verificó en tales condiciones que costó se ahogasen 150 hombres (51)— y zarpó de inmediato para esa ciudad, a la que llegaron el 15 de ese mes.

Antes de la llegada de la fuerza lusa, un navío de aviso permitió que las tropas holandesas reembarcasen y se preparasen para el combate con los recién llegados. El primer enfrentamiento se produjo entre los días 17 y 24. Habiendo perdido cada bando dos navíos grandes, los holandeses acabaron por retirarse y levantar el bloqueo de Malaca (52).

Con la retirada de los enemigos, y no viéndolos en las inmediaciones, el virrey cometió un terrible error táctico: dividió su fuerza naval, enviando una mitad a proteger la recalada de los navíos que venían directamente de Lisboa, y la otra, a Macao.

Al conocer los holandeses tal decisión del virrey, reabastecieron sus navíos y, tras convencer a sus mandos subalternos y tripulaciones, regresaron a Malaca para contraatacar.

El día 20 de octubre los holandeses estaban de nuevo frente a Malaca, sorprendiéndose al encontrar allí algunos galeones portugueses, incluido el *San Simón*, fondeados paralelamente a la costa, cerca de la isla de las Naos, y al mando del propio virrey.

Matelieff decidió no atacar de inmediato esta fuerza, optando por fondear cerca de Malaca, cediendo la iniciativa a los portugueses. Estos últimos atacaron el día 27, momento en que el almirante holandés decidió asimismo entablar combate. Quizá porque los resultados del primer choque no fueron decisivos o porque los navíos tenían sus pañoles casi vacíos, el holandés, en lugar de optar por la guerra galana, decidió atacar al abordaje.

El primero en sufrirlo fue el *São Nicolau*, que se encontraba más afuera de la línea de navíos fondeados; los restantes se mantuvieron en sus posiciones de fondeo, no haciendo nada por auxiliar a esta unidad, debido a la orden dada por el virrey, don Martín Alfonso de Castro. El *São Nicolau*, atacado por siete navíos enemigos simultáneamente, a las 17.00, cuando le quedaban siete válidos de sus cerca de 250 tripulantes, y tras un día entero de intenso combate, se rindió una vez que su capitán cayó herido mortalmente.

(51) Este desastre y otras situaciones que ocurrieron durante el mando del virrey, que además de eso envergaba en la capitana el estandarte de Castilla y no el pabellón de la Corona portuguesa, hacía que reinase alguna desconfianza entre el personal de la fuerza naval y el propio virrey.

(52) En este primer enfrentamiento no hay referencia específica alguna al *San Simón*, aunque estuviese presente.

No obstante, cerca de las 15.00, los capitanes de los restantes galeones portugueses decidieron desobedecer al virrey y atacar los navíos holandeses. El primero en hacerlo fue el *Santa Cruz*, seguido a continuación del *San Simón* y de otro galeón. Estos dos últimos abordaron al navío almirante holandés, el *Amsterdam*, pero fueron a su vez embestidos por el exterior por el *Zwarte Leeuw* y el *Mauriflus*. El combate duró hasta el anochecer, momento en que los navíos se separaron, encontrándose el *San Simón* terriblemente dañado, con la arboladura y los aparejos destrozados, sin ancla y a la deriva (53).

La derrota portuguesa fue total: dos galeones incendiados por el enemigo, dos por los propios portugueses —incluido el del virrey, que nunca llegó a combatir, pero que, para evitar su captura, incendió su propio navío— habiéndose perdido los dos restantes por voladura de sus paños de pólvora.

El *San Simón*, bastante dañado, fue uno de los navíos capturados, tuvo solamente 45 muertos.

La gran cantidad de pólvora que encontraron a bordo los holandeses mejoró sustancialmente su abastecimiento.

Este fue el final del último de los galeones prestados por Felipe II a la Corona de Portugal.

A modo de conclusión, podemos afirmar que Felipe II había apoyado con todos los medios que poseía a su socio «menor» durante el período dualista, dándole toda la importancia que le fue posible a las cuestiones navales de la Corona de Portugal.

(53) Será durante este combate cuando el capitán de navío don Francisco de Sottomaio muera.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas correcciones serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja en la que debe figurar el título del trabajo, un breve resumen del mismo, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Podrá hacer constar más titulaciones, las publicaciones editadas, los premios y otros méritos en un resumen curricular que no exceda de diez líneas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Deben entregarse con los errores mecanográficos corregidos y si es posible grabados en *diskette*, preferentemente con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines.

Las ilustraciones que se incluyan deberán ser de la mejor calidad posible. Si se remiten en *disquette* o CD-ROM, deberán tener una resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal, convenientemente rotulados. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (letra cursiva) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto. Se redactarán de forma sintética y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

LA INQUISICIÓN Y LA GRAN BIBLIOTECA DE GUARDIAS MARINAS (*)

Antonio GARCÍA-MOLINA RIQUELME
Coronel Auditor (R)

La labor censora del Santo Oficio de la Inquisición

La Santa Inquisición, el tan discutido tribunal de la fe creado por los Reyes Católicos (1) para perseguir y sancionar la herejía (2), entre otras de las muchas competencias que fue asumiendo a lo largo de su existencia (3) tuvo a su cargo «la censura represiva, es decir, la censura de obras ya publicadas», pues la preventiva o previa a la publicación o introducción en España de libros y textos correspondía a las autoridades eclesiásticas y judiciales, coordinadas por el Consejo Real (4).

La intervención del Santo Oficio en relación con la censura de publicaciones comienza en el reinado de Carlos V, cuando éste, a petición del Papa, acuerda no permitir la introducción de escritos de Lutero en territorios españoles. Más tarde, los pontífices Paulo III y Julio III ordenan al inquisidor general que proceda contra los que tengan o lean libros de herejes y los castiguen (5).

(*) Este artículo se ha elaborado en el marco del proyecto de investigación «Inquisición y Censura en la España de la Ilustración» (PB 98-0384-C04-01), financiado por la Secretaría de Estado de Política Científica y Tecnológica del Ministerio de Ciencia y Tecnología.

(1) La creación de la Inquisición, en 1478, por el papa Sixto IV a instancias de los Reyes Católicos, como una institución dedicada a rastrear herejías, se asocia por los autores con el problema planteado por las falsas conversiones de los judíos al catolicismo. Hasta entonces la persecución y el castigo de los heterodoxos estaba encomendada a los obispos y a sus tribunales, y en ciertas ocasiones a comisionados papales para la investigación y reprensión de alguna herejía concreta. Esto era común en toda Europa. KAMEN, H.: *La Inquisición española*. Barcelona, 1988, pp. 48-49.

(2) *Herejía* es «error voluntarius et pertinax contra doctrinam et veritatem fidei Catholicae in eo qui fidem suscepit». ALBERGHINI, J.: *Manuale qualificatorum Sanctae Inquisitionis, in quo, omnia quae ad illud Tribunal ac Haeresum censuram pertinent, brevi methodo adducuntur*. Colonia, 1740, c. 1, núm. 4, p. 2.

(3) Sobre las materias competencia del Santo Oficio, véase GONZÁLEZ NOVALJÍN, J. L.: «Reorganización valdesiana de la Inquisición española», en PÉREZ VILLANUEVA, J. y ESCANDELL BONET, B. (dirs.): *Historia de la Inquisición en España y América*, vol. I. Madrid, 1984, pp. 613-647.

(4) GACTO FERNÁNDEZ, E.: «Sobre la censura literaria en el siglo XVII: Cervantes, Quevedo y la Inquisición», *Revista de la Inquisición*. Madrid, 1 (1991), 11-61. La censura previa estaba regulada por una pragmática, dictada en el año 1502 por los Reyes Católicos, que la atribuía a las autoridades judiciales y eclesiásticas. En el año 1554 se centraliza la concesión de licencias en el Consejo Real.

(5) TORQUEMADA SÁNCHEZ, M. J.: «Censura de libros y barreras aduaneras», en ESCUDERO, J. A. (dir.): *Perfiles jurídicos de la Inquisición española*. Madrid, 1989, pp. 519-520.

A partir del año 1532 se establece por el Consejo de la Suprema y General Inquisición (6) la práctica de publicar en las puertas de las iglesias edictos firmados por los inquisidores donde figuraban los libros prohibidos (calificados de «herejes mudos» por los censores). En tales edictos se dedica una especial atención a los libreros (7).

Con el tiempo se van elaborando unos catálogos, relaciones o listas de libros cuya lectura se prohíbe por la Iglesia, ya sea por razón de dogma, de moral o por una tercera que puede sorprender a algunos: las regalías de Su Majestad (8). Se trata de los «Índices» (9). El primero de ellos que se conoce data del año 1551, cuando Valdés era el inquisidor general (10).

Tuvo una gran importancia una pragmática, dada por la princesa Juana en Valladolid en nombre de su padre, el rey Felipe II, que sancionaba con la pena capital la publicación o introducción en el Reino de escritos que carecieran de la previa licencia del Consejo o que estuvieran prohibidos por el Santo Oficio (11).

La Inquisición, en su vertiente censora, desempeñaba su cometido impidiendo la entrada en España y en sus posesiones de ultramar de las publicaciones heterodoxas, esto es, los libros prohibidos incluidos en los Índices. Tal labor era realizada en las aduanas terrestres, marítimas e, incluso, interiores (12) mediante

(6) El Consejo de la Suprema y General Inquisición era un instituto eclesiástico con la misión de combatir la herejía y velar por la fe; al propio tiempo, la Inquisición General era uno de los consejos del Reino, por lo que eran los reyes de España los que proponían al Papa el nombramiento de su presidente, el inquisidor general, entre los miembros del alto clero. A dicho cargo lo seguían en importancia los de consejeros de la Suprema, eminentes juristas. Ejercía funciones de tribunal supremo del Santo Oficio y de gobierno de toda la organización inquisitorial. GONZÁLEZ NOVALÍN, J.L.: *Reorganización valdesiana*..., cit. pp. 613-615.

(7) PINTO CRESPO, V.: «Control ideológico: censura e “Índices de libros prohibidos”», en PÉREZ VILLANUEVA, J., y ESCANDELL BONET, B. (dirs.): *Historia de la Inquisición en España y América*, vol. I, Madrid, 1984, pp. 648-661.

(8) Regalías se consideraban las facultades privativas del Soberano: acuñar moneda, indultar, conceder títulos, etc. También lo era el privilegio que concedía la Santa Sede a los reyes de España en orden a la presentación de obispos y a la percepción de las rentas de los obispados vacantes.

(9) Los Índices iban encabezados por unas instrucciones, para facilitar su utilización tanto por los calificadores del Santo Oficio como por los editores y libreros. Así, a los autores cuyos libros estaban prohibidos se los identificaba mediante una estrellita (*); los textos que estaban prohibidos aun para los que tenían licencia para leer libros prohibidos se indicaban con una mano (☞).

(10) Su título era *Censura generalis contra errores quibus recentes haeretici sacram scripturam asperserunt, edita a supremo senatu Inquisitionis adversus hereticam pravitatem et apostasiam in Hispania et altis regnis*. De esta publicación se realizaron varias ediciones, en Valladolid, Valencia, Sevilla, Toledo y Granada, cuyos respectivos contenidos presentan alguna divergencia. PINTO CRESPO, V.: *Control ideológico*..., p. 654.

(11) *Nueva recopilación* I. 7. 24 (= *Novísima recopilación* 8. 18. 1) «Ley XXVIII. Que corrige y emienda la ley pasada, y da nueva forma que se ha de tener, y guardar en la impresión de los libros, y las diligencias que se han de fazer por los libreros, y justicias». La pragmática fue dada en Valladolid el día 7 de septiembre de 1558.

(12) Sobre la existencia de aduanas en los llamados «puertos secos», véase TORQUEMADA SÁNCHEZ, M. J.: *Censura de libros*..., cit. pp. 517-527.

sus comisarios, funcionarios del Santo Oficio que inspeccionaban hasta los buques cuando llegaban a puerto, en la llamada «visita de navíos».

También realizaba el Santo Oficio otra labor: la llamada «expurgación», esto es, el examen detenido de libros o impresos, realizado por calificadores (13), para suprimir o tachar palabras, frases, grabados o dibujos atentatorios contra la fe, la moral o las buenas costumbres (14) o que atacaran a la persona del Rey (15).

Las prohibiciones relativas a los libros estaban paliadas por las licencias que se otorgaban para la posesión o lectura de los títulos que figuraban en los Índices. Tales licencias eran expedidas por la Santa Sede o la Inquisición que, previamente, instruía un expediente para informarse sobre circunstancias del solicitante tales como edad, profesión, conocimientos, etc.

Por último, es preciso añadir que quedaba abierta la posibilidad de leer obras de herejes que, al no tratar de cuestiones relacionadas con la religión, no estaban automáticamente condenadas, como era el caso de los libros de historia o científicos. No obstante, tales textos necesitaban aprobación expresa (16). Una vez concedida la conformidad, dichos libros se ponían en circulación con la nota «Auctoris damnati opus permissum» (17).

La Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas

La Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas se creó en el año 1717, durante el reinado de Felipe V, a instancias de José Patiño (18), que a la sazón

(13) «Teólogos que censuran los hechos y dichos, expresando la opinión que forman sobre la creencia interior del autor de ellos». LLORENTE, J. A.: *Historie critique de l'Inquisition d'Espagne*. París, 1817-1818. (trad. castellana: *Historia crítica de la Inquisición en España*, t. I-IV. Madrid, 1980, p. 320.)

(14) La Inquisición desarrolló su labor de censura en todos los campos de las letras y las artes. Véase ROLDÁN PÉREZ, A.: «Censura civil y censura inquisitorial en el teatro del siglo XVIII», *Revista de la Inquisición*. Madrid, 7 (1998), 119-136; GACTO FERNÁNDEZ, E.: «El arte vigilado (sobre la censura estética de la Inquisición española en el siglo XVIII)», *Revista de la Inquisición*. Madrid, 9 (2000), 7-68.

(15) Así, en el año 1789 el conde de Floridablanca ordenó al inquisidor general que el Santo Oficio retirase «todo impreso o manuscrito que se esparza, relativo directa o indirectamente contra la subordinación, vasallaje, obediencia y reverencia a nuestro venerado Monarca y al Vicario de Jesucristo, por ser semejantes ideas antievangélicas y expresamente contra las doctrinas de los Santos Apóstoles Pedro y Pablo». AHN, Inquisición, leg. 4430, exp. 1.

(16) «Los Libros de los Hereges, que de propósito tratan de Religión y puntos controvertidos de ella, se prohíben del todo. Más bien se permiten los que no tratan de ella, siendo primero examinados y aprobados por Teólogos píos y doctos...». *Índice último de los Libros Prohibidos y mandados expurgar: para todos los Reynos y Señoríos del Católico Rey de las Españas, el Señor don Carlos IV*. Madrid, 1790, regla 3, p. XVI. Hay que tener en cuenta que con esta disposición quedaba abierta la posibilidad de leer las obras de los herejes que no trataran de cuestiones relacionadas con la religión, por ejemplo las de carácter científico. Su lectura era tolerada, aunque con precauciones. Sobre este aspecto de la censura, véase GACTO FERNÁNDEZ, E.: «Libros venenosos», *Revista de la Inquisición*. Madrid, 6 (1997), 7-44.

(17) Esta indicación expresaba que la obra del autor en cuestión estaba absolutamente permitida. *Índice último de los Libros Prohibidos...*, cit., advertencia V, p. XXXIX.

(18) DE ARELLANO, D.R.: «La Real Academia de Caballeros Guardias Marinas de Cádiz», *Revista General de Marina*. Madrid, 119 (1940), 45-56.

era intendente general de la Marina y del Ejército (19). La finalidad de la institución era la formación intelectual y científica de los futuros oficiales del Cuerpo General de la Armada, creado en 1710. La Academia donde éstos tendrían su residencia y recibirían las clases se ubicó en Cádiz, ciudad que más tarde se convertiría en la cabeza del primer departamento marítimo.

Hacia el año 1777, debido al auge adquirido por la Armada durante el reinado de Carlos III, se organizan otras compañías similares en los Departamentos de Cartagena y Ferrol, aunque la Jefatura Superior del Cuerpo y el Detall de todas ellas continuaron emplazados en la Isla de León, adonde en el año 1769 se había trasladado la sede del Departamento y de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz. Esta situación se mantuvo hasta el año 1824 (20). Es durante este período cuando transcurren los hechos a que se refiere este trabajo.

Entraba el siglo XVIII en su última década, cuando el rey Carlos IV se propuso formar una gran biblioteca en la Isla de León para «instrucción y adelantamiento de los oficiales de su Real Armada» (21). Para ello pretendía reunir allí todos los libros que figuraban en las bibliotecas de Ferrol y Cartagena. Ello obedecía, sin duda, al desarrollo del novedoso plan de estudios confeccionado en el año 1785 por don Gabriel de Ciscar, ayudante de la Real Compañía de Cádiz (22).

Es preciso añadir que ésta era una época de grandes cambios políticos y sociales, pues en Francia se acababan de producir los sucesos revolucionarios de 1789. Ello dio lugar a que los políticos ilustrados que constituían la clase dirigente en España, los mismos que hasta entonces habían tratado de reprimir y frenar a la Inquisición, ahora encontraran en ella una valiosa e irreductible aliada para la defensa de las estructuras del Antiguo Régimen, que veían peligrar (23).

La intervención del Santo Oficio

Con carácter previo, y para evitar cualquier problema posterior con la Inquisición (24), el entonces secretario de Estado de Marina, Antonio Valdés, ordenó que se hicieran unas relaciones de los fondos existentes en los tres

(19) Años más tarde llegaría a ser secretario de Estado (hoy día ministro) de Marina e Indias.

(20) DE LA VÁLGOMA, Dalmiro, y el barón de Finestrat: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*. Madrid, 1943, p. 19.

(21) AHN, Inquisición, leg. 3063, f. 8 de mi numeración (el expediente va sin foliar).

(22) El plan de estudios presentado por Ciscar para los oficiales agregados a la Compañía de Guardias Marinas incluía, entre otras, las asignaturas de álgebra, mecánica, óptica, astronomía y física. El plan recibió la aprobación de las Comandancias de las Compañías de Cartagena y Ferrol. Museo Naval, ms. 2191, doc. 1.

(23) Sobre la actitud inquisitorial frente a los ilustrados, véase MESTRE, A.: «Inquisición y corrientes ilustradas», en PÉREZ VILLANUEVA, J., y ESCANDELL BONET, B. (dirs.): *Historia de la Inquisición en España y América*, vol. I. Madrid, 1984, pp. 1247-1265.

(24) De acuerdo con lo dispuesto en la bula *In Coena Domini* y con la doctrina inquisitorial, constituía delito perseguido por el Santo Oficio no sólo la lectura de libros prohibidos, sino su retención o tenencia, comercio, difusión, etc. Véase, entre otros, CARENA, C.: *Tractatus de Officio Sanctissimae Inquisitionis et modo procedendi in causis fidei*. Lyon, 1649, p. 2, tit. 10, § 1, núms. 1-9, p. 155.

departamentos. Seguidamente envió al inquisidor general (25) tales fondos, a fin de que «dijera si hay alguno que deba ser recogido o expurgado para pedirlo y pasarlo también a V.E.» (26). El asunto debía de urgir, puesto que al día siguiente el Santo Oficio remitió tales relaciones al clérigo Joaquín Castellón (27). Éste, en su calidad de revisor principal de Libros (28), era la persona designada para llevar a cabo la tarea, que no consistía sino en ir cotejando las relaciones con los libros y autores del Índice (29).

La labor del informante resultó algo complicada, pues las relaciones efectuadas por los tres departamentos estaban «confusas en cuanto a la expresión de nombres y apellidos de los autores» (30), la mayor parte de ellos extranjeros, cuyas denominaciones y patronímicos habían sido, casi siempre, objeto de alteraciones ocasionadas por transcripciones no muy ortodoxas, inconveniente al que se sumaba, en muchas ocasiones, la deficiente caligrafía. Todas esas circunstancias hacen dudar en alguna ocasión a la hora de señalar si la obra en cuestión estaba permitida o no.

El informe y observaciones, en relación con las listas remitidas desde los departamentos marítimos, fue el siguiente (31):



El secretario de Estado de Marina Antonio Valdés (1744-1816). Óleo sobre lienzo de autor anónimo, 113 x 84 cm (Museo Naval, Madrid, núm. inv. 416).

(25) En estas fechas era inquisidor general el obispo de Jaén, Agustín Rubín de Ceballos. C.E.I.: «Relación de inquisidores generales», en PÉREZ VILLANUEVA, J., y ESCANDELL BONET, B. (dirs.): *Historia de la Inquisición en España y América*, vol. I. Madrid, 1984, pp. 217-219.

(26) El oficio dirigido al inquisidor general lleva fecha de 14 de septiembre de 1790. AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 9 de mi numeración.

(27) El licenciado Lucas de Quiñones remitió las relaciones, el día 15 de septiembre de 1790, de orden del inquisidor general. AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 9 de mi numeración.

(28) Castellón era doctoral de la Encarnación. AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 21 de mi numeración.

(29) Ese mismo año se había publicado el último de tales Índices. A él se hace referencia en una de las notas anteriores.

(30) Carta de Joaquín Castellón, fechada el día 29 de septiembre de 1790. AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, ff. 15-17 de mi numeración.

(31) El autor titula el informe «Los reparos que he advertido en las bibliotecas de las Compañías de Guardias Marinas». AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 12 de mi numeración.

En la biblioteca de Cádiz:

1. *Ciencia para las personas de Corte, Espada y Toga*, de Chevigni.

Señala el informante que estaba traducido al español e impreso en Valencia, y que ya había sido expurgada una edición de 1729. Añade, por último, que esta obra aparecía en el Expurgatorio de 1747.

2. *Obras de Francisco Bacon, Barón de Verulamio*, en cuatro tomos, escritas en inglés.

Castellón aconseja revisar detalladamente estas obras, por si son las mismas que aparecen en el Expurgatorio de 1747. Y, en caso de ser distintas, aconseja su revisión para ver si en ellas hay «alguna cosa que toque a Religión o a otros objetos distintos de los que comprenden las que se permiten».

3. *Ad nova Acta. Eruditorum Lipsia Supplementa*. Se componía de 105 volúmenes.

Esta obra estaba prohibida, lo que ya se indica por las autoridades del departamento al remitir la relación, pues en el informe que se acompañaba a la misma se dice que estaba guardada bajo llave por indicación de un dependiente del Santo Oficio.

4. *Observaciones sobre las Profecías de Daniel y la Apocalipsis de San Juan*, de Isaac Newton. Un tomo.

Castellón informa de que era obra prohibida, por tratar de religión y estar considerado su autor hereje.

En la biblioteca de Cartagena:

— *Nueva Enciclopedia Francesa*. Hasta la entrega número 17 (33 tomos).

Según el revisor principal, esta publicación se encontraba a la sazón pendiente del examen por el Santo Oficio. Respecto de las láminas que la ilustraban afirma que no había inconveniente en que se utilizaran, «por no contener cosas malas».

En la biblioteca de Ferrol:

1. *Primum Movile*, de Adriani Metius.

Este autor estaba considerado hereje calvinista. Castellón cree que esta obra puede formar parte de otra del mismo autor titulada *Universae Astrono-*

«Auctoris damnati opus permissum». Ello era así dado su evidente carácter científico.

6. *Historia del Calendario Romano*, de Blondel.

El informante manifiesta que, si el autor es David Blondellus, la obra estaría prohibida, pues este autor alemán estaba calificado de hereje calvinista. No obstante, por si se diera el caso de que fuera otro, añade que es una obra corriente que no presentaría problema alguno.

7. *De emendatione temporum*, de Joseph Scaligero (34).

Para Castellón esta obra necesitaba ser expurgada.

8. *Lexicon Graeco-latinum*, de Johannis Scapula.

También debía expurgarse.

9. *Tratado de las monedas de los romanos*, de Hottomannus.

Como en anterior ocasión, dados los frecuentes errores caligráficos y de transcripción, Castellón dice que si el autor es Francisco Hottomannus se trataría de un libro prohibido. Aunque deja la puerta abierta por si el texto forma parte de una obra de dicho autor titulada *Libro de las antigüedades romanas*, que estaba permitida con la previa expurgación.

10. *De genuino usum utriusque globi*, de Adriani Metius.

De esta obra opina que hay que corregirla como lo estaba en el Expurgatorio que él utilizaba para elaborar su informe (35).

11. *Nueva Enciclopedia Francesa*. Remesas de la 7.^a a la 10.^a

Reitera lo indicado al tratar de Cartagena: el uso de esta obra se hallaba suspendido por el Santo Oficio, pues se estaba examinando. No pone inconveniente en la utilización de las láminas.

Castellón realizó la labor en pocos días y devolvió al Consejo de la

(34) Los libros de este autor, considerado hereje calvinista y por tanto de primera clase, estaban prohibidos. No obstante, la obra en cuestión tenía permitida su lectura con nota «Auctor damnatus, sed opus permissum cum expurgatione». *Índice último de los Libros Prohibidos...*, cit. p. 241.

(35) La expurgación, a tenor de lo indicado en el Índice, se refería exclusivamente a cuatro palabras —«praeter fatale Tyrannis refugium»— al final de un texto. *Índice último de los Libros Prohibidos...*, cit. p. 4.

Suprema las listas enviadas por los departamentos, junto con la relación anterior y un escrito en el que indicaba que debían recogerse de Cádiz las obras *Ad nova Acta. Eruditorum Lipsia Supplementa y Observaciones sobre las Profecías de Daniel y la Apocalipsis de San Juan*, de Isaac Newton. Asimismo, de Cartagena y Ferrol debían retirarse los ejemplares de la *Nueva Enciclopedia Francesa*, «porque aunque se llama Nueva esta otra, es casi toda la antigua de Diderot, condenada muy vehementemente por el Sto. Padre Clemente XIII» (36).

Respecto de las demás obras, manifiesta Castellón que, una vez expurgadas, no ofrecerán problema alguno. Por último sugiere que tal labor sea encomendada, por su cercanía, a los calificadores o inquisidores de los tribunales de Murcia y Santiago de Compostela, para Cartagena y Ferrol, respectivamente, y al comisario de Cádiz (37) para la obras de la biblioteca de aquella plaza.

Como se desprende de la relación, la mayoría de las obras eran de carácter científico, por lo que, de acuerdo con el criterio mantenido por el Santo Oficio respecto de la lectura de las publicaciones de esta naturaleza, con una «ligera expurgación» quedaban en estado de ser utilizadas por los futuros oficiales. La retirada de la *Enciclopedia Francesa* hay que enmarcarla en el ánimo de impedir la entrada en España de toda publicación que transmitiese ideas revolucionarias (38).

Por el ministro Valdés se cursaron las órdenes oportunas para que los libros que debían ser recogidos fueran enviados a Madrid, lo que se llevó a efecto con rapidez, ya que a finales del mes de enero de 1791 Valdés informa al inquisidor general de que los libros en cuestión procedentes de Cartagena y Ferrol ya se encuentran en la Secretaría (Ministerio) de Marina de su cargo (39). Ello indica, por otra parte, que no se siguió el consejo de Castellón de que se los remitieran a los calificadores de los tribunales más cercanos. Además, en dicho escrito ministerial, y en relación con las obras que debía remitir Cádiz, hay una noticia que no deja de sorprender.

(36) AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 15 de mi numeración.

(37) Indica el nombre del comisario, don Pedro Sánchez Manuel Bernal, canónigo, dignidad de maestrescuela, en la catedral de Cádiz. AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 16 de mi numeración.

(38) A ellas hace expresa referencia el mandato o prólogo del inquisidor general Agustín Rubín de Cevallos, que hizo publicar el Índice de 1790: «... particularmente en los presentes tiempos, en que muchas Prensas de afuera se fatigan excesivamente por hacer prevalecer en el campo del Señor la cizaña, repetidamente arrancada, cortada y abrasada con los más formidables anatemas; (...) el número sin número de Escritos, o capciosos, o descarados, con que los Incredulos y Libertinos y otros Monstruos semejantes han inundado el Orbe de medio siglo a esta parte, con tanto detrimento de la religión verdadera, y aun de la Sociedad civil». *Índice último de los Libros Prohibidos...*, cit. pp. XII-XIII.

(39) AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 18 de mi numeración.

La calificación del director de estudios de las Academias de Guardias Marinas

En efecto, Valdés, en el oficio que dirige al inquisidor general, le solicita permiso para que la expurgación que debe realizarse en la Academia de Cádiz sea efectuada por el director de estudios (40) de las tres Academias de Caballeros Guardias Marinas, el presbítero Cipriano Vimercati, «recomendable eclesiástico cuya virtud y celo es tan notorio como su magisterio en las Ciencias Matemáticas, y otras Humanas» (41), que a su vez había dirigido un extenso memorial al comandante del Cuerpo de Guardias Marinas, José Mazarredo, donde solicitaba hacerse cargo de la expurgación de la biblioteca de la Isla de León.

A Vimercati, un hombre de la Ilustración y al mismo tiempo un católico ortodoxo, le preocupaba sobre todo que una obra de la magnitud e importancia de *Ad nova Acta. Eruditorum Lipsia Supplementa* fuera recogida y, seguramente, destruida por el Santo Oficio. Y es que dicha publicación, tipo enciclopedia, trataba de todo género de materias (42) y contenía «títulos y extractos que tocan a las artes y a las ciencias, que se pueden tratar sin peligro» y resúmenes «de obras útiles y excelentes que no se hallan en otra parte» (43).

Las materias a expurgar, indica Vimercati, serían las relativas a teología, las jurídicas y la parte final o miscelánea. El método que pensaba emplear para ello era muy simple y al propio tiempo muy drástico: borrar o cortar, si se podía, aquellas partes «afectadas». Ello confirma que lo científico sería respetado pues, como se ha dicho, estaba permitida la lectura de obras de tal carácter, aunque el autor estuviera condenado.

Hay un dato más acerca de la mentalidad científica, moderna para su época, de este clérigo director pues, para conservar a toda costa la obra en la Academia, ofrece otra alternativa: la de renunciar a todo el título relativo a la teología, para de esta manera «huir de toda sospecha» (44).

Este esfuerzo para evitar que la obra se perdiera se aprecia también en su alegato final, pues concluye que «hecha esta expurgación, la colección, por lo respectivo a los demás artículos, quedará en estado de servir en una biblioteca

(40) La Compañía de Guardias Marinas estaba gobernada por un capitán, que era general de la Armada, un teniente con el grado de capitán de navío y un alférez con el empleo de capitán de fragata. Tenía un director de estudios y profesores de las distintas materias, casi todos pertenecientes al Cuerpo General. Había también contador, cirujano, capellán, personal subalterno y marinería. VIGÓN, A.M.: *Guía del Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán*. El Viso del Marqués. 1985, p. 427.

(41) AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 20 de mi numeración.

(42) Estaba dividida en varias partes: 1.ª, teología e historia de la Iglesia; 2.ª, derecho; 3.ª, medicina y física; 4.ª, matemáticas y astronomía; 5.ª, historia, geografía, genealogía, antigüedades y numismática; 6.ª, filología, buenas letras y miscelánea, en que «se hallan extractos de obras que no están comprendidas en los títulos antecedentes, de las cuales muchos aunque sean de autores protestantes no tienen relación con la Religión, la Moral y el Orden Público, y otras son de autores católicos notoriamente sanos». AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 27 de mi numeración.

(43) AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 28 de mi numeración.

(44) AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 27 de mi numeración.

no de un particular sino estable y de un Cuerpo que se va formando para que sea la base de un Biblioteca Pública del Cuerpo General de la Armada, en la que tienen uso oportuno en muchas ocasiones» (45).

Por el inquisidor general se concedió al clérigo Vimercati la correspondiente autorización para expurgar los libros de la biblioteca de la Isla de León, dando cuenta de su decisión, además de a las autoridades de Marina, al tribunal de Sevilla y al comisario de Cádiz, toda vez que esta ciudad pertenecía al distrito de aquél (46).

La biblioteca continúa su andadura

Acogida con interés, la iniciativa del rey Carlos IV de dotar al Cuerpo General de la Armada de una gran biblioteca fue dando sus frutos. Así, en el año 1792, el ministro Valdés da cuenta al inquisidor general de que ha comisionado al capitán de fragata José de Mendoza y Ríos, por «la confianza que merece a S. M. la acreditada instrucción y aptitud de este oficial para tan delicado encargo», para adquirir libros en el extranjero con destino a dicha biblioteca. Y que muy pronto dicho oficial va a remitir del orden de 30 a 35 cajones de libros, todos ellos de carácter profesional, aunque se dará la oportuna relación al comisario del Santo Oficio del puerto de Cádiz (47).

Por el inquisidor general se agradeció la información al ministro, a quien comunicó que daba instrucciones al comisario de Cádiz para que no pusiera impedimento alguno al desembarco de tales cajones y a su posterior entrega al capitán Luis de Córdoba, director general de la Armada (48).

Pocos años más tarde, a comienzos del siglo XIX, la Inquisición, por su fidelidad y defensa de los insostenibles principios del Antiguo Régimen, entró en un proceso imparable de declive, durante el cual, siguiendo los avatares políticos de aquel período, fue sucesivamente abolida y restaurada, hasta que en el año 1834 tuvo lugar su supresión definitiva (49).

(45) AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, f. 27 de mi numeración.

(46) AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, ff. 21-22 de mi numeración. No ha quedado constancia de cómo Vimercati llevó a cabo su labor. No obstante, dado que en la documentación estudiada no he encontrado referencia alguna a incidentes posteriores relacionados con la biblioteca de los guardias marinas, puede suponerse que realizó la expurgación a pleno agrado del Santo Oficio.

(47) AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, ff. 34-36 de mi numeración.

(48) El comisario del Santo Oficio en Cádiz era aún Pedro Sánchez Manuel Bernal. AHN, Inquisición, leg. 3063, doc. 5, ff. 37-38 de mi numeración.

(49) La Inquisición fue abolida por decreto del rey José en el año 1808, si bien tal medida sólo afectó a los tribunales que estaban en la parte de España dominada por los franceses. También fue declarada en 1813 incompatible con la Constitución de Cádiz, y por ello abolida. En el año 1814 fue restaurada por Fernando VII. El Santo Oficio también se vio suprimido en el Trienio Liberal y por último fue definitivamente abolido, a la muerte de Fernando VII, por la Reina Gobernadora en 1834. Sobre este tema, véase JIMÉNEZ MONTESERÍN, M.: «La abolición del Tribunal (1808-1834)», en PÉREZ VILLANUEVA, J., y ESCANDELL BONET, B. (dirs.): *Historia de la Inquisición en España y América*, vol. I. Madrid, 1984, pp. 1424-1478.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los cincuenta primeros números de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 1 al 50.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de 296 páginas, del mismo formato que la REVISTA, se vende al precio de **6 euros** (IVA incluido) más gastos de envío si se pide por correo.

Se puede adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA HISTORIA VIVIDA

El proyecto de construcción de la «Romana Trina» en el arsenal de La Carraca (1809) (1)

Enrique MARTÍNEZ RUIZ

Cuando alboreaba el siglo XIX, los españoles de un cierto nivel cultural y mediana posición administrativa o profesional venían protagonizando una larga práctica consistente en «bombardear» al Rey y a sus ministros con memoriales, proyectos, planes y escritos de la más diversa índole, donde ofrecían soluciones a un problema existente en la Administración, la mejora de un ramo determinado, una brillante idea sobre una cuestión específica —aunque sólo era brillante para su autor—, la resolución de problemas insolubles —como la cuadratura del círculo— y la construcción de ingenios sorprendentes y milagrosos. Todos estos proyectos se ofrecían como sencillos en sus planteamientos, fáciles en su formulación, económicos en la realización, salvadores en la solución e infalibles en los resultados, cuando en realidad no pasaban de ser en mayor o menor medida utópicos, irreales, simples en exceso, irrealizables en la práctica o intrascendentes en los resultados (2).

Justamente por tales características no tiene nada de particular que no merecieran la menor consideración por parte de los destinatarios, cuyos secretarios se limitaban a archivar los escritos de esta naturaleza sin que sus autores recibieran nunca respuesta que gratificara sus aspiraciones y esperanzas, sino, a lo más, unas escuetas y formularias palabras. Pero la falta de eco en los medios oficiales no desanimó a tan entusiastas planificadores, y cuando se produjo la invasión napoleónica con la posterior reacción española, los planes siguieron aflorando, dirigidos ahora a la Junta Central o a alguno de sus miembros, aunque con la misma acogida e idénticos resultados.

(1) La documentación utilizada en estas páginas ha sido localizada en el transcurso de las investigaciones realizadas en el marco del Proyecto de Investigación titulado «Seguridad y cuerpos de seguridad en la España del siglo XVIII», referencia BHA 2001-1451, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

(2) No es la primera vez que manejamos y analizamos la documentación en la que están incluidos muchos de tales planes. Véanse al respecto los trabajos: MARTÍNEZ RUIZ, E.: «Algunos proyectos de mejora para el Madrid de Carlos III», en *Estudios Iberoamericanos*, vol. 14, Río Grande do Sul, Brasil, 1988, pp. 1-20; *La seguridad pública en el Madrid de la Ilustración*, Madrid, 1988, pp. 179 y ss.; «Entre la utopía y la ilusión: propuestas de paisanos para concluir felizmente la guerra», en *II Seminario Internacional sobre la guerra de la Independencia*, Madrid, 1996, pp. 145-165; «El presbítero José Bonet y su proyecto de incremento y mejora del Ejército», en *La guerra de la Independencia. Estudios*, Zaragoza, 2001, pp. 363-386, y «El 2 de mayo: reacciones de particulares ante la invasión», ponencia presentada en el seminario *Los franceses en Madrid, 1808. Información, propaganda y comportamiento popular* (26, 27 y 28 de mayo, 2003), organizado por el Instituto de Historia y Cultura Militar.

Sin embargo, hemos encontrado una excepción: el plan ideado por Alonso José González, que fue tomado en consideración por las autoridades de La Carraca y por el mismo Martín de Garay, pero no por su valía, sino por el tesón de su autor, que como veremos es inasequible al desaliento y encuentra en las circunstancias por las que pasaba la nación la mediación divina para que su plan no hubiera fructificado antes.

En efecto, en un escrito fechado el 21 de marzo de 1809 en La Carraca, nuestro autor escribe a Martín de Garay, secretario general de la Junta Central y a quien se había encomendado la Secretaría de Estado:

«Con fha. de 6 de este mes, sin saber por qué conducto llegó a mis manos, después de rodar por muchas, una Real orden que a nombre del Rey N. S. D. Fernando 7º S. M. la Suprema Junta gubernativa del reino ha dispuesto que yo explique mi pensamiento para que pueda resolver sobre el proyecto que representé a S. M. por mano de V. E. en 21 de febrero como que es de la mayor utilidad para la defensa de la patria, firmada por el Excmo. Sr. Dn. Antonio Escaño, lo que recibí el día 9, y a quien por el correo del 10, contesté lo que ocurría en el particular y tengo pendiente en la Junta de este Departamento de Marina acerca de su certeza: En trece expliqué al Excmo. Sr. Escaño quanto pude sin la presencia personal instruyéndole de mi disposición para ponerlo en práctica, y que S. E. lo elevara a los pies del trono. Siendo ya pasados ocho días sin saber si mi exacto y preventivo cumplimiento ha llegado a la Superioridad. Lo participo a V. E. suplicándole rendidamente mandármelo advertir porque ignoro si havrán o no llegado mis cartas, y de quedar V. E. en lo que corresponde para la prueba de los hechos que son positivos, y daré fianza en posesión del poquísimos costo que es necesario o cesar en mis exclamaciones por que se examine que hoy hace nueve años lo solicité y estoi solicitando, y siempre se ha abandonado porque conocidamente Dios lo reservaba para sacar a España y la Iglesia del conflicto en que se hallaba hoy, y al mismo tiempo obstar lo superior de su misericordia que previno a los hombres un indulto de la mayor parte de los trabajos a que fueron sentenciados por la culpa del primero que heredamos» (3).

Como vemos, nuestro hombre lleva nueve años a vueltas con su plan, cayendo sus demandas en el vacío, algo que él explica por designio de la Divina Providencia, que lo reservaba para poder ser aplicado contra Napoleón. En tan nefastas horas para España, González, apremiado por las circunstancias, decide prescindir de sus interlocutores en La Carraca y acudir directamente a un miembro del Gobierno. Como deja constancia una nota al margen del escrito, éste fue remitido a Escaño para que informara, y el 4 de abril llega

(3) Archivo Histórico Nacional, Estado, exp. 26. Todos los documentos que manejamos pertenecen a este expediente, por lo que nos limitaremos a dar la fecha en el texto como medio de localización.

la respuesta requerida, el mismo día en que Alonso José González escribe de nuevo al secretario de la Junta Central para comunicarle otra vez sus inquietudes y temores:

«Reflexionando que la explicación que he hecho de mi proyecto, conforme participe a V.E. en 21 de Marzo inmediato en cumplimiento de la Rl. orden de S.M. la Junta Gubernativa del Reyno, no puede alcanzar sino a confundir más y más la comprensión de la verdad, con dos puntos trabajados más de siete mil años que hai hombres, y nada descubiertos; Y que si por explicaciones de palabras comprensibles se ha de resolver serán menester quizás más de otros siete mil años para ello».

La verdad es que no eran infundados los celos que el autor tenía sobre la claridad de la explicación presentada por él el referido día 21, en donde se expresaba en los siguientes términos, que el lector juzgará por sí mismo:

«Se dice que acerca de la causa de que los Cuerpos tengan fuerza para moverse de arriba abajo, no están acordes los filósofos, ni satisfacen sus respuestas a las objeciones que se presentan a sus varias opiniones: Mas un hombre que no ha saludado escuelas, resuelve lo siguiente.

»N. S. Jesucristo como Dios es autor criador y dador de todo lo criado; Y como hombre es quien posee el dominio en todas las cosas, y las dirige con eterna sabiduría, que por el amor a los hombres fue sacrificado para atenderlos y defenderlos como Padre y hermano. Antes de sentenciarlos la Justicia por el pecado del primero, les preparó su suprema misericordia un yndulto de la mayor parte de los trabajos, para quando, con la fe sobrenatural, huviera (*sic*) quien diera a la materia una forma que convenciese, ser el cuerpo divinizado la causa de que todos los demás cuerpos criados posean aquella virtud de poder, o gravedad para moverse siempre de arriba abajo. Esto se convence en una Romana trina por su forma y efectos (al parecer) sobrenaturales. La época de este feliz hallazgo corrobora mucho esta divina preparación; Porque desatada la furia infernal en la malicia de Napoleón el irracional caudillo de la más ingrata nación contra la esposa de Jesucristo, este finísimo Amante la socorre de un modo poderoso [,] extraordinario y oportuno al conflicto y necesidad en que se halla».

Vista su «explicación» retomemos el escrito del 4 de abril, donde, tras los ofrecimientos de ser él quien se encargue de llevarlo a la práctica y resolver las dudas que puedan presentarse, añade:

«No me parece se tendrá por oficiosidad el que prevenga se debe prescindir de toda dificultad, y se me cometa la regular havilitación (*sic*) para ponerlo en práctica ganando el tiempo que tanto urge para sacar con las primicias de este bien las ventajas de ahorrar muchas vidas, profanaciones y gastos que indispensables se erogn. con la invasión de los tiranos insufribles, que con el

uso de mi invención pueden ser exterminados al golpe, y ahora se halla dudosa la victoria.

»Yo me someto al sonrojo de la equivocación (que afirmo no tengo): en lo que corresponda a la decisión de Nra. Madre la Stá. Iglesia; y a mayor abundamiento, sufrir la pena que se graduare en justicia por lo molesto de mis instancias.

»Suplico a V.E. se digne hacerlo presente a S.M. y avisarme de que están mis noticias elevadas al trono augusto, para que la duda de si han llegado o no a las manos de V.E. no me haga deshacer las fuerzas que siento ya mui flacas por tan gran cuidado que recahe (*sic*) en quien pasa de setenta años de edad».

Esta carta que acabamos de recoger estaba escrita antes de que llegara a conocimiento del remitente la decisión sobre su proyecto de la Junta del arsenal de La Carraca, la cual, en la sesión del 24 de marzo, acordó lo siguiente, que es remitido al interesado el 29:

«El Sr. Comandante general del Arsenal dice en papel de 8 de este mes que habiendo (*sic*) tomado los informes correspondientes acerca de si podían facilitarse a Dn. Alonso González los auxilios que pidió para el proyecto que se ha propuesto según lo acordado en 25 de Febr. último, resulta que todas las fraguas de aquel sitio no pueden dar abasto a las obras más urgentes que ocurren y que la existencia de fierro de algunas menas es mui corta y tal vez no habrá (*sic*) la que el proponente necesite por lo qual es necesario dilatar el auxilio que solicita hasta que pueda facilitarse sin atraso de las atenciones del Arsenal. De que enterada la Junta y conviniendo con lo que dice el mencionado señor vocal acordó se manifieste al Sor. Intendente con copia de este acuerdo para que se sirva enterar al expresado sugeto (*sic*) en contestación a lo que pidió en instancia que dirigió al mismo Sor. Intendente».

Cuando días más tarde este escrito llegó a manos de Alonso José González, el efecto que le produjo es fácil de imaginar; y así, manifiesta su desagrado en una nueva carta, remitida a Martín de Garay el 18 de abril, donde pormenoriza la equívoca conducta del comandante de Ingenieros del arsenal, Joaquín de la Croix y Vidal, que le oculta información y no le pone al corriente de los pasos que va dando su proyecto, lo que le hace recelar oscuras maquinaciones en su contra, pues esa conducta:

«me da materia para esperar que con el tiempo que se toman, trabajen por el orden que manifesté y lo hagan como propia invención siendo fruto de mis constantes trasiegos y crecidos dispendios.

»Ocurro (*sic*) a S.M. por el remedio de daño que me amenaza: y hago presente que si es cierto que la herrería no puede dar abasto a los trabajos del Arsenal es porque están paradas muchas fraguas; y sobre la escasez de fierro que se alega, yo veo abandonado en los basureros fierro suficiente para hacer muchas máquinas como la mía y muchos millones de pesos invertidos en

proyectos en embrión cuya conservación de enseres inútiles cuesta gastos diarios considerables, y sus autores gozando sueldos y honores subidos por lo que ni han ni pueden verificar».

La insistencia en sus demandas de Alonso José González resulta comprensible: lleva muchos años tratando de que consideren en serio su oferta y, como ya pasa de los setenta años, podía actuar movido, tal vez, porque el tiempo se le acababa o por la urgencia que él advertía en la situación del país. Pero ¿quién era Alonso José González y en qué consistía su invento, ese invento salvador? La respuesta a estas preguntas nos la dan Escaño, en la contestación a Martín de Garay, que como decíamos antes es también del 4 de abril, y Joaquín de la Croix, a quien el secretario de la Junta Suprema pasó el último escrito del tal González. La respuesta de Escaño es bastante más breve que la del comandante de Ingenieros, que siente la necesidad de defenderse de la acusación que insinúa contra él el autor del proyecto en su escrito de 27 de abril. Pero ambos escritos tienen la misma concepción: se refieren primero al personaje y luego a su idea.

Escaño, en su referido escrito, sólo nos dice que es oficial jubilado del Ministerio de Marina y, en cuanto a su idea, explica:

«... le previne explicase su pensamiento, y ha pasado a mis manos un papel lleno de desatinos, y extendido en un lenguaje tan ininteligible, que no dexa duda con las cosas que expresa de que está demente, y que esta es la razón por que se halla siete años y medio en el hospital, y ha sido desatendido de los Xefes del Departamento de Cádiz, según él manifiesta, su proyecto de una romana trina de dos perfiles, con un poder, cuya sabiduría nace de la misma esencia del poder, que se ostenta por obra del espíritu que procede de ambas».

El escrito de Escaño no es muy explícito. Más información nos ofrece el de Croix, que dice de Alonso José González:

«El sujeto (...) es un oficial retirado del Cuerpo de Real Hacienda de Marina, y agregado al hospital de este sitio sin encargo alguno, porque sus achaques no se lo permitirían desempeñar, pero su imaginación asaltada por la hombría de bien y patriotismo, le han hecho concebir varios proyectos de la especie del que ahora trata, y que propuso primeramente al Excmo. Sor. Dn. Ignacio María de Álava Comandante General de la Escuadra del Océano, y después a la Junta de Generales del Departamento, quien tubo (*sic*) la complacencia para con el autor de cometerlo a mi examen».

En cuanto al proyecto, se manifiesta en los siguientes términos:

«V.E. formará bastante idea de este proyecto sabiendo qe. consiste en un caxón lleno de palancas, cuerdas, poleas. Y resortes, cuyos efectos se destruyen unos a otros; y que sin ningún apoyo exterior, ni ruedas debe moverse este

caxón por sí mismo revestido de espadas, sables, hoces, cuchillos, etc., dirigiéndose contra los ejércitos enemigos, en los cuales hará un destrozo incalculable, por cuya causa afianza el autor que su proyecto equivale a muchos millones de hombres. Pero lo más maravilloso de esta máquina es que su composición interior sirve al proyectista para intentar explicar, de un modo que dice ser el más evidente, el incomprensible misterio de la Santísima Trinidad, motivo por el cual la ha dado el nombre de Romana Trina. Sírvele también su máquina para dar un explicación muy original de las causas, leyes y efectos de la Gravedad, patentizando la ignorancia de quantos autores han hablado hasta ahora en el asunto».

Por último, justifica su proceder con argumentos profesionales y personales:

«La Junta de Departamento que tenía noticias anteriores de este sujeto, y a la qual asistió su Gefe (*sic*) el Intendente, acordó lo que expresa la copia que acompaña a su representación, confiada en que olvidaría pronto su proyecto o perdería las esperanzas de ejecutarle; mas el contenido de su papel me demuestra que la Junta se equivocó en aquel concepto.

»La más remota utilizada que yo hubiese traslucido en su proyecto, me habría obligado a trabajar con él para perfeccionarle en beneficio de la causa común y de la patria, no para apropiarme el mérito del autor. Tengo el honor de que V.E. me haya conocido en Zaragoza, Valencia y Murcia, por tanto creo que V.E. no habrá dudado ni un solo instante de mi verdadero patriotismo».

El escrito de Croix es el último que hemos localizado relativo a la Romana Trina y a su autor, de quien podemos decir que es un caso realmente singular, por la constancia que empeña en su deseo de llevarlo a la práctica y por la serie de personajes importantes que implica con sus cartas. Pero a la postre... nada. El proyecto fue archivado, como tantos otros. La máquina destructora de un millón de hombres no llegó a construirse. El arsenal de La Carraca continuó con sus faenas habituales, y las fuerzas napoleónicas fueron derrotadas por los procedimientos, más convencionales, habituales de la época.

DOCUMENTO

Trafalgar. Informe sobre el estado de la escuadra inglesa

Que se dio, previsiblemente, por el Jefe del Apostadero de Algeciras al Comandante General del Departamento de Cádiz, y que éste a su vez lo elevó al Príncipe de la Paz, sobre el estado de la escuadra inglesa después del combate de Trafalgar.

1805-1806. Ms-1399 del Museo Naval de Madrid (Correspondencia sostenida por el Excmo. Sr. Comandante General del Departamento de Cádiz con el Excmo. Sr. Príncipe de la Paz, generales don Federico Gravina, don Ignacio M.^a de Alava. Intendente y otras autoridades, sobre el armamento de la Escuadra, vigías y bloqueo de Cádiz, etc.).

Se trata de un parte del estado general de la escuadra inglesa al terminar el combate muy claro y determinante y que se supone obtenido por información de infiltrados en el Peñón, que pudieron llegar a cotejar sus informaciones con las del almirante Collingwood.

(Un folio; copiado del legajo ms. 2596, doc. 9, del Museo Naval de Madrid. Confrontado.)

Estado de la Esquadra Inglesa despues del combate

Trafalgar 16

Nombres Canónes

Victoria	100.	Desarbolado de todos los Palos en el casto de romper la línea Nelson herido y muerto a las 6 de la noche.
Invencible	100.	desarbolado ya pique en el combate.
Príncipe de Wales	98.	a pique en el combate.
San Nicolás	98.	acribillado todo el casco
Comodoro	98.	mucho en los Palos del Navio. Aquella que le cayó en sobre la cubierta, y la mata a mucha gente.
Albatros	98.	a pique, los palos del primero y el Teniente del 2º se han hallado en la Playa de Conil
Príncipe		
Racine	98.	desarbolado del Mastelero se delacho Imbarca, del Casco muy maltratado en Sibrallan
Coropus	80.	desarbolado del todo y arrojado a la Máquina en Sibrallan
Príncipe	80.	en la Costa de Berberia desarbolado.
Tigre	80.	en la Playa de San Maria a pique
Tonnant	80.	quemado y la Esq. al N.º
Truce	80.	en Sibrallan remolcado p. una fragata y el Comodoro.
Defensa	74.	sin palo mayor en Sibrallan
Chiffre	74.	desarbolado del Mastelero en Sibrallan
Crogon	74.	idem en la costa de Africa
Leicester	74.	a la vela, desarbolado del Mastelero de Jamaica
Edo	74.	con averias en bucaso en Sibrallan
Comodoro	74.	A la vela
Arvanos	74.	en Sibrallan, el 2º sin verga de Sibia
Aguilas		
Minotaur	74.	varados en la Costa de Conil y S. Lucas
Coloso		
Morte	74.	a la vela, el 3º sin palo de Mexana.
Belisonte		
Polleno	74.	a pique, despues del combate a la Costa de Conil
Cypriota		
Comodoro	74.	sin palo mayor a la vela
Obispo	74.	en Sibrallan a la vela

Nota,

Navios reunidos a las 5 de la tarde del 21.

Duque de York 90. a la vela
 Soberano 100. queido con 400 mil libras esterlinas con destino
 a Malta.
 Ligero 80. remolado p una fragata de su nacion
 Palampago 74. a la vela en conserva de una embarcacion
 Sueca.
 Aquiles 74. a la vela.

Nota

Han salido de esta bahia 1 Navio de 110 Cañones, 3 Frag. y 1 Corbeta,
 al O. para proteger los navios reunidos y desmantelados. El Mayor
 Genl. New Boston fue herido al principio del Combate y murio a las
 3 horas. Estas Pelaciones concedidas en la del Almirante Collingwood.

[Faint, mostly illegible handwritten text, likely bleed-through from the reverse side of the page. Some numbers like 08, 07, 06, 05, 04, 03, 02, 01 are visible.]

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (X)

En este número facilitamos a nuestros lectores las signaturas de varios manuscritos existentes en el Museo Británico, en Londres, referentes a la batalla de Trafalgar con el título «The Nelson Papers», que hemos extraído del libro de Jean Thiry *Ulm, Trafalgar, Austerlitz*, editado por Berger-Lavrault, París, 1962, páginas 375-377.

- Índice n.º Vol. 21-40.094. «Letter Book of the lord Nelson Commander in Chief in the Mediterranean on board the *Victory*, 6 october 1805-4 october 1805» (*sic*). Las cartas están copiadas en orden cronológico aproximado, son estrictamente oficiales y van dirigidas, en su mayor parte, a mandos concretos, a provisionistas, etcétera, o al secretario del Almirantazgo y a las autoridades navales. Solamente hay un caso de cartas recibidas por Nelson, y es el capitán de navío J. W. Maurice contando su rendición en junio 1805 en el peñón del Diamante, en las Indias Orientales (Pequeñas Antillas), folios 201 y 202. Muchas de las cartas las recoge sir N. H. Nicolás. Los despachos y las cartas del vicealmirante lord vizconde Nelson (7 vol. 1844-1846) no están en el presente volumen. El anterior libro de cartas es el Add. ms. 34.964.
- Vol. 21-40.095. Se trata del libro de órdenes de lord Nelson como comandante en jefe en el Mediterráneo, 15. nov. 1804-1817, sept. 1805. Hay dos entradas de fechas anteriores, 16 de julio (f.º 36b) y del 13 de octubre (f.º 29b). Las órdenes van dirigidas, en su mayor parte, a oficiales concretos de la flota, a algunos provisionistas y a otros similares. Algunas han sido publicaciones por Nicolás, pero tomadas de otras fuentes. El anterior libro de órdenes es el Add. ms. 34.970.
- Vol. 2039,862. Se refiere al libro de bitácora del H. M. S. *Victory*, que comprende desde el 15 de septiembre de 1805 al 15 de enero de 1806, llevado por Thomas Atkinson, el piloto. Del manuscrito original hay una copia fidedigna depositada por el Almirantazgo y otra en el Public Record Office, 12th., ed. 1926, p. 28, case I, n.º 106. Se publicaron extractos de esta copia en el *Logs of Great Sea Fights*, vol. II. Navy Records Soc. 1900, pág. 183. La batalla de Trafalgar se describe con fechas 21 y 22 de octubre, ff. 33f-36-b; las señales intercambiadas entre el *Victory* y la flota, que aparentemente no entran en la copia auténtica, se toman de ff. 33-35 de este ms. Sin «Report of a Committe Appointed by the Admiralty to Examine and consider the Evidence Relating to the Tactics employed by Nelson at the Battle of Trafalgar», 1913 (Blue Book C.D. 7.120), pp. 62-63,

- Papers; ff 79 quarto. Encuadernado en tela de vela lleva el título «His Majesty Ship *Victory*. Log Book n.º 10.1805». En ff. 37- 40 hay notas biográficas de Thomas Atkinson sacadas del *Hampshire Telegraph* de junio de 1936. La firma-es de su hija, la señora Alice Mary Carey, de 4 de agosto de 1851, como propietaria del f. 1, de la cual heredaron el manuscrito su hijo y su nieto, los cuales lo vendieron a través de Mesis. Sotheby's en 1911 a Mr. J. J. Barralt probablemente con un contrato privado. Sotheby's, Sale-Cat., 30 junio 1919.
- Vol. 18-37.933. Es un memorándum para la instrucción de sus mandos, su plan para «cazar» a la flota francesa como el que empleó en la batalla de Trafalgar el 21 de octubre siguiente. Fecha al *Victory* en Cádiz el 9 de octubre de 1805. Dibujo *holográfico*. Impreso a partir de su ms., entonces en posesión de Adam. Sir George Mundy, en Nelson «Despachos y cartas», ed. H. Nicolás, vol. II, 1846, p. 89, y de una transcripción (Add. ms., 33.963, f. 104) una de las copias firmada comunicadas a todos los mandos de la flota, en «Guide to the Nelson Centenary Naval Exhibition had at the British Museum in 1905». Ver también S. J. Corbett. «Fighting Instructions 1530-1816», en *Navy Records Soc.*, 1905, p. 316.
- Vol. 17.36525 (Trafalgar) E. «Procès-verbal de la perte du vaisseau de S. M. J. et R. le *Redoutable* commandé par M. Lucas, capitaine de vaisseau». Ver los últimos informes escritos de M. MS., Swifsure, 1 de brumario año XIV (23 oct. 1805).
- Vol. 16. 34.902-34.992. Es correspondencia y papeles del almirante Horacio Nelson, barón Nelson (1798), vizconde Nelson y duque de Bronte (1801). 34.962, vol. I. Cartas autógrafas y papeles de lord Nelson 14. Instrucciones al capitán de navío (Hon. Henry) Blackword, *Victory* de Cádiz, 20 de oct. 1805.
- Vol. 16. 34.903-34.932, vol. II. XXXI. Contiene correspondencia general de lord Nelson.
- Vol. 16. 34.933-34.936. Vol XXXII-XXXV. Correspondencia oficial consistente, especialmente, en cartas del Almirantazgo y demás Secretarías del estado, 1781-1805, dirigidas a lord Nelson.
- Vol. 16. 34.937, vol. XXXVII. Cartas originales y órdenes firmadas dirigidas a lord Nelson, del almirante Samuel Hood, vizconde Hood, 1784-1797.
- Vol. 16. 34.938-34.940, vol. XXXVII-XXXIX. Son cartas originales de sir John Jervis (*sic*) [Jervis], conde de San Vicente, 1795-1801.
- Vol. 16. 34.952-34.960, vol. LI-LIX. Contiene libros de cartas de lord Nelson, consistentes en copias impresas de sus cartas autógrafas, 19 de junio de 1796-19 de octubre de 1805.
- Vol. 16. 34.960, vol. XIX (IX ff. 308), 16 de septiembre-19 de octubre de 1805.
- Vol. 16. 34.966-34.968, vol. LXV-LXVII. Es el diario privado de lord Nelson, de cuando estaba a bordo del *Amhion* y del *Victory*, mandando la flota del Mediterráneo, 24 de julio de 1803-18 de agosto de 1805. Manuscrito.
- Vol. 16. 34.972, vol. LXXI. Contiene el registro de las comisiones ordenadas

por lord Nelson a bordo del *Victory* entre el 4 de diciembre de 1804 y el 19 de octubre de 1805.

Vol. 16. 34.973, vol. LXXII. «Proceeding of the Fleet», bajo lord Nelson (el principio de su último crucero), 2 de octubre de 1805.

Vol. 16. 34.975-34.987. LXXIV-LXXXVI. Se trata de copias oficiales de los cuadernos de bitácora de los distintos buques que componen la flota del Mediterráneo enviados a lord Nelson, comandante en jefe de la flota, 1803-1805.

Vol. 13. 30.170. A. O. Papeles de miscelánea M. 1.2. Relato de la batalla de Trafalgar en cartas de George Alexander Barker a su tío Alexander Bossley. A bordo del H. M. S. *Swiftsure* en Cádiz, 22 de octubre de 1805, 14 de febrero de 1806, ff. 49-51.

Vol. 12, página 1043. Índice alfabético solamente de Nelson (Horacio), vizconde Nelson y duque de Bronte, almirante.

— Código de señales de Trafalgar, 1805. 21.506, ff. 155-156.

— Testamento y certificado de defunción, 1805, impreso, Eg. 2241, ff. 10-31.

— Cartas a A. Davinson y otras de 1797 a 1805. Eg. 2240.

Vol. 12. Página 1445. Trafalgar, cabo, en España. Plan de batalla off. 1805. 23.618, f. 44.

* * *

Damos a continuación unas referencias a manuscritos sobre Trafalgar existentes en el Palacio y en los Archivos Estatales en Viena, Austria, en el idioma original.

Haus, Hof und Staatarchiv (Vienne).

Kriegsakten FZ 484 (F. M. L. Mack, 1805, september-oktober).

a) Berinchte.

b) Weisungen.

Kriegsarchiv., Feldakten FZ 13, n. 10-31, Krieg gegen Frankreich.

Fz 778, Krieg gegen Frankreich, Armee in Deutschland.

Fz 781, n. 70-73, Akten des Feldzuges 1805 Mack betreffend.

n. 75-89, Akten in Bezug auf den Progress des F. M. L. Mack.

Moriz von Angelli, Beiträge zur vaterländischen Geschichte IV. Ulm und Austerlitz, Mittheilungen des K. K. Kriegsarchivs (1887), S. 395.510.

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTAL.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIENTÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45

NÚMEROS SUELTOS:

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

NOTICIAS GENERALES

LXXV aniversario de la creación del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo. Madrid, España

El pasado 3 de junio de 2003, el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR), que dirige el capitán de navío ingeniero naval Jaime Fernández Pampillón, organizó unas jornadas técnicas para celebrar el 75.º aniversario de su creación. Contó para ello con el apoyo de los Ministerios de Ciencia y Tecnología y de Defensa, y de varios organismos civiles españoles relacionados con su misión.

Bajo el tema general «La Hidrodinámica y la Construcción Naval. Ayer, hoy y mañana», se desarrolló un programa con cinco conferencias de veinticinco minutos y se inauguró un monumento conmemorativo: un ancla donada por la Armada. Paralelamente, y del 27 de mayo al 6 de junio, mantuvo abierta la exposición histórica CEHIPAR.

El Canal de Experiencias Hidrodinámicas del El Pardo (Madrid) fue creado en 1928 por el rey Alfonso XIII, con la misión de estudiar, experimentar e investigar los aspectos hidrodinámicos de la construcción naval, en sus vertientes militar, mercante, pesquera y deportiva. Es un organismo autónomo dependiente del Ministerio de Defensa, que cuenta con personal altamente cualificado y experimentado y con instalaciones modernas que le permiten adaptarse fácilmente a las demandas de las nuevas tecnologías. El centro hace trabajos por encargo de sus clientes nacionales o extranjeros y participa en programas I+D+i en colaboración con universidades y organizaciones nacionales e internacionales dentro de la Unión Europea.

Facilitamos a continuación los temas tratados en las conferencias celebradas el mismo día 3:

- «Evolución de la Hidrodinámica: su reflejo en el CEHIPAR», por don Jaime Fernández Pampillón, director del CEHIPAR.
- «Evolución histórica del comportamiento en la mar», por don Adolfo Marón Loureiro, jefe del Servicio de Comportamiento en la Mar.
- «Ayer, hoy y mañana de la Hidrodinámica Numérica», por don Jesús Valle Cabezas, jefe de la Subunidad de Hidrodinámica Numérica. CEHIPAR.
- «El Canal de El Pardo y los astilleros públicos españoles: 75 años de historia unidos por la Hidrodinámica», por don José Ramón López Díaz-Delgado, director de Innovación de IZAR, S.A.
- «La enseñanza de la Hidrodinámica en el marco de un moderno Plan de Estudios de la Ingeniería Naval y Oceánica», por Don Luis Ramón Núñez Rivas, director E.T.S. Ingenieros Navales.

Después de la inauguración del monumento conmemorativo, el secretario de Estado de Defensa y el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada dirigieron sendas alocuciones a los presentes.

Para más información dirigirse a:

Canal de Experiencias Hidrodinámicas.
Carretera de la Sierra, s/n.
28048 El Pardo. Madrid, España.
Teléfono: 91 3762100. Fax: 91 3760176.
Correo electrónico: ceh.mail@cehipar.es

Jornadas «Filipinas desde miradas contrapuestas». Barcelona, España

Organizadas por Casa Asia, con la colaboración del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), durante los días 5 y 6 del mes de junio de 2003 se celebraron en Barcelona, en la sede de Casa Asia, auditorio Tagore, las jornadas «Filipinas desde miradas contrapuestas», cuyo propósito era presentar un primer acercamiento a la historia de Filipinas, en el que se expuso la renovación producida en estos estudios en el ámbito de la hidrografía española, tanto en sus interpretaciones como en sus temas de trabajo. En la actualidad, a partir de unos planteamientos integradores, se trata de buscar la interacción y las mutuas influencias entre la sociedad filipina, el marco virreinal y el contexto internacional.

El programa se dividió en tres períodos bien diferenciados que ofrecían tres miradas contrapuestas: una mirada macro, que comprende los rasgos políticos, económicos, sociales de Filipinas en cada época; una mirada micro, que nos acercaba a la vida de cada etapa desde una perspectiva o un personaje definido; y una tercera mirada que abordaba un aspecto relevante de cada momento.

Las conferencias tenían un valor de seminario de especialización en Historia de Filipinas, por lo que se otorgó un diploma de asistencia a todos los matriculados. La entrada era abierta, es decir, libre y gratuita para todos aquellos a quienes interesase el tema.

El programa, esquematizado, era el que sigue:

- *Las Filipinas novohispanas: una plataforma entre Asia, América y el mundo*. Jueves 5 de junio de 2003.

- «Una mirada macro sobre las Filipinas de los siglos XVI y XVII, por Luis Alonso, Universidad de La Coruña.
- «Una mirada micro desde el mundo de los encomenderos», por Patricio Hidalgo, Universidad Autónoma de Madrid.
- «Filipinas en el contexto del Sudeste asiático», por Manell Ollé, Universidad Pompeu Fabra.

- *Las Filipinas en el Pacífico: en busca de una identidad propia*.

- «Una mirada macro sobre las Filipinas en los siglos XVIII y XIX, por Josep M. Fradera, Universidad Pompeu Fabra.
- «Una mirada micro desde el mundo de los residentes extranjeros», por Lola Elizalde, investigadora, CSIC.

— «Manila vista desde Binondo», por Xavier Huetz de Lempis, profesor titular de la Universidad Nice-Sophia Antipolis.

• *Las Filipinas asiáticas: inversiones en un futuro prometedor*. Viernes 6 de junio de 2003.

— «Una mirada macro sobre las Filipinas de fines del siglo XIX y comienzos del XX», por Josep M. Delgado, Universidad Pompeu Fabra.

— «Una mirada micro desde el mundo empresarial» por Martín Rodrigo, Universidad Pompeu Fabra.

— «La imagen de Filipinas a través de la exposición de 1887», por Luis Ángel Sánchez, Universidad Complutense de Madrid.

A continuación de la clausura, a las 13.00 horas, se hizo la presentación el libro *Guía bibliográfica de fuentes manuscritas para la historia de Filipinas conservadas fuera de España*, compiladas por Patricio Hidalgo, con la participación de Daniel Restrepo.

Para más información dirigirse a:

Casa Asia, Avenida Diagonal, 373.

08008 Barcelona, España.

O bien a Nuria Golferich, teléfono: 93 368 03 22.

Correo electrónico: ngolferich@casaasia.net

Segundas jornadas «Imagen, cultura y tecnología». Madrid, España

Organizadas y patrocinadas por los Institutos Cultura y Tecnología «Miguel de Unamuno» y «Agustín Millares» de Documentación y Gestión de Información y por el Vicedecanato de Cursos de Humanidades de la Universidad Carlos III de Madrid, durante los días 1, 2 y 3 del pasado mes de julio de 2003 se celebraron las segundas jornadas «Imagen, cultura y tecnología» en el Aula Magna del Campus de Getafe de aquella universidad.

El programa se concibió en tres partes, correspondiéndose con los tres días de las jornadas:

• *Imagen y documentación. Preservación, gestión y difusión del patrimonio fotográfico*, 1 de junio de 2003.

Esta jornada tenía como tema «Las fuentes del patrimonio fotográfico». En ella se trató de ofrecer un estado de la cuestión con respecto a los aspectos relacionados con la preservación, gestión y difusión del patrimonio fotográfico, lo que se abordó con una larga serie de comunicaciones que resumimos así:

— «Problemas de acceso y difusión para los distintos tipos de fuentes».

— «Posibilidades de las fuentes documentales gráficas para el investigador».

- «Problemas relacionados con los derechos de autor y el uso de las fuentes documentales fotográficas».
- «Problemas de preservación intrínsecos de la fotografía y su incidencia en el acceso y uso de ésta».
- «La preservación del patrimonio fotográfico en formato digital».

Dos conferencias, una sobre «Preservación del patrimonio fotográfico: problemas y necesidades», por don Ángel Fuentes de Cía, conservador de fotografía; otra sobre «Propiedad intelectual y uso social y académico de la fotografía», por el doctor Fernando Bondía, de la Universidad Carlos III; y una mesa redonda con coloquio en la que se trató de «Recuperación, preservación y difusión del patrimonio fotográfico», en la que intervinieron doña Isabel Argerich, del Instituto Patrimonio Histórico Español; don Pau Maynés, conservador-restaurador de fotografías; y don Manuel Santos, de Fotocultura.

• *Imagen y Tecnología*, 2 de julio de 2003.

En esta segunda jornada, cuyo contenido era «Digitalización e investigación histórica», se trató de estudiar aspectos relacionados con el impacto de las nuevas tecnologías en el uso social y profesional de imágenes fotográficas en diversos ámbitos de actividad, con una especial atención a los medios de comunicación. Algunas de las comunicaciones suscitadas por este tema son:

- «Calidad de la imagen digital para los diferentes tipos de usuarios».
- «Mecanismos para el control de calidad de la imagen digital».
- «Los límites y peligros de la restauración digital. Cuestiones éticas y técnicas involucradas en la restauración digital».

Se desarrollaron las cuatro conferencias que siguen:

- «La imagen estereoscópica de ayer y de hoy», por el doctor José Alfredo González, Universidad de Zaragoza.
- «Nuevas tecnologías y tratamientos de fondos y colecciones fotográficas», por don Lluís-Esteve Cassella y don David Iglesias i Franc, del Centro de Investigación y Difusión de la Imagen del Ayuntamiento de Gerona.
- «Fotografía y prensa», por don Pepe Baeza, diario *La Vanguardia*.
- «El impacto de las nuevas tecnologías en la fotografía de prensa», por don Luis Magán, diario *El País*.

• *Imagen y Cultura*, 3 de julio de 2003.

En esta tercera jornada se trataron las cuestiones siguientes:

- «Métodos de análisis de la imagen fotográfica desde las perspectivas del Arte, de la Historia y de las CC. Sociales».

- «Utilización de la imagen como documento de investigación».
- «La lectura de la imagen fotográfica desde las distintas perspectivas que puedan abordarse».

Para terminar, dos conferencias:

- «¿Espejos o ventanas?: las primeras imágenes fotográficas y sus diversas estrategias de comunicación», por el doctor Bernardo Riego Améza-ga. Universidad de Extremadura.
- «Lectura de la imagen y construcción de la realidad», por el doctor Gerard Imbert. Universidad Carlos III.

Para más información dirigirse a:

Secretaría de las Segundas Jornadas sobre Imagen, Cultura y Tecnología.
 Instituto de Cultura y Tecnología «Miguel de Unamuno».
 Facultad de Humanidades, Comunicación y Documentación.
 Edificio Concepción Arenal, despacho 14.01.03.
 C/Madrid, 126. 28903 Getafe (Madrid).
 Teléfono: (00 34) 91 624 92 58.
 Correo electrónico: evargas@hum.uc3m.es
 Internet://www.hc3m.es/hc3m/mu/fr-actividades.htm

XXVIII Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días del 7 a 9 del mes de octubre de 2003 se celebró un seminario sobre el temamarco «La última progresión de las fronteras hispanas en Ultramar y su defensa». Las sesiones tuvieron lugar en el salón de actos el Cuartel General de la Armada, en Madrid.

Este ciclo de conferencias se inserta dentro del programa de análisis de los antecedentes históricos de Trafalgar, con vistas a la conmemoración, en el año 2005, del 20.º aniversario de la decisiva batalla.

El programa contemplaba, como es costumbre, cinco conferencias de cincuenta minutos y sus correspondientes coloquios de diez minutos, que abarcaron los siguientes temas:

- «Planteamientos políticos y geoestratégicos de la Monarquía en la segunda mitad del siglo XVIII (Carlos III y Carlos IV). Política internacional, sistema de alianzas», por José Antonio Armillas, catedrático de Historia Moderna y Contemporánea de la Universidad de Zaragoza.
- «Delimitación de espacios y apertura de horizontes: las expediciones españolas», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de la Universidad Complutense de Madrid.

- «El reto de la ciencia española en el siglo XVIII: hombres, instituciones y medios», por Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, profesora titular del Departamento de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid.
- «La defensa naval de Ultramar», por el vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado y Muela.
- «La defensa territorial en Ultramar», por José Luis Terrón Ponce, doctor en Geografía e Historia.

En su deseo de contribuir al reforzamiento de una conciencia marítima, y con especial atención al mundo universitario, se facilitaron certificados de asistencia a quienes los solicitaron.

La apertura de las jornadas corrió a cargo del director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Fernando Riaño Lozano.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
XXVIII Jornadas de Historia Naval.
Juan de Mena 1-1.º, 28071 Madrid.
Teléfono: 91 3795050. Fax: 91 3795945.

PREMIOS

Premio de investigación Josep Ricart Giralt. Barcelona, España

El Museo Marítimo de Barcelona convoca el IV Premio Josep Ricart Giralt para este año 2003, cuyo objeto es «estimular las investigaciones en el campo de las ciencias sociales relacionadas con el patrimonio y la cultura marítima en el ámbito de la costa catalana».

El premio tiene una dotación de 4.800 euros y se regirá, entre otras, por las siguientes bases:

- Los trabajos habrán de ser remitidos por duplicado al Museo Marítimo de Barcelona, en sobre cerrado por el sistema de plica y se identificará con un lema por el exterior que tendrá que coincidir con el mismo lema que constará en la portada del trabajo. Su extensión deberá estar entre los 250 y los 300 folios a doble espacio. Se adjuntará el soporte informático compatible y todo lo necesario para su publicación (gráficos, cuadros, fotografías, apéndices, notas, bibliografía...).
- El plazo de entrega termina el 12 de septiembre de 2003.
- El jurado que valorará los trabajos estará formado por tres personas de reconocido prestigio en el campo de la cultura marítima por un representante del Museo Marítimo quien actuará de secretario. Este jurado se dará a conocer al público antes de la adjudicación del premio.
- Como excepción, se podrá conceder un accésit por convocatoria, dotado con 1.200 euros.
- El acto de entrega del premio se celebrará en el mes de noviembre de 2003.

- La obra ganadora será publicada por el Consorcio de las Drassanes de Barcelona - Museo Marítimo en el año siguiente al de la adjudicación del premio. Para más información dirigirse a:

Museo Marítimo (Drassanes Reials de Barcelona).
Avenida de las Drassanes, s/n., 08001 Barcelona.
Teléfono: 93 3429920.
Correo electrónico: m.maritim@diba.es
Internet: <http://www.diba.es/maritim>

Ayudas a la investigación. Programa Ruy de Clavijo, 2004. Barcelona, España

Aun cuando nuestros lectores no podrán solicitar esta ayuda a la investigación del próximo año 2004 porque el plazo para hacerlo estaba comprendido entre el 13 de mayo y el 12 de julio de 2003, damos a conocer esta posibilidad para años venideros. Nos explicamos.

«La presente convocatoria tiene por objeto la adjudicación de los programas de ayuda a proyectos de investigación y cooperación cultural con CASA ASIA Y PACÍFICO, dirigida a ciudadanos españoles o miembros de la Unión Europea con residencia en España, así como a ciudadanos iberoamericanos y asiáticos».

Las ayudas consisten en una cantidad fija de 6.000 euros destinados a gastos necesarios para un proyecto (viajes, materiales...), según el criterio del solicitante, de un año de duración, cantidad que se abona en dos partidas de 3.000 euros cada una, entregada la primera mediante transferencia al inicio del proyecto; la segunda partida se entrega a los tres meses del inicio del proyecto contra la presentación de una memoria justificativa del trabajo realizado y de lo que queda pendiente.

Los solicitantes, aparte de lo ya indicado en el párrafo segundo anterior, deberán cumplir determinadas condiciones y pasar un proceso de selección por un comité que valorará tanto la experiencia profesional de los candidatos como el valor intrínseco del proyecto presentado. Resumimos así:

- Ser investigadores, académicos, educadores..., o profesionales de otros ámbitos (fundaciones, asociaciones, universidades...) que acrediten satisfactoriamente su competencia para llevar a término el proyecto que presentan.
- Que el proyecto que presente para optar a la beca tenga una aplicación clara y un soporte físico o práctico final, como, por ejemplo, exposiciones, actos culturales, libros..., de cuya difusión se encarga Casa Asia, así como de todos los programas culturales que se deriven del proyecto.
- Que el proyecto trate preferentemente de relaciones internacionales, economía, cultura, cooperación al desarrollo y medios de comunicación que favorezcan el conocimiento mutuo y las relaciones entre España y Asia-Pacífico.

Los países de Asia-Pacífico incluidos en la convocatoria son Afganistán, Australia, Bangladesh, Brunei, Camboya, China, Islas Fidji, India, Indonesia, Irán, Japón, Kazajstán, Corea, Kirguizistán, Laos, Malasia, Islas Marshall, Micronesia, Mongolia, Nepal, Nueva Zelanda, Pakistán, Papúa-Nueva Guinea, Filipinas, Samoa, Singapur, Islas Salomón, Sri Lanka, Tayikistán, Tailandia, Timor Oriental, Turkmenistán, Uzbekistán y Vietnam.

(Ruy Clavijo es un caballero español, nacido en Madrid a fines del siglo xiv. Sirvió en la corte del rey de Castilla Enrique III, y en 1403 formó parte de la embajada enviada por este monarca a Tamerlán. Hizo un viaje de tres años, que dejó recogido en una crónica, la cual se publicó por primera vez en 1582 con el título de *Vida y hazañas del gran Tamerlán*. La Real Academia Española lo tiene entre las autoridades de la lengua.)

Para más información dirigirse a:

Casa Asia.
Departamento de programas educativos.
Avenida Diagonal, 490, 4.º, 1.ª.
08006 Barcelona.
Internet: www.casaasia.org.

EXPOSICIONES

Los tesoros de la colección de mapas de Harvard. Norteamérica

Simultáneamente con la 20.ª Conferencia Internacional de Historia de la Cartografía, que tuvo lugar entre los días 15 y 20 de junio de 2003 en Portland, Maine, y en Cambridge, Massachusetts, la biblioteca del Harvard College montó una exposición bajo el título «Los tesoros de la colección de mapas del Harvard College». Para ello se seleccionaron importantes piezas procedentes de la colección Liechtenstein de la Biblioteca Houghton, de la colección de mapas de Harvard, de la Biblioteca Gutman de la Graduate School of Education y de la colección Harvard de instrumentos científicos históricos.

Entre estas piezas escogidas que se mostraron pudieron verse: un mapa del mundo de Casper Vopel, de ocho hojas (h. 1558); un mapa de Europa de ocho hojas, de Jodocus Hondius, de 1595; un mapa de Nueva Inglaterra, de John Seller, de 1588; mapas manuscritos de las fronteras (límites) entre los norteamericanos y los indios, de Jefemy Belknap, de 1796, y un atlas manuscrito coreano del siglo xvii.

La exposición estuvo abierta al público del 16 de junio al 30 de septiembre de 2003.

Para más información dirigirse a:

maps@harvard.edu

J. A. O.

RECENSIONES

RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, Gonzalo, y GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Submarinos republicanos en la guerra civil española*.—Librería Gabriel Molina. M. Abella y asociados. Madrid, 2003, 2.ª edición revisada y aumentada, 390 páginas, ilustraciones.

En 1982, los entonces capitanes de navío y fragata Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo y José Ignacio González-Aller Hierro publicaron la primera edición del libro que ahora se reseña, el cual, fruto de una colaboración bien entendida y asumida, abordaba toda la problemática surgida en torno a los submarinos republicanos. Con plena autoridad y rigor histórico, exponentes de sus pacientes y bien orientadas investigaciones, los autores elaboraron un libro veraz y documentado de esta particular faceta de la guerra en el mar.

Veinte años más tarde, el contralmirante González-Aller ha revisado la obra y la ha enriquecido con valiosas aportaciones en su mayoría inéditas, como los partes suscritos por los «impuestos» comandantes y asesores soviéticos, que contribuyeron a enturbiar más el panorama que a aclararlo. Desgraciadamente, el almirante Rodríguez Martín-Granizo, fallecido en 1992, no ha podido compartir esta segunda brillante botadura, pero sus líneas básicas responden indudablemente a aquel común esfuerzo.

En la última guerra civil española la totalidad de los submarinos, los de la clase B y C, quedaron en poder de la República tras la detención y destitución de buena parte de sus comandantes y oficiales por sus propias dotaciones. Sin embargo, de esta potente fuerza naval no se obtuvieron resultados positivos ni brillantes para el gobierno del Frente Popular. ¿Incompetencia?, ¿desidia?, ¿actitudes pasivas de entorpecimiento o sabotaje? Muchas son las respuestas que pueden darse y las consecuencias que pueden deducirse, a través de las páginas de este esclarecedor estudio.

Ya en su introducción, el factor humano, antecedentes sobre la ideología de las dotaciones, y el material utilizado, anticipa el libro la importancia que van a tener sus páginas, que mantienen todo su interés en los capítulos que siguen; la incidencia del alzamiento militar en ambas flotillas (Mahón y Cartagena); la campaña submarina y sus primeras pérdidas, la actuación de los submarinos C en el Mediterráneo; la campaña del Cantábrico y las últimas acciones —tras las deserciones o internamientos— de los pocos que fueron quedando. Todo ello tratado con solvencia y objetividad, sin caer en fáciles efectismos y con la claridad suficiente para que sea el propio lector quien saque las conclusiones de algunas actitudes que en algún caso fueron poco menos que rocambolescas.

Tiene además el libro la virtud de la amenidad y de un claro lenguaje literario que le permite un seguimiento tanto cronológico como operativo de las vicisitudes y contratiempos (porque éxitos no tuvo apenas) de esta tan importante como desaprovechada herramienta naval.

Los comentarios y conclusiones del último capítulo y los anexos, sensiblemente aumentados con respecto a la primera edición, sintetizan los valores del conjunto del texto, aportación historiográfica de excepcional valía.

PLACER CERVERA, Gustavo: *Los defensores del Morro*.—Ediciones Unión. La Habana, 2003, 120 páginas, ilustraciones.

La ocupación inglesa de La Habana en 1762 ha sido objeto de numerosos estudios, no todos ellos realizados con la necesaria objetividad, y otro tanto puede decirse de la heroica defensa del Morro, encabezada por don Luis de Velasco y bien secundada por su segundo en el mando, don Vicente González-Aller.

Gustavo Placer Cervera, antiguo oficial de la Marina de Guerra Revolucionaria de Cuba, doctor en Ciencias Históricas e investigador de Historia Naval y Militar en el Instituto de Historia de Cuba y sobre todo destacado hispanista, ha dado prueba de su capacidad investigadora y buen quehacer histórico-narrativo en libros como *El bloqueo norteamericano a Cuba en 1898*, *Guerra hispano-cubano-norteamericana*, *Operaciones Navales* y *La explosión del Maine: el pretexto*. Todos ellos redactados con gran objetividad y precisión histórica, lo que le faculta con todo mérito a situarse en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando La Habana y con ella toda la región caribeña era presa codiciada de la rapiña y ambiciones inglesas.

Los defensores del Morro es ante todo un libro testimonial, surgido de un meditado estudio, y una excelente aportación bibliográfica, pero es al propio tiempo un emotivo homenaje a aquel puñado de valientes que capitaneados por don Luis Vicente Velasco, comandante de la fortaleza, y su segundo en el mando, el marqués de González-Valor, sostuvieron una tenaz y heroica resistencia hasta que, tomado el castillo por la fuerza invasora, la caída de la ciudad fue inevitable.

La figura de Luis de Velasco adquirió en la defensa del Morro —para propios y extraños— un carácter legendario, y Gustavo Placer no oscurece sus notables méritos, señalando también cómo los historiadores cubanos de mayor prestigio han tenido siempre en alta estima la proeza de aquella numantina defensa, y recoge la frase del profesor Fernando Portuondo, autor de una notable «Historia de Cuba» y que excribe: «Velasco, cayendo espada en mano frente a un enemigo cuya victoria esperaba, salvó del descrédito la tradicional fama de valor temerario de los militares españoles durante el sitio de La Habana. Ha pasado a la Historia como uno de los más puros símbolos de su raza».

El libro de Placer Cervera mantiene una rigurosa fidelidad en la narración de los hechos y al mismo tiempo que ofrece una indudable amenidad y precisión de lenguaje. Sus dos capítulos, «Los antecedentes» y «El sitio del castillo del Morro», contienen cuanto hay que saber del trágico episodio. La obra se enriquece con un epílogo y siete anexos que proporcionan una destacada aportación bibliográfica, epistolar y crítica de la gesta y sus connotaciones.

Los defensores del Morro, de muy cuidada presentación a cargo de Ediciones Unión y que ha contado con la colaboración del Centro Cultural de España en La Habana, es un libro muy digno de tomarse en cuenta a la hora de las valoraciones históricas de la acción española en la Cuba del siglo XVIII, no siempre bien interpretada, pero llena de matices esenciales y trascendentes a lo largo de todo su recorrido.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Sin perder el norte (tres siglos de historia de la Zona Marítima del Cantábrico)*.—Quirón Ediciones. Valladolid 2003, 192 páginas, fotografías.

El componente naval de Ferrol, en cualquiera de sus acepciones —apostadero, base naval principal, departamento marítimo o zona marítima—, ha tenido en toda época singular importancia o notable trascendencia. Su privilegiado emplazamiento y los planteamientos y actitudes desarrollados durante la larga etapa de su vigencia, lo convierten en inevitable objeto de atención. Basta recordar la frase del ministro inglés Pitt: «Si Inglaterra tuviese una base como Ferrol, habría que rodearla con una muralla de plata».

Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío e investigador naval con destacados estudios en su haber, afronta la tarea revisora en vísperas de la desaparición de la Zona Marítima del Cantábrico, cuando una nueva organización de la Armada, acorde con la estrategia de los nuevos tiempos, está a punto de implantarse. El autor conoce bien, por tanto, la aguja de marear y el libro es oportuno, meritorio y de un valor testimonial fuera de toda duda.

El autor ha puesto en la obra entusiasmo y dedicación, pero también profundidad en sus conocimientos y una excelente capacidad de síntesis. Ni cae en fáciles triunfalismos, ni se acoge a un derrotismo nostálgico. La Historia está ahí y nadie puede cambiarla. Su interpretación admite una serie de matices que Franco Castañón aborda con sinceridad y valentía.

Como dice su prologuista, el almirante Rapallo, último jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, *Sin perder el norte* no es un título peyorativo ni pesimista y su autor es consciente de ello. Los casi trescientos años de vida del departamento ferrolano son ricos en vivencias y sensaciones y no pocas veces fue protagonista decisivo de la historia patria.

La numerosa documentación manejada, bien clasificada y armonizada, no es incompatible con la amenidad y facilidad de su lectura en una trayectoria que el lector puede seguir fácilmente a través de un hilo conductor perfectamente conseguido. La profusión de datos lo enriquece igualmente y cumple con creces el objetivo para el que ha sido escrito.

Nuevos tiempos, nuevas formas, pero el espíritu de pasadas glorias permanece inalterado. Quizá en ello se concreten las esencias de este libro.

QUINTERO SARAVIA, Gonzalo M.: *Don Blas de Lezo: Defensor de Cartagena de Indias*.—Editorial Planeta Colombiana. Bogotá, 2002, 310 páginas, ilustraciones.

La figura de Blas de Lezo es hartamente conocida y de ella se han escrito numerosas biografías y estudios. El heroísmo de aquel marino legendario, que cojo, manco y tuerto desplegó a lo largo de toda su vida, se plasmó señaladamente en la tenaz y obstinada defensa de Cartagena de Indias frente a los ataques del almirante inglés Vernon. La glosa de esta acción, de la que el inglés, en su

soberbia llegó a acuñar una medalla conmemorativa de una victoria que nunca obtuvo, ha llenado numerosas páginas, muchas de ellas no exentas de exagerada retórica o ingenuo triunfalismo, fruto de la época en que se escribieron.

Gonzalo M. Quintero Saravia, diplomático de profesión y actualmente consejero cultural de la embajada española en Colombia, ha vuelto a recrear al personaje en una biografía seria y bien construida, decididamente atractiva, con acertadas digresiones sobre el escenario americano, manejando documentación de primera mano, lo que convierte el texto en un valioso instrumental de la acción española en su aspecto naval tanto en España como en América.

El libro, sin embargo, va más allá del título en determinados aspectos, ya que contiene referencias puntuales al comportamiento histórico de la época y es ante todo un testimonio sincero y valiente de la ingratitud de un rey, y de la virreinal que tan injustamente incidieron en la limpia trayectoria de un marino completamente entregado al cumplimiento de su deber.

Estamos, por tanto, ante un excelente libro, escrito con soltura y buen estilo, abundante en datos y deslumbrante en muchas de sus páginas; un libro en el que la investigación ensambla perfectamente con el relato, y que acredita a su autor como una de las plumas más fértiles y jugosas de la moderna historiografía.

J. C. P.



COMISIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA MARÍTIMA

