

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIV

2006

Núm. 94



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

CONSEJO RECTOR:

Presidente: Teodoro de Leste Contreras, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Hermenegildo Franco Castañón, 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; José María Madueño Galán, capitán de navío, secretario técnico; Roberto García Moreno, coronel de Intendencia, Departamento de Cultura Naval.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Paloma Molins Bedriñana.

Administración: Juan José Hernández Fernández, comandante 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.
C/e: ihcn@fn.mde.es

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2006.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

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

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X.
NIPO: 076-06-056-9 (edición en papel).
NIPO: 076-06-057-4 (edición en línea).
Impreso en España. - Printed in Spain.

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

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

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

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flota de la Carrera de Indias</i> , por Esteban Mira Caballos	7
<i>El naufragio de la Armada de Barlovento del cargo del general don Diego de Alarcón y Ocaña. Año 1711</i> , por Carlos Alberto Hernández Oliva	25
<i>Los marinos españoles en la defensa de La Habana en 1762</i> , por Gustavo Placer Cervera	47
<i>Don Casto Méndez Núñez en las Antillas</i> , por Santiago González-Llanos Galvache	67
<i>Breve relación de las expediciones foráneas al estrecho de Magallanes</i> , por José María Silos Rodríguez	85
<i>La historia vivida: El apresamiento del destructor José Luis Díez por el minador Vulcano en aguas del estrecho de Gibraltar</i> , por Fernando de la Guardia	109
<i>Documento: Una sorprendente declaración de guerra</i>	113
<i>La Historia Marítima en el mundo: La biblioteca de la Academia de Artillería de Segovia</i> , por José Antonio Ocampo	119
<i>Noticias Generales</i>	123
<i>Recensiones</i>	131

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Esteban Mira Caballos. Doctor en Historia de América, ejerce el profesorado en el Instituto Público de Enseñanza Secundaria «Zurbarán» de Badajoz. Ha publicado numerosos trabajos en diversas revistas y publicaciones nacionales y extranjeras; entre ellos recogemos aquí: «En torno a la expedición de Sebastián de Ocampo a la isla de Cuba (1506)», publicado en *Revista de Indias* (vol. LVI, núm. 206, Madrid, 1996), «Indios americanos en el Reino de Castilla (1492-1542)», que presentó en el Congreso de AHILA (Leipzig, 1996), y «Rectificaciones en torno al gobierno de fray Nicolás de Ovando en La Española (1502-1509)», recogido en *Revista de Estudios Extremeños* (Badajoz, 1996).

Carlos Alberto Hernández Oliva. Geólogo, es uno de los fundadores del Gabinete de Arqueología de la Oficina del Historiador de La Habana, de cuyo Departamento de Arqueología ejerció como director. Ha realizado excavaciones en contextos arqueológicos urbanos, precolombinos y sumergidos, además de numerosas investigaciones relacionadas con la arqueología, la historia colonial de Cuba y los temas navales. Ha participado en casi un centenar de congresos y eventos científicos, publicando artículos en revistas especializadas y divulgativas.

Gustavo Placer Cervera. Investigador naval del Instituto de Historia de Cuba. Ha publicado diversos libros y ensayos sobre la guerra naval hispano-norteamericana, el último de los cuales lleva por título *El Maine como pretexto*. Colabora igualmente con entidades culturales españolas y puertorriqueñas y con la REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Guionista de TVE en los episodios del 98.

Santiago González-Llanos Galvache es capitán de navío en situación de reserva, delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval en Ferrol y conservador del Museo Naval de aquella ciudad desde 1998. Ha publicado: *El ataque inglés a Ferrol en agosto de 1800*; *Las andanzas del «Sopiñas», capitán de una gavilla de bandoleros ferrolanos y oficial de mar*; *Juan Martínez Fernández, un marino de Fene*, todas publicadas por la «Biblioteca Ferrolterra» de la ferrolana editorial Embora. Colaborador de la *Revista General de Marina* y de varias publicaciones locales de la ciudad departamental, participa en conferencias y simposios sobre temas marítimos.

José María Silos Rodríguez es capitán de corbeta de la RNA de la Armada española, especialista en Hidrografía y analista de Sistemas (rama de Gestión), además de capitán de la Marina Mercante por la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad Politécnica de Barcelona. Doctorado en la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad de Cádiz, está asimismo diplomado en Derecho por la UNED.

NOTA EDITORIAL

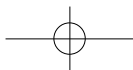
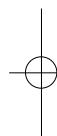
Para conmemorar el 500.º aniversario del fallecimiento de Cristóbal Colón en Valladolid, se celebraron en el Instituto de Historia y Cultura Naval unas jornadas dedicadas a glosar la figura del Almirante, jornadas que contaron con la participación de su descendiente, el actual duque de Veragua, capitán de fragata Cristóbal Colón y Gorosábel, que disertó sobre «Colón como navegante», y con la del catedrático de Historia Contemporánea de América Mario Hernández Sánchez-Barba, que lo hizo sobre «Cristóbal Colón en presencia de la muerte (1505-1506)»; también por parte del Museo Naval se inauguró una exposición temporal, titulada «Cristóbal Colón y el mito colombino», que se clausurará a finales del mes de octubre.

Por otra parte hemos tenido la satisfacción de conocer que el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica del Ejército del Aire, a propuesta del general Jesús Salas Larrazábal, ha incorporado como miembro de número a nuestro colaborador César O'Donnell Torroba, teniente coronel de Intervención y actualmente destinado en el Cuartel General de la Armada.

Comienzan las colaboraciones en este número con un trabajo de Esteban Mira Caballos titulado *Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flota de la Carrera de Indias*.

Le siguen los siguientes artículos: *Naufragio de la Armada de Barlovento del cargo del General don Diego de Alarcón y Ocaña. Año 1711*, por Carlos Hernández Oliva; *Los marinos españoles en la defensa de La Habana*, por Gustavo Placer Cervera, que destaca el papel desempeñado por los buques y el personal de la Armada española en la defensa de La Habana; *Don Casto Méndez Núñez en la Antillas*, por nuestro querido delegado en Ferrol capitán de navío Santiago González-Llanos Galvache, que recoge una página inédita de la vida del héroe de El Callao, finalizando con el denominado *Breve relación de las expediciones foráneas al estrecho de Magallanes*, de la que es autor José M.ª Silos Rodríguez.

Cierran las habituales secciones de La Historia Viva; se ocupa el Documento de *Una sorprendente declaración de guerra*, que no es otra que la que hace el general Miaja a finales de enero de 1939, pues hasta entonces el gobierno de la República no la había declarado; La Historia Marítima en el Mundo: *La biblioteca de la Academia de Artillería de Segovia*, por José Antonio Ocampo, donde destaca la riqueza de su fondo bibliográfico, tanto el científico como el de carácter especial, fondo que arranca en el siglo XVI, y Noticias Generales y Recensiones.



PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA DE INDIAS

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Introducción

La navegación en conserva o en convoy tenía una larga tradición, ideada para minimizar los daños causados en caso de accidente o de avería y, sobre todo, para defenderse del bandidaje. De hecho, ya en las Cortes de Toledo de 1436 se recomendó que la navegación a Flandes se hiciese en pequeñas flotas, para evitar así los daños que hacían los corsarios.

Desde los albores de la colonización española en América, se empezó a vislumbrar la navegación en convoy como el único sistema naval viable. La larga travesía en el océano, las tormentas y, sobre todo, el corsarismo evidenciaron que los barcos sueltos o los pequeños convoyes eran víctimas fáciles. Navegando en conserva se minimizaban considerablemente los posibles daños. Obviamente, el sistema del convoy también tenía sus inconvenientes, aunque menores. El más importante de todos, las interminables esperas tanto en puerto como en la mar pues, como escribía Pedro de Medina en 1563, aunque tengan las mismas velas, e incluso menos velamen, unos navíos «andan más que otros» (1).

Por ello, ya entre 1522 y 1561 se utilizó usualmente este tipo de navegación. Era un sistema pensado originalmente para tiempos de guerra pero que, ante la omnipresencia del corsarismo, terminó siendo una práctica casi permanente. En 1522 encontramos la primera gran flota, formada por ocho buques mercantes y dos navíos de armada, formaciones que viajaron esporádicamente a América, con distinto número de buques, en años posteriores, como 1537, 1540 ó 1543 (2).

Pero, durante décadas, la navegación en flotas fue simplemente una praxis sin ningún tipo de regulación legal. Por fin, en agosto de 1543 quedó legislado que, mientras durase la guerra con Francia, todos los barcos que fuesen a las Indias lo debían hacer en alguna de las dos flotas anuales que se pensaban despachar, una en marzo y otra en septiembre. Todos estos convoyes debían estar formados por al menos 10 bajeles, y todos ellos de un porte mínimo de

(1) MEDINA, P. de: *Regimiento de navegación*. Instituto de España, Madrid, 1964, p. 123.

(2) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Valladolid, 23 de octubre de 1543. AGI, Indiferente General 1963, L. 8, ff. 275r.-277v. Más detalles sobre estas primeras navegaciones en convoy pueden verse en MIRA CABALLOS, E.: «La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 62. Madrid, 1998, pp. 68-72.

ESTEBAN MIRA CABALLOS

100 toneladas (3). Por tanto, quede bien claro que fue en 1543 cuando se reguló por primera vez el modelo de navegación en flotas, aunque diseñado exclusivamente para el tiempo que durase la guerra con Francia.

Por este carácter eventual con el que nació y por el escaso rigor que hubo en su aplicación, la navegación se caracterizó en estos años por la espontaneidad y la improvisación. De hecho, según Antúnez y Acevedo, las ordenanzas de 1543 y de 1554 tan sólo hacían alusión a «la ocurrencia casual de un número determinado de buques mercantes, que salgan unidos y naveguen juntos a arbitrio de los capitanes de cada uno, y sin subordinación de todos a uno, ni formar cuerpo y armada o escuadra» (4). Además, hubo bastante permisibilidad con aquellos buques que, reuniendo los requisitos establecidos en las ordenanzas, quisieron viajar al margen de la flota. En 1552, incluso, por consejo del capitán Diego López de Roelas, se abolió la obligación de viajar en convoy. Dicha revocación duró muy poco, porque tan sólo un año después fue restablecida, aunque especificando nuevamente que sería mientras durase la guerra con los franceses (5).

En definitiva, en los años previos a 1561-1564, en que se legisló definitivamente el sistema de flotas, hubo una política naval caracterizada por la improvisación. En ese ambiente, aparecieron un conjunto de memoriales y propuestas para crear un sistema de navegación eficaz. El corsarismo, lejos de disminuir, iba aumentando y, por tanto, la necesidad de acertar con un modelo realmente eficaz era cada vez más perentoria. Desde poco antes de mediar el siglo estaban viendo la luz numerosos proyectos, diseñados por los más prestigiosos marinos de la época.

Entre 1548 y 1549, Álvaro de Bazán el Viejo presentó nada menos que cuatro proyectos, en los que pretendía prácticamente el monopolio de la navegación indiana por sucesivos asentistas, siendo él, por supuesto, el primero. Irían tres flotas anuales, protegidas cada una de ellas por un galeón y dos galeazas propiedad del asentista. Pese a que la Corona accedió y firmó el correspondiente asiento el 14 de febrero de 1550, nunca llegó a ponerse en práctica, por la oposición del Consejo de Indias y, sobre todo, del consulado sevillano (6).

Por aquellas mismas fechas, otros marinos, como el genovés Andrea Doria, Andrés de Archuleta o Bernardino de Mendoza el Viejo, también pusieron por escrito sus respectivas opiniones sobre cómo debía ser la navegación ultramarina. Los dos primeros vertieron duras críticas al sistema de naval existente, sin plantear un modelo alternativo. Sí lo hizo, en cambio, Bernardino de Mendoza, en un memorial redactado aproximadamente a finales de 1548. En él volvió a defender el sistema de flotas como único viable para la navegación de las Indias. Ningún buque debía tomar parte en el comercio ultramarino

(3) HARING, C.H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*. Fondo de Cultura Económica, México, 1979, p. 251.

(4) Cit. en GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A.: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Algaida, Sevilla, 1992, pp. 89-90.

(5) HARING: *op. cit.*, p. 253.

(6) Sobre estos proyectos de Álvaro de Bazán puede verse mi trabajo «Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVI: los proyectos de Álvaro de Bazán». *Iberoamericana*, núm. 7. Berlín, 2002, pp. 39-57.

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA...

fuera de las flotas oficiales de la Carrera de Indias que, según su criterio, serían tres: una en enero, otra en mayo, y la última en septiembre. En cada una de esas flotas debía ir una nave «capitana», regida por una persona hábil y de experiencia probada, «para que recoja y lleve juntas las dichas naves hasta a donde se han de partir para seguir sus derrotas» (7).

Estos proyectos debieron de ejercer su influencia, pues ya en 1554 no se consentía bajo ningún concepto que zarparan buques al margen de las flotas. Y su cumplimiento era tan rígido que el emperador tuvo que autorizar personalmente la partida de cuatro navíos que iban a Cabo Verde a por esclavos porque, según decían, no se les dejaba salir de Sanlúcar, pese a que no había «nueva de corsarios» (8).

Al parecer, en 1555 se pensó en retomar un viejo y ambicioso plan de tiempos de los Reyes Católicos. Según Schäfer, el objetivo era enviar flotas de 10 navíos de forma mensual o bimestral (9). Tampoco en esta ocasión prosperó el proyecto, porque parecía difícil poder mantener el envío ni tan siquiera de media docena de flotas anuales.

Pues bien, los historiadores nos encontrábamos con un dilema a la hora de explicar el origen del sistema de flotas. Hasta 1555 había acuerdo en la necesidad de establecer una estricta navegación en conserva, pero se planteaban extremos tan dispares como su monopolio por asentistas, tres armadas anuales, seis y hasta doce. Había un salto considerable entre todos estos proyectos, todavía muy alejados del modelo naval que finalmente se impondría y su regulación legal, de 16 de julio de 1561. Como es de sobra conocido, en esta última fecha apareció perfectamente constituido el sistema de dos flotas anuales: una que partiría en enero, y otra que lo haría en el mes de agosto (10). En ambos casos, la expedición llegaría unida hasta las Antillas y, a la altura de Puerto Rico, se dividiría en dos, una con destino a Nueva España, y la otra, a Tierra Firme. Posteriormente, el 18 de octubre de 1564 se introdujeron varias modificaciones de consideración: la primera flota no partiría en enero sino en abril, y además no habría partición, pues estaría integrada exclusivamente por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas. En cuanto a la segunda, mantendría su fecha de salida en el mes de agosto y estaría formada por las embarcaciones que se dirigían a Panamá, Cartagena, Santa Marta y «otros puertos de la costa norte» (11). Esta modificación se hizo

(7) Más detalles sobre este proyecto pueden verse en mi trabajo «Hacia la configuración del sistema de flotas: el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza (1548)», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 81. Madrid, 2003, pp. 7-20.

(8) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 14 de enero de 1555. AGI, Indiferente General 2673.

(9) SCHÄFER, E.: *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, t. II. Junta de Castilla y León, Salamanca, 2003, p. 323.

(10) El documento original se encuentra en AGI, Indiferente General 1966, T. 14, ff. 35v-37v. Ha sido analizado en multitud de obras. Véase, por ejemplo, VEITIA LINAJE, J.: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, t. II, Comisión Argentina de Fomento Interamericano, 1981, p. 2, y GARCÍA-BAQUERO: *op. cit.*, p. 90.

(11) Real Cédula dada en Aranjuez, el 18 de octubre de 1564. ENCINAS, D.: *Cedulario indiano*, t. IV. Ediciones de Cultura Hispánica Madrid, 1945, pp. 127-130.

ESTEBAN MIRA CABALLOS

siguiendo los consejos del Consulado de Sevilla, la Casa de Contratación y un destacado grupo de pilotos y maestros (12).

Pero quedaba una incógnita por resolver: si en 1555 no estaba nada claro el sistema de navegación que debía aprobarse, y en 1561-1564 apareció perfectamente legislado y detallado un modelo naval que duró más de dos siglos, ¿quién perfiló y diseñó dicho modelo? A juzgar por el memorial de 1556 que estudiaremos en las páginas siguientes, el artífice fue Pedro Menéndez de Avilés. Los planteamientos que él hizo fueron los que se adoptaron, con muy pocas variantes, el 16 de julio de 1561.

¿Quién era Pedro Menéndez de Avilés?

Fue uno de los grandes marinos de la España del siglo XVI, junto a otros no menos ilustres como Álvaro de Bazán el Mozo, el marqués de Santa Cruz, Rodrigo de Portuondo, Cristóbal de Eraso, Bernardino de Mendoza o Juan Martínez de Recalde. Vivió sólo cincuenta y cinco años, pero su vida fue verdaderamente intensa. Nació en Avilés (Asturias) en 1519, despertando desde muy joven su pasión por la mar. Se dice que con catorce años servía ya como grumete en un navío, luchando contra los corsarios franceses (13).

Y su precocidad fue tal que, con tan sólo veintinueve años, viajó al frente de una flota que partió de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1548 (14). En 1554 fue nombrado capitán general de las flotas de Indias, zarpando, el 15 de octubre de 1555, al frente de una gran flota con destino a Nueva España que no regresó a Sevilla hasta septiembre del año siguiente. En ese año y en otros posteriores, como 1557, 1562, 1563 y 1570, estuvo, bien al mando de la Flota de Nueva España, bien de la Armada de la Carrera (15). Concretamente, en 1562 comandó una extraordinaria flota de nada menos que 49 buques, 35 cargados en Sevilla y los restantes en Cádiz (16).

Pero, pese a su impresionante carrera al frente de las flotas de Indias, también tuvo tiempo para ejercer otras actividades, como la de gobernador

(12) Existe un primer documento, fechado el 19 de enero de 1564, en que se piden dichos cambios, entre ellos que una de las flotas viaje a Nueva España, y la otra, a Tierra Firme. Posteriormente, en febrero de 1564 un grupo de maestros y pilotos, encabezados por Juan Rodríguez Noriega, redactaron un segundo y definitivo memorial. Éste aparecía con el siguiente titular: «Juan Rodríguez Noriega, maestre y capitán de seis navíos por sí y en nombre de los demás maestros y pilotos de la carrera y navegación de las Indias, parece ante vuestra Alteza y besa vuestras reales manos y hace presentación de este memorial, hecho con acuerdo de los dichos maestros y pilotos, estando en su congregación y cabildo». El original se conserva en AGI, Indiferente General 2005. Cit. en SCHÄFER: *op. cit.*, pp. 324-325.

(13) GONZÁLEZ OCHOA, J.M.: *Quién es quién en la América del Descubrimiento*. Editorial Acento, Madrid, 2003, p. 246.

(14) CHAUNU, H., y CHAUNU, P.: *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, t. II. Librairie Armand Colin, París, 1955-1956, p. 418.

(15) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. I y II. Museo Naval, Madrid, 1972.

(16) HARING: *op. cit.*, p. 264.

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA...

y capitán general de Cuba y adelantado de la Florida. El 20 de marzo de 1565, siendo ya caballero de la Orden de Santiago, firmó una capitulación para el descubrimiento y colonización de la Florida. Realmente, su principal cometido era expulsar a un grupo de franceses, encabezados por Jean Ribault, que se habían establecido allí de forma permanente (17). El asturiano, tan buen soldado como marino, tardó poco en derrotar a los franceses, fundando a continuación la villa de San Agustín. Cuentan los cronistas que no tuvo piedad con los galos, pues degolló y ahorcó a varios centenares, incluyendo al propio Ribault. Según noticias de Cesáreo Fernández Duro, colocó sendos letreros en los cadáveres en los que ponía: «Ahorcados, no por franceses, sino por herejes luteranos» (18). En 1571 volvió a colaborar en la protección de las flotas de Indias, pero en esta ocasión desde la Florida, mandando seis galeones para escoltarlas a su paso por el peligroso mar Caribe.

Como ya hemos afirmado, este cargo de adelantado de la Florida lo compatibilizó con el de gobernador y capitán general de la isla de Cuba, al frente de la cual estuvo hasta 1573 (19). No obstante, como no podía estar en dos sitios a la par, colocó tenientes suyos en la isla, dedicándose por entero a su adelantamiento de la Florida.

En 1573 fue relevado de sus cargos políticos, por lo que decidió regresar a España. En febrero de 1574 estaba a punto de partir de nuevo para las Indias al frente de una armada, cuando Felipe II le encomendó un ambicioso proyecto. Concretamente, pretendía organizar una gran escuadra en el Cantábrico, con el objetivo de controlar la navegación en el canal de la Mancha. El asturiano no dudó en aceptar la misión, estimando que para ello necesitaría 200 bajeles y un total de 20.000 hombres (20). Por desgracia, en el puerto se desató una mortífera epidemia de tabardillo que mató a cientos de personas, entre ellas al asturiano, que falleció el 17 de septiembre de 1574.

Su muerte fue lamentada profundamente por el propio Felipe II, pues con razón siempre le estimó como gran marino y leal soldado. Su cuerpo fue trasladado a la parroquia de su localidad natal de Avilés (21). En su vida hizo un poco de todo; además de sus cargos políticos y navales, fue un estimado cons-

(17) VAS MINGO, M. del: *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986, pp. 405-412.

(18) FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, t. II, p. 212.

(19) SCHÄFER: *op. cit.*, t. II, p. 460.

(20) CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las Armadas de Felipe II*. Editorial San Martín, Madrid, 1988, p. 247. Noticias sobre esta armada pueden verse en una carta del conde de Monteagudo a Felipe II, fechada en Viena el 10 de mayo de 1574. Véase *Documentos inéditos para la Historia de España*, t. CXI, p. 407.

(21) Allí se puede leer su epitafio, que dice así: «Aquí yace sepultado el muy ilustre caballero Pedro Menéndez de Avilés, natural de esta villa, adelantado de las provincias de la Florida, comendador de Santa Cruz de la Zarza de la Orden de Santiago y capitán general del Mar océano y de la armada católica que el señor Felipe II juntó en Santander contra Inglaterra en el año de 1574, donde falleció a los 17 de septiembre del dicho año, siendo de edad de 55 años». FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, t. II, p. 291. He actualizado las grafías.

ESTEBAN MIRA CABALLOS

tructor de barcos y un excelente cartógrafo. Construyó un buque que él mismo llamó el *Galeoncete*, al cual los expertos consideran el precedente fallido de las futuras fragatas.

Su proyecto de navegación

Lo más interesante de su memorial era que aparecía perfectamente perfilado el sistema de flotas. Obviamente, el avilense no inventaba nada porque, como ya hemos afirmado, el sistema de navegación en convoy tenía lejanos precedentes. De hecho, hacía décadas que se estaban despachando flotas a América. Incluso, unos años antes de redactar su proyecto, se enviaron flotas que, una vez en las Antillas, se habían dividido en dos, una con destino a Nueva España y la otra con dirección a Tierra Firme. Eso precisamente hizo la flota de Cosme Rodríguez Farfán, salida del puerto de Sanlúcar en enero de 1554. Y ese mismo planteamiento propone el avilense en su proyecto.

Por tanto, Menéndez de Avilés diseña el modelo de flotas partiendo de su propia experiencia y del conocimiento que tenía sobre el funcionamiento del sistema de convoyes en los años previos a 1556. Su gran mérito fue detallar por escrito, sistematizar, apoyar y ratificar un modelo naval que probablemente sirvió de base para legislar, pocos años después, entre 1561 y 1564, el sistema de flotas de la Carrera de Indias.

Parte de la base, de acuerdo con la mayor parte de los marinos de su época, de que el único sistema viable de navegación ultramarina era el de convoyes. Y, en este sentido, explicaba que el hecho de que los buques viajasen «de dos en dos y de tres en tres» era muy perjudicial por dos motivos: primero, porque ante tan fáciles presas siempre habría corsarios que los acometiesen; y segundo, porque, en caso de zozobra, no habría «quien los socorriese». Este modelo debía aplicarse de forma permanente, independientemente de que hubiese o no guerra con los galos. Hasta aquí no observamos novedad alguna, pues ya Bernardino de Mendoza, a finales de 1548, hizo unas apreciaciones muy similares (22).

Lo realmente discutido en esos momentos era el número exacto de convoyes que debían zarpar anualmente. ¿Habría dos, tres, seis o doce flotas anuales? Menéndez de Avilés defendió la primera de las opciones, insistiendo en que ningún buque debía navegar fuera de la conserva. Y en esto no debían permitirse excepciones, porque «desordenaría» el tráfico. De manera que, aunque a los pocos días de partir la flota estuviese preparado algún navío, no se debía autorizar su partida. Según dice, sabiendo todos los maestros y armadores que no se consentirían excepciones, todos estarían preparados al tiempo de salir las flotas.

En cuanto a las fechas de partida, proponía dos: una, a principios de abril,

(22) MIRA CABALLOS: «Hacia la configuración del sistema de flotas...», p. 14.

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA...

y la otra, a primeros de octubre. En este caso sí difería tanto de lo aprobado en 1553 —enero y septiembre— como de lo establecido en 1561 —enero y agosto—. No obstante, en la modificación legal de 1564 las fechas de partida fueron mucho más cercanas a las que él propuso, es decir, abril y agosto, respectivamente. Por tanto, también los tiempos propuestos por el asturiano se aproximaron bastante a los que a la postre quedaron establecidos.

Las flotas aparecen ya denominadas como de Nueva España y Tierra Firme, con el contenido exacto que mantuvieron durante buena parte de la edad moderna. Menéndez de Avilés se limitó a ratificar y a consolidar dichos apelativos, pues así se venían denominando estos convoyes, al menos desde la década de los cuarenta. Pero, tal y como quedó establecido en la ley de 1561, no habría una flota de Nueva España y otra de Tierra Firme, sino que, tanto en abril como en octubre, la flota iría junta hasta las Antillas, y a partir de allí se dividiría en dos, una con destino a Nueva España y otra rumbo a Tierra Firme. Insiste especialmente en que viaje un número suficiente de oficiales, para permitir el desdoble de la flota. Incluso detalla minuciosamente toda la oficialía: «ocho gentiles hombres y seis alabarderos y cuatro trompetas, un alférez, un sargento, un alguacil real, un clérigo, un cirujano, un pífano y un atambor que es todo veinticinco personas». Curiosamente, destaca especialmente la importancia del atambor y del pífano, «porque las trompetas —decía— excusan mucha pólvora».

El mando supremo de la armada lo ostentaría el capitán general, que viajaría en la capitana y gozaría de amplísimos poderes. Entre sus obligaciones figuraba la visita de las naves de la flota antes de su partida, junto al escribano, verificando «las fuerzas y reparo y aparejos, gente y artillería y municiones que ha menester para el viaje». Su nombramiento no debía ser sólo por un viaje, sino «por el tiempo que Su Majestad fuere servido», para que, una vez regresada la flota, continuase teniendo poderes en tierra. Según el asturiano, hasta ese momento había ocurrido que los maestros, a sabiendas de que al regreso de la flota ya no tenía poder el capitán general, actuaban de forma «atrevida» y «desvergonzada». Y finalmente pide que, en caso de proceso contra el capitán general, no tuviesen competencias los jueces de la Casa de Contratación. Estos últimos se debían limitar a informar al Consejo de Indias, para que éste instruyese y fallase el caso. De esta forma se pretendía evitar las diferencias entre funcionarios de la Casa, cónsules, armadores y maestros sevillanos.

El segundo de a bordo sería el almirante, que viajaría en otro navío —la almiranta— y que, una vez dividida la flota, se pondría al frente de una de ellas hasta su reunificación de nuevo en La Habana para emprender el viaje de regreso.

Como se suponía que los navíos irían bien armados y pertrechados, en tiempos de paz no haría falta armada de custodia. Sin embargo, en caso de guerra sí que estimaba necesario que, junto a la flota, viajase una pequeña escuadra ofensiva. Sin citarla, se estaba refiriendo a la célebre Armada de la Guarda de la Carrera, que tanto protagonismo tuvo en la protección de

ESTEBAN MIRA CABALLOS

los convoyes y que el mismo Menéndez de Avilés capitaneó en 1556, 1557 y 1570 (23).

Por lo demás, aborda la problemática de los navíos utilizados en la navegación ultramarina. Para cubrir las rutas indianas hacían falta «los mejores navíos que navegan por la mar». Sin embargo, ocurría lo contrario pues, como por las largas esperas muchos se perdían en los puertos indianos, los maestros fletaban los más viejos y maltrechos que encontraban. Tampoco en esta ocasión era nuevo el problema. De hecho, ya en las ordenanzas de navegación de 1534 se afirmó que los buques que se vendían en Sevilla eran viejos, «porque hay grandes compradores y grandes precios y no se ven los daños que llevan» (24). También Bernardino de Mendoza se hizo eco del problema en 1548, al afirmar que los navíos que iban a las Indias eran «flacos y mal acondicionados» (25). Fuese por la gran demanda de buques o por el temor a perderlos, lo cierto es que se solían prestar navíos que no reunían las más idóneas condiciones para la navegación transoceánica. El asturiano tenía claro que para remediarlo se debía prohibir la visita de navíos que llevasen más de tres años en la Carrera de Indias o que superasen las 400 toneladas porque «son peligrosos para el río, por haber en él muchos bancos». El problema no se solucionó, porque la crisis de los astilleros españoles adquirió tal magnitud en la edad moderna que, durante décadas, hubo que fletar los buques disponibles, sin mirar demasiado ni su estado ni su arqueo.

Pero no sólo denunció la antigüedad de los buques, sino los fraudes que por codicia cometían los maestros y armadores. Según él, los maestros solían hacer reformas en los cascos para que cupiesen más mercancías, acrecentando su capacidad hasta en «un tercio». Pero ello se hacía en grave detrimento de la estabilidad, la seguridad y la capacidad de maniobra de los bajeles. Como afirma el avilense, éstos se volvían mucho más lentos —tardaban un mes más en la travesía—, la artillería quedaba inutilizada y eran «muy malos marineros al tiempo de la tormenta». El problema no se solucionó, perdurando esta lacra durante décadas, acaso durante siglos. De hecho, doce años después Juan Melgarejo volvió a insistir en el engaño que solían practicar los maestros, quienes «por codicia de llevar más toneladas de mercancías y hacerlas de más porte que ellas son les hacen obras de carpintería y las alzan y hacen cubiertas y puentes y toldos, y otras obras muy dañosas, apartándose de su compás queriendo hacer sobre navíos pequeños gran volumen de que las naos vienen a ser tormentosas y no marineras» (26).

Pero había otro fraude, también relacionado con los barcos: los seguros. Según el avilense, muchos maestros y armadores aseguraban sus barcos de tal forma que no les importaba su pérdida. Reivindicaba que se dejasen de asegu-

(23) MIRA CABALLOS, E.: *Las Armadas Imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2005, p. 139.

(24) Ordenanzas de navegación. Palencia, 28 de septiembre de 1534. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 164v-168r.

(25) MIRA CABALLOS: «Hacia la configuración del sistema de flotas...», p. 15.

(26) Este memorial aparece transcrito íntegramente en mi trabajo *Las Armadas Imperiales...*, pp. 193-234.

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA...

rar los navíos, y de esta forma, para «salvar sus haciendas», los maestros se encargarían de aprestar navíos capaces de «sufrir toda tormenta y con buenos marineros y buena artillería». Y profetizaba que, si se ordenase así, en veinte años los españoles serían en el mar «los mejores guerreros del mundo», y los corsarios quedarían disuadidos de venir a robar a nuestros mares.

También analizó el problema de la marinería, destapando el dolo que había en su contratación. No sólo era importante contar con buenos pilotos, sobre los que recaía la máxima responsabilidad en la protección de la navegación, sino también con marineros suficientes y competentes que permitieran gobernar los barcos. Menéndez de Avilés denunciaba que una buena parte de ellos eran extranjeros, pues los maestros y pilotos afirmaban no encontrar españoles bastantes. Además, su número era insuficiente, pues los maestros y pilotos hacían pasar pasajeros por marineros, embolsándose cuantiosas sumas de dinero. Según él, los navíos no sólo iban sobrecargados, sino deficientemente tripulados. Con respecto a lo primero, pide que se busque siempre a marineros españoles y que, si no los hubiere, se incluya a soldados pues, llegado el caso de presentar combate, «vale un español de estos por dos extranjeros y por tres». Para el asturiano, la mejor defensa contra las tormentas y los franceses era que los tripulantes fuesen «naturales de honra y de hecho», a ser posible «hijosdalgo». Con respecto al fraude de hacer pasar pasajeros por marineros, pide que se actúe con mano dura, confiscándoles sus bienes y desterrándolos a galeras a perpetuidad.

Pero el asunto era más complejo de lo que parecía; primero, porque el cargo de marinero estaba muy mal retribuido, y segundo, porque no había candidatos suficientes para abastecer a todos los buques de la Carrera de Indias. De hecho, en el memorial para la reforma de la Carrera de Indias redactado por Juan Melgarejo en 1568 se volvió a repetir este mismo problema, prácticamente en los mismos términos (27). Por ello fue frecuente, al menos a lo largo del siglo XVI, la utilización de marineros extranjeros, que no siempre estaban bien preparados, por lo que se decía de ellos, utilizando una expresión de la época, que no sabían «marinear los barcos». Así, encontramos desde grumetes y pajes negros, por falta de españoles, así como numerosos portugueses. Estos últimos al menos tenían fama de ser experimentados marineros.

Finalmente, planteó la contrariedad de los portugueses que comerciaban libremente con las Indias. No olvidemos la alianza existente entre ambas coronas a lo largo del siglo XVI. De hecho, durante este siglo los puertos de Portugal sirvieron de refugio permanente a los navíos de la Carrera de Indias y, muy especialmente, a los que venían de regreso a la Península repletos de

(27) Véase el capítulo XI del citado memorial, titulado: «Que las justicias de las indias no hacen diligencia con los pasajeros que van sin licencia, soldados y marineros que se huyen y se quedan en las indias para que los vuelvan presos a castilla antes les favorecen y consienten estar en las indias de cuya causa han pasado tantos pasajeros sin licencia de su majestad y hay tantos extranjeros en las indias de donde han sucedido tantos daños». MIRA CABALLOS: *Las Armadas Imperiales...*, pp. 217-224.

ESTEBAN MIRA CABALLOS

metal precioso. Las Azores se convirtieron en una escala prácticamente obligada para las flotas de Indias. Y, curiosamente, Menéndez de Avilés no denunciaba tanto el fraude económico que esto significaba para las arcas reales como su gran perjuicio para la seguridad de la navegación. Según afirma, al ir los navíos lusos fuera de la conserva, eran fácil presa para los corsarios. De esta forma, eran muchos los bandidos que se animaban a proseguir sus ataques a los navíos de la Carrera de Indias.

Conclusión

Este memorial se enmarca dentro de ese período de dos décadas, previo a la regularización del sistema de flotas, donde se debatió extensamente el modelo naval. El documento, conservado en los repositorios del Archivo General de Simancas, tiene un interés excepcional. Ayuda a conocer más detalladamente la problemática de la navegación en los años previos a la implantación legal del modelo de flotas.

Pero no habría pasado de ser un memorial más si no hubiera sido porque en él se encuentra perfectamente perfilado y desmenuzado el sistema que, *mutatis mutandis*, se estableció oficialmente a partir de 1561. Como hemos visto a lo largo de estas páginas, hasta 1555 los modelos propuestos se alejaban bastante del implantado oficialmente en la década de los sesenta. Por ello, cabe deducir que este informe sirvió para diseñar el modelo naval implantado en 1561 o que, al menos, influyó en él considerablemente.

A nuestro juicio, Menéndez de Avilés puede considerarse el verdadero creador del sistema de flotas anuales regulado en 1561. Y ello pese a las reformas posteriores, introducidas en 1564 por sugerencia del Consulado, de la Casa de Contratación y de un grupo de maestros y pilotos encabezados por el capitán y maestre Juan Rodríguez de Noriega.

Esta nueva aportación a la vida y obra de Pedro Menéndez de Avilés puede servir para encumbrarlo, aún más si cabe, entre los grandes hombres de mar de la España del siglo XVI.

Apéndice

Memorial sobre la navegación de las Indias, hecho por Pedro Menéndez de Avilés (28), que fue por capitán general a la Nueva España y vino de ella, año de 1556. (AGS, Consejo de Castilla 46, doc. 38.)

«Lo que parece al capitán Pero Menéndez que Su Majestad debe mandar proveer para que en la navegación de las Indias anden los navíos con más

(28) Por error, en el original se cita su nombre como «Pero Meléndez de Valdés».

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA...

seguridad de lo que ha mandado hasta aquí y para que vayan y vengan con más brevedad es lo siguiente:

En la navegación de las Indias, por ser larga y trabajosa, hay necesidad de los mejores navíos que navegan por la mar y es al contrario porque navegan los más malos que hay en España por causa que todos los navíos que hacen en España, por la mayor parte, primero que se vayan a vender a Sevilla navegan por levante y poniente y, cuando sus dueños entienden que están cascados y trabajados y de poco provecho, los envían a vender a Sevilla. Y allí los compran para la Carrera de las Indias porque como en las Indias, por la mayor parte, dan con las naos al través por lo mucho que allá se detienen que hacen mucha costa con ellas y porque las pasa la broma. Y en Sevilla, dan poco más por la nao nueva que por la vieja que hacen cuenta que pues la han de echar al través que poco les importa que sea vieja o nueva. Y por esta causa ordinariamente los que hacen navíos se aprovechan de ellos en levante y poniente antes que los lleven a vender a Sevilla y, como dicho tengo, cuando van es cuando sienten que están de poco provecho.

Ítem, por la mayor parte, los que compran estos navíos en Sevilla los sacan de sus cimientos como saben que en llegando a las Indias los han de echar al través y edificar sobre ellos muchas obras, haciéndolos mayores que por lo poco los acrecientan el tercio mayores de lo que eran. Y así les habían de acrecentar las velas para que navegasen más y, entonces, por haberlos sacado de sus cimientos, no lo sufre la quilla y costado y no pueden mantener las velas que primero tenían cuando eran de menos porte. Y de esto procede ser navíos muy zorreros en la mar, que lo que solían navegar en dos meses antes que los acrecentasen tardan más de tres y son muy malos marineros al tiempo de la tormenta y no pueden sustentar el artillería ni se guardan de ella porque penden a la banda por las muchas obras que arriba tienen y el poco cimiento de abajo. Y en el río de Sevilla la ponen dentro del navío por su orden para cuando los visitan y, en saliendo a la mar, luego la quitan donde está que es el lugar donde habían de servir y la echan debajo de cubierta donde no pueden aprovecharse de ella al tiempo que es necesario. Y quitan las jarcias y pavesadas que dan pendor (*sic*) y quedan desarmadas que cualquier navío los puede ofender y esto les es necesario hacer porque, como están sacados de su proporción, no pueden sufrir arriba tanta carga.

Ítem, que los marineros que en estos navíos navegan, por la mayor parte, son extranjeros y los más de ellos pasajeros que como las dichas personas quieren pasar a Indias aunque sean de las prohibidas o malhechores que andan ausentados por deudas o delitos, así de España como de todo levante y poniente, ocurren a la ciudad de Sevilla. Y los que no son marineros, se conciertan con los maestros de las naos que los reciban a marineros, o lombarberos, o grumetes, o pajes y, según la edad [y] talla que tienen, así los nombran en los oficios y los llevan. Y con estos hinchén la copia que les manda el visitador que si a una nao mandan llevar sesenta personas y la mitad de ellos entienden el oficio, la otra mitad son de los que tengo dicho. Y, sali-

ESTEBAN MIRA CABALLOS

dos a la mar, donde son menester, al tiempo de una tormenta, no hay marineros que sepan navegar y por ser las naos ruines y los marineros pocos se pierden muchos navíos. Y la causa de esto es la codicia de los maestros que, como estos que van en nombre de marineros no llevan soldada, pagan cada uno de estos que van en nombre de marineros al maestro un tanto porque [por que] los dejen allá. Y también, muchos de los marineros que habían de llevar soldadas, las dejan a los maestros porque [por que] los dejen en las Indias y así procuran en la ciudad de Sevilla los maestros y dueños de naos de llevarlos para dar con ellas allá al través. Y muchas veces acontece, aunque la nao sea nueva y esté buena para volver a España, le es a su dueño más ganancia dar con ella al través que no traerla a España, por causa que si hubiese de buscar marineros para la traer le costaría más que ella vale y los que las traen. Y dejaron allá los marineros que llevaron de Sevilla y tomaron en las Indias otras para traer sus naos seguras vienen que en la contratación les pedirán cuenta de los marineros que llevara porque nunca se les pide y es causa que se quedan cada año y de cada navío más de la mitad y aun los dos tercios y de las naos quedan allá al través todas. Y por se permitir esto la más parte de la gente de Indias son extranjeros y los que son naturales son de los prohibidos que han ido como dicho tengo. Y los unos y los otros, o los más de ellos, son gente abatida y de poca honra y mala vida y, como los más, no sean españoles, no tienen el celo del servicio de su Majestad que deberían tener. Y así, en la flota de que el año pasado yo fui por capitán general, de las tres partes de gente que fueron en las naos merchantes no volvió la una, según constara por la visita que se les hizo al partir de Sanlúcar y la que se les hizo al tiempo que vinieron, que consta por las dichas visitas haber quedado de las dichas naos merchantes que fueron en mi compañía dos mil y tantas personas y de la gente que tengo dicho.

Ítem, los marineros que van para ir y volver en las dichas naos merchantes ganan de soldada las dos tercias partes más que solían ganar y la causa es que, si una nao mandan llevar sesenta marineros el maestro no lleva más de treinta, porque los treinta son pasajeros aunque van en nombre de marineros. Y reparten entre sí, los treinta, todas las soldadas que habían de llevar los sesenta y el maestro goza los cohechos que los treinta pasajeros que van en nombre de marineros le dan. Y, aunque hallen la copia de marineros conforme se los manden llevar en la visita, huelgan de no los tomar y los que son marineros huelgan de ser pocos en una nao y que hincha el maestro la copia de pasajeros en nombre de marineros por ganar grandes soldadas.

Ítem, que en visitar las naos [una] segunda vez en Sevilla es causa de mucha dilación porque cargan allí y después descargadas van las a visitar si tienen aquellas cosas que les mandaron en la visita primera, lo cual toman de otros navíos por entero y hacen demostración de ello. Y de gente natural, como les fue mandado en la dicha visita primera y asiéntase esta visita según da por buena, y vuélvese (*sic*) a descargar la nao de las merca-

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA...

derías, artillería y municiones porque es forzado que se haga para pasar los malos pasos del río. Y acontece tardar una nao en pasarlos un mes y lo ordinario es quince o veinte días, y otros quince que tarda en descargarse. Y, después, otros tantos en se volver a cargar. Y todo este tiempo están las mercaderías cargadas en barcos y se mojan y dañan y hurtan. Y, como los maestros tienen dado conocimientos de cómo recibieron las dichas mercaderías bien acondicionadas, pagan todo lo que se pierde de esta manera de los fletes de sus naos, al precio que valieron las otras mercaderías y es causa que los fletes andan tan caros. Y así, esta visita segunda no aprovecha, antes daña mucho por las razones que tengo dichas y otras muchas que habría que decir y no hay para que la hacer hasta que quieran partir de Sanlúcar.

Ítem, que de ir los navíos solos, de dos en dos y de tres en tres, se recibirá gran daño y darse ha ocasión para que, aunque haya paces, haya muchos corsarios que sabiendo que van y vienen los navíos a las Indias sin orden se codiciarán de salir al corso. Y por ir a guardar a los dichos navíos que van y vienen a las Indias, hallarán los navíos que navegan en la costa de España y harán muchas presas en ellos y, por [ha]cer paces y no ser descubiertos, tomarán las mercaderías y hacienda que llevaren y echarán los navíos con la gente al fondo como lo suelen hacer. Y, también, aunque salgan tres y cuatro navíos juntos, en saliendo la barra de Sanlúcar, cada uno va por su cabo, sin aguardar al otro y, si le acontece algún peligro de hacer agua u otra cosa, no hay quien los socorra. Y, si topan con algún corsario, luego es tomado y, por la mayor parte, los maestros de estos navíos no son señores de ellos, son maestros postizos, gente de poca manera y honra y así se dejan estar en los puertos donde llegan descuidados y con vicios, como las naos no son suyas, ni les va interés. Y en el despacharse del puerto para venirse en España, no tienen el cuidado que conviene y, por esta dilación, la broma destruye las naos y las corrompe y cuando vienen para España se pierden muchas y aun se sospecha que [a] los maestros que las traen a cargo se les da poco y, como les va poco interés y ellos son de mala vida y fama, sospéchase que ayudan a hurtar parte de lo que se escapa.

Ítem, hay ordenanzas [de] que las naos que vienen de Indias suban con todo el oro y plata [y] perlas que traen a la ciudad de Sevilla, para que allí sean visitadas por los jueces de la Casa de la Contratación. Y, cuando aquella ordenanza se hizo, navegaban navíos de ciento y cincuenta toneles y de a doscientos y ahora navegan navíos de cuatrocientos y quinientos y pescan mucha agua y corren mucho peligro sobre el río porque como son de pequeños cimientos y muy alterosos, en tocando, luego trastornan poniendo las gavias al agua.

Ítem, era menester para que las naos naveguen en tiempo de invierno y vayan y vengan con más orden y seguridad que hasta aquí vayan cada año de Sevilla dos flotas a las Indias, la una, que salga a primero de abril, y la otra, a primero de octubre, yendo visitadas todas las naos conforme a las ordenanzas de la contratación de Sevilla. Habiendo paz no han menester armada sino que, en cada flota, vaya un general que la gobierne y que ejecute las ordenanzas de

ESTEBAN MIRA CABALLOS

la visita y cosas tocantes a la navegación, dándole alguna autoridad para representar su oficio. El remedio que me parece se debe tener en esto es lo siguiente:

El que fuere capitán general de la flota ha de visitar en Sevilla, por su persona y por ante el escribano, todas las naos que hubieren de cargar para las Indias [,] para ver las fuerzas y reparo y aparejos, gente y artillería y municiones que ha menester para el viaje. Y que no pueda hacer edificios ningunos en la dicha nao, más de aquellos que le fueren señalados, so pena de perder la nao y fletes. Y que, así visitada, pueda cargar en cualquier parte de la ría de Sevilla que quisiere porque la nao pequeña que pudiere bajar con la carga la tomará en la dicha ciudad de Sevilla y la nao que fuere grande y pescare mucha agua pasará los malos pasos sin carga y, después de pasados, llevaránle la carga en barcos y, de esta manera, se aprestarán las naos con harta más brevedad y seguridad y no se mojarán, ni maltratarán las mercaderías como hacen, cargándolas en la ciudad de Sevilla, y después volverlas a descargar y tenerlas dos meses cargadas en el barco.

Ítem, se podrá mandar que, pasados tres años que serán gastados los navíos que ahora navegan en la carrera de las Indias, que no puedan visitar ningún navío para cargar para Indias, habiendo navegado en levante o poniente de dos años arriba. Y esto se cuente desde el día que se botare hasta el día que fuere su dueño a pedir visita. Y, sobre ellos, no puedan hacer edificios más de los que traen sino fuere alguna cosa que forzosamente se vea que es necesario y provechoso para fortificación y seguridad de la dicha nao y mercaderías. Y, dentro de estos dichos tres años, digo se acabarán los dichos navíos que ahora navegan en la carrera de las Indias y entenderán todos esta ordenanza y procurarán de hacer navíos a posta para la navegación, que será causa que se navegará con harta más seguridad y brevedad que hasta aquí y podrán sufrir harta más tormenta y la artillería que les echaren y jarcia y pavesaduras para defensa de los enemigos.

Ítem, ha de mandar que, pasados los dichos tres años, no se pueda visitar para la Carrera de las Indias navío que pase de cuatrocientas toneladas porque éstos, como no edificuen sobre ellos, no pescarán mucho agua y, siendo mayores, son peligrosos para el río por haber en él muchos bancos y no pueden salir la barra de Sanlúcar sino con aguas vivas y, muchas veces, cuando las hay, falta el tiempo y, otras veces, cuando hay tiempo, son aguas muchas y no pueden salir por los navíos pescar mucha agua que es causa principal que los navíos se detengan mucho en Sanlúcar de que se recibe gran daño. Y para los puertos que hay en Indias y para la navegación de ida y vuelta del porte de cuatrocientos toneles como no sean mayores podrán salir la barra de Sanlúcar en todas aguas muertas.

Ítem, que al tiempo de la visita no pueda llevar ningún maestre marinero que no sea examinado por el capitán general [,] para que no haya el fraude y engaño que hasta aquí. Y que el capitán general no consienta ir ningún marinero extranjero en la flota, poniendo pena al maestre [,] que ha de ser privado del oficio y desterrado a galeras por diez años o perpetuamente no lleve

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA...

ningún extranjero por marinero ni pasajero sin licencia, ni en nombre de marinero. Y al marinero notificarle que, so pena de ser desterrado a galeras perpetuamente y perdimiento de sus bienes, no se quede en las Indias y que se vuelva en la nao que fuere y los que fueren en naos que hubieren de dar al través entiendan que van con condición [de] que han de volver en los primeros navíos que volvieren a España.

Ítem, cuando se quejaren los maestros de las naos que no pueden hallar los marineros que les echaron en la visita es cierto que los hallarán y, cuando les faltare alguno, hallarán muy buenos soldados españoles que han navegado en la carrera de las Indias tres o cuatro viajes que están medio diestros. Y, para el tiempo de pelear, vale un español de éstos por dos extranjeros y por tres. Y cuando viere el maestre que, faltándole marineros, el capitán general le ha de mandar llevar sobrados españoles en lugar de los que le faltan [,] tendrá todo cuidado de los buscar y con esta orden en breve tiempo habrá muchos marineros naturales en la navegación de las Indias y muchos marineros portugueses se vendrán con sus mujeres e hijos a vivir a Sevilla y al Condado y a Cádiz y a otras partes de estos reinos. Y, con esta orden, no se quedarán tantas naos en las Indias y habrá muchos marineros que las traigan que, como vean los dueños de ellas que tienen marineros que les traigan sus naos a España sin dineros, no las querrán dejar y los fletes bajarán y, si esto no se remediase, según las naos que dejan cada año en las Indias en poco tiempo no habrá madera en España para hacer naos y se quitará que no naveguen en las Indias extranjeros, ni pasen a ella tanta gente ruin, de mala vida, como hasta aquí han pasado en las naos merchantes.

Ítem, se debe mandar que todo el oro, plata [y] perlas que vinieren de las Indias que, como la nao que la trajere, llegada que sea, a las Forzadas, que está [a] siete leguas de Sevilla, pueda el maestre descargarlo en un barco e irse con ello a la ciudad de Sevilla [y] así entregarlo a los oficiales, porque van en un día o en una noche y en menos tiempo. Y harto más aparejo tiene el maestre de hacer lo que quisiere, yendo en la nao, que llevarlo por esta orden y las dichas naos podrán ser visitadas por la orden acostumbrada cuando llegan a Sevilla, estando presente el capitán general, para que vean la visita que se les dio al partir y vean lo que se les toma. Y, a los que no lo hubieren cumplido, ejecute el capitán general en ellos la pena en que hubieren caído, tocante a la visita y navegación, y las demás, las castiguen los jueces como tienen de costumbre.

Ítem, que para mediado marzo se ha de mandar a los jueces de la Casa de la Contratación de Sevilla que tengan dados los registros a los maestros que han de partir con la flota que ha de salir a primero de abril y que el capitán general visite las dichas naos de la flota si van como conviene, pues las ha de llevar a su cargo. Y verá si tiene las cosas necesarias que les fue echado por la visita y, al que no la tuviere, ponerles pena que las lleve o, en defecto de no las tener, dejarle en el puerto y por la mar, allegado al primer puerto ver si han cumplido lo que les fue mandado por la visita y, al que hubiese caído en la pena, ejecutarle.

ESTEBAN MIRA CABALLOS

Ítem, el que fuere capitán general no ha de ser prohibido por un viaje sino que diga la cédula por el tiempo que Su Majestad fuere servido [,] para que los maestros le tengan más temor y amor y respeto porque, como dicen que es por un viaje, será ocasión que sean atrevidos y desvergonzados y para que no se aparten de la capitana, que lo suelen hacer muy desvergonzadamente con ver que, llegados a Sevilla, no es parte para los castigar vanse por donde quieren. Para esto, el que fuere capitán general por el tiempo que Su Majestad fuese servido, ha de tener en la tierra el mismo poder que tuvo en la mar, para castigar la gente de mar que fue y vino en la flota por el delito que hizo en la mar. Y han de ser ejecutadas las ordenanzas tocantes a la navegación que [,] consta orden, ellos tendrán el amor y temor necesario para que no se aparten y anden como conviene.

Y en los jueces de la Casa de la Contratación de Sevilla no han de ser jueces del capitán general sino fuere para, con acuerdo del prior y cónsules, [que] hagan la instrucción de lo que el dicho capitán general ha de hacer en el viaje. Y lo han de enviar a Su Majestad para que lo mande y firme porque será causa [de] que las justicias de las Indias den más favor y ayuda para que las naos se descarguen con más presteza y brevedad porque, en ir firmadas de los jueces, las dichas instrucciones no estiman ni favorecen las justicias que están en los puertos de las Indias a los dichos generales para que con brevedad despachen sus flotas ni los maestros tienen tanto respeto a su general como debían tener. Y, si los dichos jueces de la Casa de la Contratación son informados [de] que el capitán general que fuere con la dicha flota hace lo que no debe en alguna cosa, así en la visita principal de las naos o como la que hace en Sanlúcar o en el dicho viaje a la ida o a la venida, o disimulación de algún maestro o piloto no ejecutando las ordenanzas que, en tal caso, pueden hacer información y enviarla al Real Consejo de Indias para que, si el capitán general hiciera lo que no debe, Su Majestad le mande castigar.

Ítem, todas las veces que viniere el tiempo que las flotas han de partir que es, como tengo dicho, la una, a primero de abril y la otra, a primero de octubre, como el general quiera salir podrá ser ciertamente para entonces, habiendo tiempo, y los navíos podrán salir de todas aguas muertas que como él se embarque en la nao que le pareciere con su persona y criados, y su almirante en otra, y se saliere la barra de Sanlúcar, mandando a los navíos que tuvieren los registros sigan la bandera, no hay más para qué esperar y al que no estuviere preso está cierto que de ahí a seis meses no habrá flota. Y éste tal que se quedare, aunque de ahí a quince días esté presto para poder partir, en ninguna manera se le ha de dar licencia para poder ir solo, sino que espere la primera flota que saliere que si se abre la puerta para uno todos pretenderán lo mismo y es hacer mucho daño a los mercaderes y desordenar las flotas. Y esto se debe guardar mucho para que entiendan todos que han de estar prestos para el día señalado que la flota hubiere de salir y, el que no lo estuviere, que ha de aguardar la flota venidera. Que como todos vean que esto se ejecuta y guarda, todos se aparejarán para ir con sus flotas en conserva y dudo que por su voluntad se aparte ningún maestro, ni piloto de la capitana, entendiendo que,

PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS DISEÑÓ EL MODELO DE FLOTAS DE LA CARRERA...

venidos a Sevilla, su gente les pueda castigar como en la mar. Y, este temor, les hará no ser desvergonzados como hasta aquí y tener todo temor y amor a su general.

Item, el que fuere capitán general ha de llevar, para traer la autoridad que el oficio requiere y para poder ejecutar la ejecución (*sic*) de la justicia, los oficiales siguientes: ocho gentiles hombres y seis alabarderos y cuatro trompetas, un alférez, un sargento, un alguacil real, un clérigo, un cirujano, un pífano y un atambor, que es todo veinticinco personas. Y, el almirante, ha de llevar hasta doce para que, al tiempo que se apartare la flota de Nueva España o de la Tierra Firme, se quede alguna autoridad para que le tengan el respeto necesario, porque el cirujano y el clérigo sirven a toda el armada y el alguacil real no se puede ejecutar justicia sin él, y el alférez y sargento, de estar en ausencia de el [del] general, ordinariamente en los navíos el atambor y pífano no se puede excusar y las trompetas excusan mucha pólvora. Y los gentiles hombres, son para que muchas hay pasiones entre maestros y pilotos en los navíos, sea uno de éstos por capitán. Y, los alabarderos son para guardar la persona del que fuere general y, cualquiera nao de las que estuvieren cargadas, holgará de llevar al dicho capitán general con sus oficiales dentro de ella, sin que le paguen ningún sueldo. Y, con esta orden, me parece se navegará en la carrera de las Indias con más seguridad y brevedad y la hacienda de Su Majestad y particulares será más aprovechada e irá [a] hibernar más segura. Y de todo esto, si se provee, recibirán gran merced y contentamiento todos los que navegan y tratan en la Carrera de las Indias [,] que no habrá ninguno que lo contradiga y el prior y cónsules desean que se haga.

Item, de Portugal van muchas carabelas y navíos a las Indias y cargan las mercaderías de las que les parece que pueden haber más interés y vanse a las islas de Canarias y toman algunos vinos y hacen sus registros y vanse camino de las islas de Santo Domingo o de Puerto Rico o de Cuba. Estos navíos llevan todos los marineros extranjeros y pasajeros por marineros y van sin visitarles los navíos y no llevan ningún artillería, ni defensa para con el enemigo. Y, así, cualquier francés que ande en las Indias los toman, como no hallan en ellos ninguna defensa y vuelven estos navíos cargados de azúcares y cueros a Portugal y a Sevilla y Cádiz y, por el ocasión que éstos dan a que los enemigos los puedan tomar, por no traer armas defensivas ni ofensivas, de codicia los franceses [han] de ir a las Indias a robar porque están ciertos harán presas y, cuando las mercaderías en estas dichas islas no tienen buen valor, los cargan en otros navíos que andan al trato, haciendo allí su registro para Tierra Firme u Honduras o Nueva España a las partes que les parece valen más y tienen sus compañías secretas. Y, lo procedido de todo esto, envían a las islas de las Azores y a Portugal y a mercaderes de Sevilla y, por esta orden, entra en Portugal cada año mucha hacienda. Y alguna vez, el maestre que trae este dinero a cargo, arriba a las Azores o a Portugal, fingiendo que el tiempo fue la causa. Y van y vienen a las Indias cuando quieren, sin aguardar flota, lo que no hacen ni podrán los de Sevilla. El remedio que en esto me parece se debe tener es lo siguiente:

ESTEBAN MIRA CABALLOS

Ítem, que por el bien de las islas de Santo Domingo y Puerto Rico y Cuba y por el de las islas de Canarias, puedan cargar todas las mercaderías que en ellas hay para las dichas islas y que de una para otras pudiesen tratarse y contratarse estas dichas mercaderías, gastándose y consumiéndose en las dichas islas, so pena [de] que el que las sacare de las dichas islas de Santo Domingo o Puerto Rico o Cuba para Tierra Firme o Nueva España u otras partes las tengan perdidas con el valor del cuatro tanto. Y, de esta manera, serán [a]bastecidas las dichas islas de bastimentos baratos y se poblarán de más gente y los vecinos que en ellas viviesen tendrán harto más contentos. Digo los comunes, porque los ricos son los que las compran y las envían a vender a las partes de Tierra Firme o Nueva España u Honduras que tienen más valor. Y, si esto no se remedia de esta manera, aunque vayan muchas mercaderías a las dichas islas no por eso dejarán de valer muy caras por la saca que suelen tener.

Ítem, todos los navíos que hubieren de cargar en las islas de Canarias para las Indias han de ser visitados en la ciudad de Sevilla, conforme a las ordenanzas de la Casa de la Contratación y que el maestre dé fianzas en la ciudad de Sevilla [,] que no partirá de las islas de Canarias sin cumplir la visita que el capitán general le diere en la ciudad de Sevilla y que en la ida y vuelta cumplirá las ordenanzas de la dicha Casa y que, volviendo a España, aunque arribe a Portugal, vendrá con el registro a la ciudad de Sevilla para que, cuando éste no cumpliere lo susodicho, ejecuten en su fiador. Y que todos los otros navíos que navegaren en la Carrera de las Indias, no habiendo cargado en Cádiz, y habiendo cargado en otra cualquier parte, puedan ser tomadas y perdidas las mercaderías y prender sus personas y echarlos a galeras perpetuamente y esto me parece se debe remediar porque hay grande desolución (*sic*) en ello. Y a las islas de Canarias y Santo Domingo y Puerto Rico y Cubas (*sic*) será hacerlas gran merced y que, las justicias de las Indias o el que fuere capitán general de la flota o cualquier de ellos, pueda ejecutar la ordenanza que se les pusiere.

Ítem, me parece que el remedio más acertado que se puede tener para que los navíos anden en toda España muy en orden y seguros de franceses y tormentas, que navegasen hombres naturales de honra y de hecho y muchos hijosdalgo. Que debería Su Majestad mandar que, en todos sus reinos, no se pudiese asegurar ningún navío de tormenta, ni franceses y otro ningún peligro y que las mercaderías las pudiesen [a]segurar sus dueños de todos peligros si no fuese de corsarios [,] para que el mercader trabajase de buscar navío bien armado y con gente de hecho. Y el maestre procurará de entrar en la mar con navíos para sufrir toda tormenta y con buenos marineros y buena artillería y municiones pues esto les ha de valer para salvar sus haciendas. Y, si esto se mandase, antes de veinte años que hubiese paces, que hubiese guerras, sería la nación española por la mar los mejores guerreros del mundo y los franceses y otras naciones tendrán harto que hacer en andar seguro, navegando en sus tierras, sin venir a robar en las ajenas».

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL DON DIEGO DE ALARCÓN Y OCAÑA. AÑO 1711

Carlos Alberto HERNÁNDEZ OLIVA
Geólogo

Introducción

Intentaremos de manera sucinta —pero documentada— arrojar un poco de luz sobre uno de los más célebres naufragios ocurridos en la costa norte de La Habana. Mucho se ha especulado sobre estos pecios, adjudicándoseles valores millonarios, como si no hubiesen sido profusa y exhaustivamente rescatados en la época.

El navío *Santísima Trinidad*, almiranta de la Armada de Barlovento, conducía ricos caudales del rey y de particulares, lo cual explica el empeño en recobrar la carga. Todo apunta a que encalló muy cercano a tierra y en poca agua; pero, al ser víctima del mal tiempo, su casco fue atado a elementos fijos en tierra, como árboles, a fin de garantizar que la resaca y corrientes no lo arrastrasen mar adentro.

La diligencia de los principales oficiales permitió salvaguardar el tesoro, pero no impedir la muerte de casi 60 personas sólo de la almiranta, sin contar los demás buques del convoy.

Inicialmente, y a manera de contexto general, propongo un somero acercamiento histórico a la gestación, sostén y avatares de la Armada de Barlovento, lo cual dará paso directamente al terrible momento del abordaje, que ilustramos a partir de las declaraciones de los sobrevivientes. Posteriormente, y como era menester, las cargas fueron salvadas, y aunque quizá cargue un poco las tintas con los efectos librados de la desidia del mar, he abundado en las actividades de buceo y los valores y enseres recuperados, en un intento por reflejar lo más cumplidamente posible el tremendo y complejo fenómeno de un naufragio, con todo lo que acarrea.

La Armada de Barlovento. Apuntes históricos

Este sumario esbozo sobre el nacimiento y desarrollo de la Armada de Barlovento permitirá una visión global de este importante contingente naval. Constituyó una de las fuerzas destinadas a limpiar de enemigos las costas caribeñas, y a garantizar de este modo la seguridad de los convoyes que transportaban las mercaderías de las que dependía, en gran medida, el Reino.

CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

Se pretendía el incremento de las defensas navales en las colonias hispano-americanas, evitando el penoso y costoso viaje desde la metrópoli. Con una armada en el teatro de operaciones, no era necesario esperar meses a que llegaran refuerzos salvadores, sino que se podía salir a combatir con mayor presteza.

Una de las primeras noticias que hemos encontrado sobre la estructuración de la Armada corresponde al año 1600, como parte del discurso del cabildo de la ciudad de Los Ángeles sobre la fundación de dicha fuerza naval y la necesidad contribuir al sostenimiento de la misma (1).

Ciertamente, casi todas las posesiones ultramarinas se verán involucradas en la creación y sostenimiento de esta fuerza. En 1609, una real cédula a Juan de Borja Enríquez, capitán general de la Armada de Barlovento, acompañando relación, para que informe de la conveniencia de fundir en San Cristóbal de La Habana la artillería necesaria para su armada, del precio a como saldría a Su Majestad en la Habana el cobre de dos fundiciones y para que procure que el gobernador de la ciudad ponga en ejecución lo que se le ordena (2).

En 1608 el rey emite varias cédulas, libranzas y providencias encaminadas a la construcción de nueve buques en La Habana. Para ello se logra un asiento con Dionisio Lermite, de procedencia flamenca, vecino de Valladolid, quien contribuiría a la arboladura y otros pertrechos.

Es oportuno agregar que en ese mismo año se emiten los títulos de almirante al esforzado y hábil marino Martín de Vallecilla, así como el de capitán general de la armada de Barlovento a Juan Enrique de Borja (3).

Armar estos barcos, además, le dio un nuevo aire no sólo a la construcción naval, sino al comercio, tal y como se desprende de una real cédula emitida al gobernador y oficiales reales de Cartagena pidiendo respuesta a una carta, fechada en enero de 1612, de Gaspar Ruiz de Pereda, gobernador de La Habana, en la que se interesa sobre lo recaudado de la venta de residuos de dos bajeles que se fabricaron para la Armada (4).

Desde 1616, el armador Alonso Ferrera logró anuencia real para armar bajeles en el puerto habanero, bajeles destinados a las defensas costeras. En tal sentido, apremia el soberano: «Por cuanto en el asiento que he mandado tomar con Alonso Ferrera residente en la Ciudad de La Habana sobre el fabricar en el puerto de ella cuatro galeones para la Armada de la guarda de la carrera de las Indias...» (5).

Nuevamente, y casi una década después, por real cédula de 16 de abril de 1627, mandó el rey fabricar algunos bajeles para la Armada, lo cual incrementará definitivamente la actividad de la construcción naval en la ciudad. Sin

(1) AHN, 141, Diversos-Colecciones, 34, N. 14.

(2) AGI, Santo Domingo, 869, L. 6, ff. 12r-12v.

(3) AGI, Contaduría, leg. 554.

(4) AGI, Santo Domingo, 869, L. 6, ff. 178r-178v.

(5) AGI, Contratación, leg. 4895.

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...

embargo, «la idea de crear la Armada de Barlovento, a fin de que alejase de Cuba los peligros que solían amenazarla, fue sustituida por la providencia que destinó los galeones construidos en La Habana a la guarda de la carrera de Indias» (6).

En el mes de mayo de 1636 el virrey de Nueva España le envía una carta al rey en la que le proporciona toda una serie de elementos para el buen funcionamiento de la Armada, y además dispone de 200.000 pesos para comenzar y adquirir seis navíos (7).

Ese mismo año, otra real cédula de Felipe IV (8), dirigida a don Martín de Saavedra y Guzmán, gobernador y capitán general del Nuevo Reino de Granada y presidente de su audiencia, le conmina a que apreste las necesarias contribuciones de dicho reino destinadas al mantenimiento de la Armada.

En 1640 está creado el nuevo derecho de la Armada de Barlovento, tal y como se desprende de las cuentas tomadas al capitán Juan de Oribe Salazar, administrador del referido derecho, por los contadores Alonso Dávila Gaviña y Sebastián de Pastrana y Cabrera en Cartagena de Indias (9). Este nuevo impuesto pretende paliar, en alguna medida, la siempre necesaria demanda de dineros a fin de mantener esta fuerza naval.

Sin embargo, los esfuerzos por mantener en estado operativo la Armada siempre serán pocos, pues se necesitaba, de forma más o menos constante, destinar recursos para su mantenimiento tanto material como logístico, no sólo por la presencia de enemigos de España, sino por el ataque de xilófagos, tempestades, etc. Estará siempre necesitando de nuevas inyecciones de capital, bien sea en barcos, bien en pertrechos, vituallas, marinería...

Con todo, la voluntad era tremenda y a veces los resultados lamentables. Para 1689 encontramos una carta de Gaspar de la Cerda, conde de Galve y virrey de Nueva España, dirigida a su hermano el duque del Infantado, lamentando el mal estado de la Armada de Barlovento y exponiendo la ayuda que brindó al presidio de Campeche (10).

Sin embargo, en la última década la Armada estará muy activa. Para el mes de agosto de 1692 tomó represalias contra unos barcos franceses a la altura del puerto de Guarico, en Santo Domingo (11).

En diciembre de 1692 es enviada a Santo Domingo con la misión de defender la isla ante eventuales enemigos (12), lo cual evidencia inequívocamente su capacidad y disponibilidad en el apoyo a las defensas del Caribe y el tráfico mercantil hispano.

El inicio de la decimoctava centuria no se presenta de forma muy halagüeña, tal y como se desprende de otra misiva firmada el conde de Galve a su

(6) GUERRA R.; J.M. Pérez; J.J. Remos, y E. S. Santovenia: *op. cit.*, p. 188.

(7) AGI, México, 31, N. 49.

(8) AHN, Diversos-Colecciones, 33, N. 30.

(9) AGI, Contaduría, 1401

(10) AHN, SN. 1116, Osuna, CT. 54, D. 59 (1-3).

(11) AHN, SN. 1116, Osuna, CT. 56, D. 73.

(12) AHN, SN. 1116, Osuna, CT. 56, D. 90.

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...

hermano, escrita apenas tres años después de la anteriormente citada, en la cual dice sentirse dolido por la falta de azogues en Indias y hace hincapié en la necesidad de mantener la Armada de Barlovento (13).

Quizá estos desvelos llegaron a la corte, pues la actividad constructiva naval cobrará nuevo impulso a principios del siglo XVIII, cuando una real cédula al arzobispo de México (fecha en 1703) Juan Ortega Montañés, para entonces virrey interino de Nueva España, le conmina a que descuenta del situado de Filipinas los 1.657 pesos que el gobernador de esas islas, Fausto Cruzat, avisó había importado el donativo gracioso pedido para armamentos marítimos.

Por esta misma vía se le encarga que pida a Cruzat certificación de lo que haya importado el valimiento por cuatro años de las medias anatas de las encomiendas, pues esto se ha de aplicar también a los armamentos marítimos y fábrica de bajeles para la Armada de Barlovento (14).

Esta instrucción es refrendada por real cédula al duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, acusando recibo de su carta de 10 de abril de 1703, en que daba cuenta de haber aplicado a la Armada de Barlovento los 1.657 pesos del donativo que se recogió en Filipinas (15).

Realmente puede considerarse importante el papel de esta fuerza naval, por las fechas que nos ocupan, en la salvaguarda de las costas caribeñas. Las necesidades siempre crecientes de los comerciantes y los intereses individuales primarán, pero en la práctica, la esencia que movió a su creación se mantuvo con ligeros matices, en tanto más de una vez fueron cargadas en las bodegas de los galeones riquezas hacia España.

Una de esas armadas, la de 1711, transportaba parte de las riquezas que desde Nueva España se destinaban a paliar los problemas económicos del rey. Su misión, empero, se vería abocada en parte por la fatídica combinación de los vientos, corrientes y bajos del norte de la provincia de La Habana, hasta provocar su casi total aniquilación.

El naufragio. Testimonios directos

Este naufragio está muy bien documentado, dada la relevancia del registro y lo que significó la posible y momentánea pérdida para las arcas reales. En virtud de ello, me ha parecido conveniente abundar en las citas, lo cual permitirá acceder a testimonios de primerísima mano que nos pondrán a tono con las incidencias del abordaje.

La Armada estaba compuesta por:

(13) AHN, SN. Osuna, CT. 55, D. 68.

(14) AGI, Filipinas, 332, L. 10, ff. 199r-200r.

(15) *Ibidem*, 343r-343v.

CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

- *Santísima Trinidad*, nave almiranta;
- *Nuestra Señora del Rosario*; su capitán, don Eugenio Martínez de Rivas;
- fragata *Santísima Trinidad*; capitán, Agustín Bravo;
- fragata de Miguel de Monzano;
- balandra francesa *La Real*; capitán, Juan Pitti.

El naufragio

Como apunté en la introducción, me parece interesante escuchar directamente de los protagonistas el relato sobre el naufragio, por cuanto así se aprecia mejor el dramatismo de los sucesos. En este caso, los testimonios son harto elocuentes e ilustrativos.

Declaración de Juan Marín, artillero. Venía en la fragata Santísima Trinidad

«El día 15 reconocieron las Mesas del Mariel, con tenue viento se vinieron acercando, y estando como a 5 leguas de tierra, a las 5 de la tarde, se levantó una turbonada, y Francisco Juan, piloto principal, mandó aferrar las gavias y pusieron la proa casi al nornordeste, y así se mantuvo hasta la noche, que pasó la fogorada (*sic*) de viento y marearon la vela mayor con su trinquete, siempre la vuelta de fuera al lesnordeste, y como a las 2 de la madrugada varó dicha nao en los arrecifes de Santa Ana, cinco leguas a sotavento de este puerto, y juntamente el navío *Nuestra Señora del Rosario*, la fragata, *Santísima Trinidad*, la fragata de Miguel Manzano y la balandra francesa de don Juan Pitt (...) el mucho viento y la mar que se levantó, ayudados de las aguas que corrían para sotavento, chuparon dicha nao y las demás hasta que vararon, cosa que al testigo le ha causado grande admiración, porque tiene hechos 5 viajes a este puerto, y en tiempo de nortes ha observado que el curso ordinario de las corrientes es para barlovento, y esto mismo creyeron haber experimentado ahora, y se hallaron engañados porque reconocieron con su pérdida que corrían las aguas con violencia para sotavento (...). Luego que amaneció dispuso el almirante que la gente se salvase poniendo andaribel y jangada, que se hizo de un cuartel del navío, y al mismo tiempo despachó quien trajese la noticia...» (16).

Declaración de Miguel Alfonso del Manzano, dueño en parte y capitán de la fragata Nuestra Señora de Begoña y de las Ánimas y piloto de ella

El día 15 reconocieron las Mesas del Mariel, y

«... como a las 4 de la tarde vinieron perlongando la costa en distancia de 3 leguas (...) con el tiempo claro por el sudueste, y como a las 5 de la tarde, intempestivamente se armó una turbonada por el norueste, y la dicha Almiran-

(16) AGI, Contratación, leg. 2723.

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...



Contexto geográfico de la zona occidental de Cuba. La flecha roja marca el bajo de Santa Ana, perfectamente situado. (Mapa dibujado por Joan Vinckeboons. Sección de mapas de la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, Washington [1639].)

ta, con las demás embarcaciones «pusieron puños a la mura a salir para fuera la vuelta del nordeste, cuarta al leste, cada uno de por sí, haciendo fuerza de vela con las velas que el tiempo le daba lugar, el cual fue siempre cargando y metiendo mar y viento, y duró por el noroeste hasta las 7 de la noche, y luego se pasó e hizo mansión (*sic*) en el norte, donde se mantuvo; y pasadas las 4 ampollas de la Salve hizo farol dicha Almiranta para que la siguiesen, y siguiendo todas las embarcaciones su derrota, que la llevaba al nordeste cuarta al leste, con cuya proa todos lo seguían muy bien ir zafos por correr la costa del leste al ueste y llevar tres cuartas de barlovento. Y como a las 2 de la madrugada, hallándose el testigo con su fragata por la popa y barlovento de dicha Almiranta, habiendo antes oído tres cañonazos que de ampolleta a ampolleta disparaba dicha Almiranta, que conoció el testigo era señal de pedir favor, hizo el testigo fuerza de vela por alcanzar dicha nao, botó arriba en busca de dicho farol, y habiendo llegado cerca dicha Almiranta, reconoció estaba perdida y viró en redondo por hallarse empeñado sobre los arrecifes, y mareando la gavia por hacer más diligencia de salir para fuera, le entró un

CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

golpe de mar tan grande que la gente largó los escotines de dicha gavia, y con este motivo la dicha su fragata fue para tierra anegada, varó y se acostó sobre los mismos arrecifes de Santa Ana, donde por salvar las vidas hizo picar los palos y se mantuvo en el casco hasta que fue de día, que echó la lancha al agua y en ella se escaparon todos (...) estaba la noche tan cerrada, que aun después de perdidos no veían la tierra ni se reconoció hasta que fue de día...» (17).

Los que conocían aquella navegación decían estar sorprendidos y no creían haberse perdido en la costa de La Habana, sino entre los cayos de Los Roques, porque en este tiempo corren las aguas para barlovento, y aquella noche fueron para sotavento.

Declaración de Pedro de Castañeda, piloto principal de la fragata Nuestra Señora del Rosario, cuyo capitán era Eugenio Martínez de Rivas

Reconocieron las Mesas del Mariel a las tres de la tarde, corrieron la costa a cuatro leguas de tierra. A las cinco y media se levantó turbonada por el noroeste. Pusieron la proa para afuera. El mal tiempo duró aproximadamente dos horas, y después largaron papahígos, mayor y mesana

«para mantenerse más bien para barlovento, cuya derrota y navegación le parece a este testigo era muy segura (...) en consideración a juzgarse por ella ir zafos por correr la costa del leste al ueste desde el puerto de Bahía Honda hasta el de Matanzas. Y como a las 2 de la madrugada, impensadamente se hallaron varados cerca de tierra y totalmente perdidos, 5 leguas a sotavento del puerto...» (18).

Declaración del capitán Francisco Pabón, dueño y capitán de la balandra San Bernardo (ésta no naufraga)

Salió con registro de Veracruz para España con la almiranta. Al comenzar la turbonada, a las cinco de la tarde, todas las embarcaciones ponen proa afuera, intentando alejarse de la costa, y así se mantuvieron hasta el anochecer,

«que pasó el viento, y marearon siempre la vuelta de fuera al lesnordeste, de suerte que se consideraron ya rebasados, por haber desde la prima noche descubierto la punta del Castillo del Morro, que sobresale. Y estando en esta inteligencia, como a las 2 de la madrugada se halló el testigo con dicha su balandra sobre los arrecifes, en que se hizo perdido, de donde la misma reventazón del mar lo arrojó fuera de los bajos, de que salió por ser pequeña

(17) *Ibidem.*

(18) *Ibidem.*

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...

embarcación, por cuya razón, milagrosamente, se libró de naufragar. Y habiendo logrado la fortuna de salir para afuera, al día siguiente al amanecer reconoció pérdidas en la costa, 5 leguas a sotavento del puerto, la dicha Almiranta...» (19).

Declaración de Juan de Malta, contramaestre de la almiranta, Santísima Trinidad

Culpa sólo al piloto Francisco Juan, «por las pocas velas que de su orden llevaba la nao, pues de haber navegado con todo el paño suelto hubieran salido más a barlovento...» (20).

Malta llevaba cincuenta años navegando por estos mares (¿cuántos años tendría para entonces?), y está admirado de que las corrientes fuesen a sotavento, cuando aquí, en invierno, siempre tiran para barlovento.

Hasta aquí, todo apuntaba a que habían sido sorprendidos por vientos y corrientes absolutamente inusitados para esta época del año y zona geográfica. Sin embargo, Jorge Malta considera que el piloto Francisco Juan tiene parte de responsabilidad en el abordaje, aduciendo para esto mal manejo del buque. ¿Tenía razón? ¿Pudo evitarse el desastre?

El 23 de diciembre de 1711 se procedió a comenzar la averiguación sobre la pérdida. Se tiene noticia de que Francisco Juan, piloto principal de la almiranta, se ha «ocultado», por lo que se le cataloga como culpable de dicha pérdida y se ordena su prisión.

Con todo, la falta de conocimiento era notable, tal y como se desprende del lo que dice otro testigo:

Declaración del capitán Agustín Bravo Basurto, que vino en su fragata Nuestra Señora de Regla y San Nicolás de Bari, con registro para Maracaibo y escala en La Habana

El día 9 le dio un norte y se apartó de la almiranta, y el 14, a las ocho de la noche, yendo en busca del puerto, dio con la almiranta, que le mandó seguir su farol:

«La fue siguiendo la vuelta del les uesnorueste hasta que fue de día, que aparejó a virar dicha Almiranta en busca de la tierra, la cual descubrieron a las 10 de la mañana, y que la Almiranta fue recalando en dicha tierra, y todos en su seguimiento, creyendo que el Mariel era el puerto de La Habana, y habiendo reconocido lo contrario, trató dicha Almiranta de salir para fuera, y todos en seguirle, y como a las 2 de la tarde del día 15 se armó una turbonada por el norte. El testigo, con su embarcación, cogió el barlovento de la Almi-

(19) *Ibidem.*

(20) *Ibidem.*

CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

ranta a distancia de dos leguas, y se previno a esperar que reventase la turbonada calando sus masteleros (...) y lo mismo hicieron la Almiranta y las demás.» (21).

El temporal entró por el norte, pero se mantuvo, observando lo que hacía la almiranta. Ésta encendió su farol al llegar la noche, y todos la siguieron la vuelta del este-nordeste.

En reiteradas ocasiones pusieron la proa al nordeste franco. El piloto le dijo que no sólo iban zafos de la tierra, sino que incluso temía que las aguas les pusieran en trance de desembocar, por el curso que éstas llevaban:

«Y yendo en conformidad, como a la 1 de la noche entró un grumete a toda prisa en la chopa donde venía la bitácora y se hallaba el testigo como capitán, y le dijo que se hallaban con un navío encima por la borda de sotavento, tan inmediato que se le vio el casco y velas. Y el testigo llamó a su piloto, que estaba en la hora de su sosiego, y le dijo que diera orden de zafarse de aquel navío. El piloto dijo que no había otro remedio que meter de loo (*sic*) todo lo posible, y que el navío no dejaría de arribar, y que así se zafarían» (22).

Puso un farol para que le viesan, y al poco ellos también vieron el farol encendido, por lo que creyeron que era la almiranta. Siguieron su derrota pensando que la seguían. A las dos de la madrugada les dio un golpe de mar, y luego otro los arrojó sobre unos peñascos donde, de la primera sentada, salió despedido el timón, y con él, toda la carroza con la caña de dicho timón; y un tercer golpe de mar les dio y les puso los palos y vergas sobre las propias peñas, donde quedó acostada dicha embarcación, y por salvar las vidas hizo picar los palos. Se mantuvo a bordo con toda su gente hasta que amaneció, y reconocieron haberse perdido en el paraje que llaman Cabeza de Vaca, cuatro leguas al oeste de La Habana.

Consideramos que con los testimonios citados quedan bien establecidos los aspectos principales del naufragio: causas, lugar, primeras diligencias, etc. Según Basurto, el testigo arriba citado, se puede reconstruir la secuencia en la cual quedaron varados los buques, pues dice que vieron por su popa el navío de don Eugenio Martínez de Rivas, la almiranta y la fragata de Miguel Alfonso del Manzano, y por la proa, la balandra francesa de don Juan Pitti.

La carga

Aun a riesgo de repetir información, citaremos los testimonios de algunos de los implicados en el desastre, enfatizando en este caso sobre la carga.

En una carta remitida por el almirante Diego de Alarcón y Ocaña al Rey le informa:

(21) *Ibidem.*

(22) *Ibidem.*

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...

«... habiendo salido de Veracruz el 29 de noviembre con la Almiranta de mi cargo, despachado del virrey duque de Linares con medio millón para Vuestra Majestad, y en mi conserva el aviso de don Eugenio Martínez de Rivas que me servía de patache, y otras embarcaciones de este tráfico, naufragué en esta costa con un norte el día 15 de diciembre, y también el referido aviso y otras tres embarcaciones de las que me acompañaban; y que habiendo puesto el tesoro de Vuestra Majestad en el Castillo de la Fuerza, pasé a esta ciudad a solicitar embarcación en que transportarme con este caudal (...) para lo que convoqué a Junta de Gobernadores y Ministros, la que se me negó, y sólo se resolvió dar aviso al duque de Linares para que determinara lo que había de ejecutar, a quien despaché embarcación con esta noticia (...) Se resolvió que me transportara con el tesoro de Vuestra Majestad en una nao de Honduras que estaba de partida para Cádiz (...) le puso 40 cañones, pero llegó orden del virrey para que no moviese el tesoro de La Habana hasta nueva orden suya» (23).

Más adelante, el 5 de enero de 1711, vuelve a escribirle el almirante a su soberano, esta vez para dar cuenta del monto de dinero que transportaba:

«500.000 pesos de remisión del duque de Linares, virrey de Nueva España, y hasta 80.000 de Guatemala y otros ministros, de socorro para Su Majestad.

»Y luego que salí a tierra me puse a recaudar el tesoro de Su Majestad, que logré y tengo puesto en el Castillo de la Fuerza de esta ciudad, con la mayor parte del de particulares que conducía, quedando en la solicitud de salvar todo lo que falta, hasta los últimos clavos y pertrechos del navío...» (24).

Este testimonio es de principios del mes de enero y da cuenta de que el dinero del rey está a salvo, y el de particulares, casi por completo, si bien los trabajos de rescate continúan. Cuatro días más tarde, el 9 de enero de 1712, en La Habana, los alcaldes ordinarios de la villa, Pedro Benedict Horruytiner y Agustín de Arriola, le relatan al rey:

«Ahogáronse más de 60 hombres de la Almiranta, algunos o los más pasajeros que vinieron en la flota del cargo del general don Andrés de Arriola que está en la Veracruz, y otros muchos quedaron tan quebrantados del suceso y del peligro en que se vieron, que algunos han muerto en esta ciudad. Luego que se tuvo noticia, el mismo día, el castellano don Luis Chacón, gobernador de las Armas de esta Plaza, y nosotros, dimos las providencias de recurso y defensa que fueron necesarias. Pasó una compañía con su capitán y un oficial real, que éste se mantiene hasta el presente. Y, finalmente señor, queda asegurado el tesoro de Vuestra Majestad en el Castillo de la Fuerza Vieja de este

(23) *Ibidem.*

(24) *Ibidem.*

CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

Presidio, y todo lo que se ha podido, que será la mayor parte del caudal de los interesados, y juntamente el situado de este Presidio y el de Cuba, y se ha dado noticia a Nueva España...» (25).

Hacia el 21 enero 1712 se podía tener una idea lo más exacta posible del monto y distribución de las cargas. Así, el maestre de plata, Cristóbal de Carvajal, dice que la plata del rey que se le entregó en Veracruz constaba de las siguientes partidas:

— Registro por la Real Caja de México

- situado de La Habana: 65.434 pesos en reales y medios;
- situado de Cuba: 35.000 pesos en reales y medios;
- remisión a España del virrey: 500.000 pesos;
- para el duque de Jubenasso (*sic*): 5.000 pesos.

Total: 605.434 pesos.

— Registro por la Real Caja de Guatemala:

- de diferentes aplicaciones, en plata doble: 44.939 pesos;
- por el valor de los tejos de oro: 1.686 pesos;
- por el valor de cinco planchas de plata: 809 pesos;
- para casas de aposento de los señores del Consejo: 8.915 pesos;
- para mesadas eclesiásticas: 1.541 pesos;
- para ventas y composiciones de tierras: 2.338 pesos;
- para don Juan de Castro Gallegos, de don Lorenzo de la Torre: 3.014 pesos;
- para limosna de N.^a S.^a de la Cabeza de Sierra Morena: 1.455 pesos;
- del obispo de La Puebla: 2.000 pesos;
- de Campeche: 1.700 pesos;
- para la reina, de orden del virrey de México: 25.000 pesos.

Total: 699.734 pesos.

Ésta es la plata del rey, que se separa del resto de lo salvado y se entrega al maestre de plata, Cristóbal de Carvajal, el 26 de enero de 1712.

Resumiendo; don Pintado, comisionado por el duque de Linares para llevar a España los caudales rescatados de la Armada, declara que recibe del maestre de plata Carvajal casi millón y medio de pesos, de los cuales inferimos que habría de particulares y contrabando.

Se rescata más de lo que declara inicialmente Carvajal; pero, como todo el tesoro se pone bajo el control del castellano de la Fuerza y demás autoridades, es muy difícil mentir sobre el monto total de lo rescatado, pues la contabilidad se le escapa a Carvajal, quien pierde el control.

(25) AGI, Contratación, leg. 2723.

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...

Por otra parte, al decir que se le mojaron los documentos donde tenía escrito lo relacionado con cada partida, establece una justificación detrás de la cual enmascara los problemas contables derivados de la carga no declarada. Con todo, se puede establecer que de los 699.734 pesos declarados por el maestre, casi el doble son entregados a las autoridades designadas por el rey y el duque de Linares para llevar a España correspondientes al contrabando y dinero de particulares.

El rescate

Sin exagerar, se puede afirmar que comenzó el mismo día del naufragio. En todo momento Alarcón priorizó la evacuación del personal e inmediatamente los caudales.

El 16 de diciembre de 1711,

«... como a las 11 de la mañana llegó el sargento Antonio de Quiñones a dar cuenta a su merced [Luis Chacón, alcaide del castillo de El Morro y gobernador de las armas de La Habana] cómo en el paraje que llaman de SANTA ANA, que está a sotavento de este puerto, han naufragado la almiranta de la Real Armada de Barlovento, del cargo del almirante don Diego de Alarcón, y otras embarcaciones de su conserva, donde al presente están...» (26).

Se participa la noticia a don Agustín de Arriola, alcalde ordinario de la ciudad y gobernador de lo político, a los oficiales reales y a Pedro Benedir Horruytiner, también alcalde ordinario y gobernador de lo político.

Llegaron al paraje el capitán Juan de Castilla Cabeza de Vaca (del presidio de La Habana) y Juan de Barrera Sotomayor, contador de la Real Hacienda, y

«... concurrieron otras muchas personas de la tierra, y habiendo abonanzado el tiempo, el día 17 llegaron diferentes embarcaciones y se dio principio a sacar la plata y demás carga del navío, y remitiéndose con la mayor cuenta y razón por don Cristóbal de Carvajal, maestre de plata del dicho navío, y por el contador de Real Hacienda, que se mantienen en dicho paraje, habiéndose ya asegurado en el castillo de la fuerza vieja todo el caudal que venía por cuenta de su majestad...» (27).

Se ordena despachar embarcaciones menores a la costa y playas de Santa Ana, a fin de rescatar lo que se pueda salvar. Para ello irá el contador Juan Barrera y Sotomayor, en un intento por controlar el complejo proceso de rescate. Igualmente valiosos son en este caso los testimonios de los implicados.

(26) AGI, Contratación, leg. 2723.

(27) *Ibidem*.

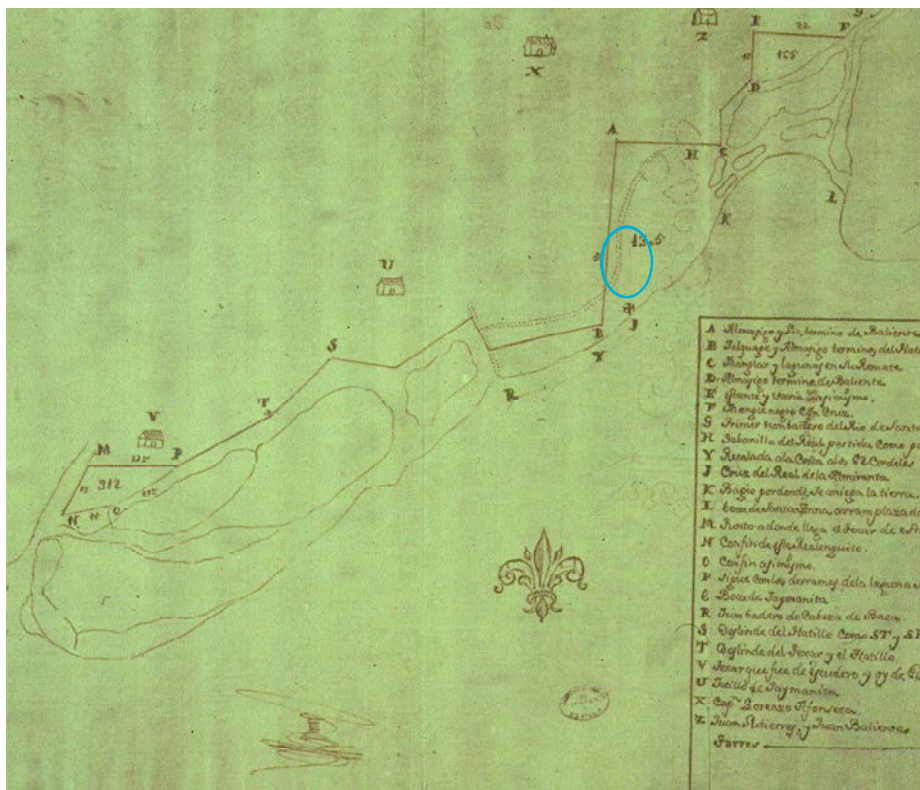
CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

Diego Pérez, artillero de la almiranta

Declara lo mismo que Alarcón, asegurando que el naufragio se produjo entre la boca del río de Santa Ana y Jaimanita, y que el día 17 llegaron de La Habana embarcaciones pequeñas para el rescate, «con que se principió la saca de la plata y carga de dicha nao»

Juan de Utrera, artillero de la almiranta

Declara el 28 de diciembre de 1711, doce días después del naufragio. Iba en la toldilla de la nao. Dice que naufragan en «los arrecifes de Santa Ana». La lancha quedó a bordo «derrumbada», y asegura que se salvó «la plata de Su Majestad y mucha de particulares en el Castillo de la Fuerza Vieja».



Mapa del bajo de Santa Ana. La cruz, marcada con la letra J, en este caso sí marca el sitio, el Real de la Almiranta. (Archivo General de Indias.)

*EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...**Domingo de Alorburu, pasajero de la almiranta*

Dice que las mismas corrientes recostaron el navío para tierra en los arrecifes de la costa, junto a la boca del río de Santa Ana y Jaimanita, y allí quedó acostado y hecho pedazos. Se sacó la plata de Su Majestad y mucha de particulares.

Juan Sebastián Carlín, artillero

«... se espaldeó la nao de manera que como a la medianoche varó sobre los arrecifes de la costa, en el paraje que llaman Santa Ana (...) donde se hizo pedazos...» Se sacó el tesoro del rey, la plata de los presidios y mucha parte de los intereses de particulares. (declaración hecha el 28 de diciembre).

Manuel Beltrán, artillero

«... algunos se ahogaron con la fuerza de la resaca y golpes de mar, que con la corriente hacían remolinos...» Se aseguró el tesoro del Rey y los situados del Presidio de La Habana y del de Cuba [Santiago de Cuba], y muchos intereses de particulares.

»El capitán Miguel de Ambulodi, vecino de La Habana, apoderado del Consulado de Sevilla (gremio o asociación de mercaderes), pide que se ponga a su cargo la administración del buceo. Parece que el almirante Alarcón y el maestre de plata de la nao no le dejaban participar en el rescate. Se acusan mutuamente. El almirante dice que «no reconoce al Comercio», y Ambulodi, que el almirante «no puede asegurar que todos los caudales y frutos de han se librar y salvar».

Además acota que

«... pero habiéndose reducido a estado de haberse perdido las marcas de muchos talegos y cajones y de otras arcas, y también de haberse perdido papeles y conocimientos, y ahogándose muchos dueños y encomenderos (...) porque el señor almirante no tiene dados fiadores, ni 25.000 ducados que da de fianzas el maestre de plata son bastantes para tanta suma de caudales y frutos como están perdidos... pues es notorio que se averiguó un hurto de 20.000 pesos o más, y los clamores de los comerciantes son grandes por los extravíos que hay por el defecto de providencia en la saca de los frutos y desarrreglo en las entregas...» (28).

Ambulodi pide hacerse cargo de la administración del buceo, valiéndose para ello de su actuación ejemplar en lo ejecutado con la almiranta que naufragó en la costa de Sibarimar en 1698 (*Nuestra Señora de las Mercedes*), pues hay grandes cantidades de plata que se están entregando y permitiendo llevar sin la justificación debida, lo cual pudiera acarrear serios problemas legales.

(28) AGI, Contratación, leg. 2723.

CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

Se habla del «Real de Jaimanita», de lo que se deduce que se estableció un campamento en el lugar para las labores de rescate, que no debieron de ser difíciles, puesto que se saca prácticamente todo en diez días. Este topónimo parece que varía con el tiempo y queda reflejado en un mapa ubicado en Mapas y Planos de Santo Domingo, 281 «Mapa del realengo de 4 caballerías situado en el Palmar de Santa Ana, a cinco leguas de La Habana», fechado en 1751, como Real de la Almiranta.

El 29 de diciembre se dice que se ha salvado y conducido todo el tesoro y la mayor parte de la carga sin que se haya necesitado la concurrencia del procurador del Consulado de Sevilla.

El 19 de enero de 1712 se pide al maestre de plata una relación de las partidas de este metal que recibió en moneda doble o menuda, y en pasta y oro, de cuenta de Su Majestad. El maestre dice que en el naufragio se le mojó su papelera escritorio con sus papeles y que el registro estaba muy deteriorado, lo cual parece cierto, pues lo enseña y se comprueba este punto. Se ordena a un escribano que lo ponga en su oficio.

Se concede licencia al maestre de plata, Cristóbal de Carvajal, para que se lleve la plata «a las casas de su morada» y allí la «endulce» (le quite la sal del agua de mar), la limpie y la vuelva a encajonar, devolviéndola al castillo de la Fuerza Vieja. El factor de la Real Hacienda debe asistir a esta operación.

Secuencia del salvamento

Este proceso nos permitirá acceder a la actividad febril desencadenada inmediatamente después del naufragio, con lo cual seguir el orden diario me parece la mejor forma de ilustrarlo.

La Habana, 19 diciembre 1711

El alférez Manuel Méndez de Acevedo, a cargo de la balandra francesa *La Graciosa*, una de las que ha ido al rescate, vuelve a La Habana y dice:

«... traer en ella porción de plata acuñada del casco de dicha Almiranta, que se pone en el Castillo de la Fuerza Vieja. La relación de la descarga es la siguiente:

- 162 talegos cerrados con plata acuñada;
- 13 talegos grandes cerrados con plata acuñada, que pertenecen al Padre Joaquín de Ortega, capellán mayor de la almiranta.

La Habana, 20 diciembre 1711

Descarga de la lancha de Agustín Castellanos, arrimada al Castillo de la Fuerza Vieja:

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...

- 155 talegos cerrados, con distintas marcas, de plata acuñada.
- 45 talegos, de socorros de gente de mar y guerra y oficiales de la Almiranta.
- Una caja grande y una frasquera, pertenecientes a un difunto, don Santiago de Reina, que se ahogó en el naufragio. No se abren.
- Descarga de la lancha del capitán Juan Núñez de Castilla, a cargo del alférez Antonio José de Ayala
- 86 talegos cerrados, 14 de ellos dobles y 72 sencillos, que parecen ser de a 1.000 pesos cada uno.
- 2 cajones precintados, parece que con plata acuñada.

- Descarga de otra lancha:
 - 100 talegos cerrados con plata acuñada.

- Descarga de la balandra francesa *El Dragón*:
 - 278 talegos, con diferentes marcas, con plata acuñada.
 - 2 cajones precintados, con diferentes números y marcas de fuego, que parecen ser de plata.

- Descarga de una piragua:
 - 6 zurroneados mojados con grana y añil.
 - 12 cajones medianos mojados.
 - Algunas cajas con ropa de vestir mojada.

La Habana, 21 de diciembre

- Descarga de una lancha:
 - 11 tercios de grana, mojados.
 - Una plancha de cobre
 - Algunas cajas grandes y pequeñas, abiertas, con ropa de vestir.

La Habana 22 diciembre

- Descarga de la balandra francesa *La Graciosa*:
 - 85 havas (*sic*) cosidas, que parecen de plata acuñada.
 - 339 talegos cerrados de plata acuñada.
 - 8 cajones precintados, con diferentes números y marcas, algunas confusas.
 - 2 barras de plata (1 pequeña)
 - Una plancha.

CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

- Una caja de cedro cerrada con su cerradura, y una barrica también cerrada por todas partes, en que dicen contenerse diferentes piezas de plata labrada.
- Plata acuñada procedente de talegos rotos, que se puso en una barrica.
- 3 tercios de grana.
- Un cajón de papeles mojados.

La Habana, 25 diciembre

— Descarga de lancha:

- 134 talegos con plata acuñada.
- 28 havas (*sic*) y 4 tenates (*sic*) con plata acuñada.
- 15 zurroneos con grana, mojados.
- 4 cajones medianos mojados
- 3 costalillos con vainilla, mojados

— Descarga de otra lancha:

- 35 zurroneos y tercios con grana y añil, muy mojados.
- 4 tercios aforrados en crudo.
- 2 tercios de cacao.
- 1 tercio con no se sabe qué.
- 1 tercio con purga de Jalapa.

Día 27, diciembre

— Descarga de otra lancha:

- 6 zurroneos de grana mojados
- Algunas cajas abiertas con ropa blanca y de vestuario, mojada.
- Algunos tercios de menestras y otros comestibles, del rancho del almirante Alarcón.

El 25 diciembre 1711, en La Habana, se recibe una carta, fechada en el Real de Santa Ana a 24 de diciembre, de Cristóbal de Carvajal, maestro de plata de la almiranta, en que dice haber remitido ciertos efectos «que se han buceado». Solicita que lo mojado, difícil de beneficiar, se entregue a don Manuel de Berganza y a don Francisco Ciprián, «personas de su mayor confianza e interesados en la pérdida de dicha almiranta». Se les entrega lo que había en los almacenes.

La Habana, 28 diciembre

— Descarga de una lancha:

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...

- 22 havas (*sic*) con plata acuñada
- 20 talegos con plata acuñada
- 6 cajones precintados, con diferentes números unos, y sin número otros.
- 21 cajoncillos de diferentes tamaños con encomiendas y regalos, la mayoría mojados.
- 25 zurrone con grana y añil, mojados.

Parece que hay un descanso, quizás como resultado de los días de fina de año.

La Habana, 1 de enero de 1712

— Descarga de otra lancha:

- 81 havas cosidas con plata acuñada.
- 22 talegos con plata acuñada.
- 1 cajón precintado n.º 14 y marca confusa, que dicen ser de plata.
- 38 zurrone muy mojados, con grana y añil.

— Descarga de otra lancha:

- 49 zurrone mojados con grana y añil.
- 5 velas (2 grandes y 3 pequeñas).

— Descarga de otra lancha:

- 42 zurrone mojados con grana y añil.

— Descarga de una canoa:

- 3 zurrone mojados con grana.
- Algunas cajillas con ropa de vestir mojada.

La Habana, 2 de enero

— Descarga de una lancha:

- 67 zurrone de grana y añil, mojados.

4 enero

— Descarga de una lancha:

- 50 zurrone mojados de grana y añil, y otros hechos pedazos.

CARLOS ALBERTO HERNÁNDEZ OLIVA

La Habana, 9 de enero

— Descarga de una galeota:

- 108 havas cosidas con plata acuñada.
- 17 talegos con plata acuñada.
- 1 barril con piezas de plata labrada

La Habana 16 de enero

— Descarga de la lancha de la Almiranta:

- 79 havas cosidas con plata acuñada.
- 1 barrica con piezas de plata labrada «que se ha buceado».

— Descarga de una lancha:

- 36 zurroneos mojados de grana y añil

La Habana, 21 de enero

— Descarga de la lancha de la Almiranta:

- 7 havas (*sic*) cosidas con plata acuñada.»

Reflexiones finales

Como se planteó en la introducción, durante muchos años se ha hablado en Cuba del tesoro de la almiranta de Barlovento. Fuentes periódicas lo cifraban en 400 millones de dólares actuales, lo cual lo ha convertido en objeto de búsqueda por parte de empresas especializadas en rescate de pecios.

Sin embargo, la secuencia documental que hemos resumido demuestra, siguiendo la valoración del infortunado almirante, que «se rescataron hasta los clavos», lo cual no está reñido con el hecho de que algunas piezas puedan aún localizarse en los canalones y otras estructuras propias de aquellos fondos.

Está claro que se rescató todo el dinero que venía comisionado al rey —numerosos testimonios lo confirman—, y de los particulares, casi todo. En los diez años posteriores al naufragio no hubo reclamación o pleito contra el maestro de la plata, Cristóbal de Carvajal, por supuestas partidas perdidas. Nadie reclamó su dinero perdido; lo que sí hubo fueron problemas por dinero robado, pero esto presupone que se hurtó con posterioridad al rescate, no que haya quedado en el fondo del mar.

Frecuentemente plantean que la plata de particulares ha sido salvada casi íntegramente y que siguen sacando. No creo que el barco tuviera una carga superior a los dos millones de pesos.

EL NAUFRAGIO DE LA ARMADA DE BARLOVENTO DEL CARGO DEL GENERAL...

La almiranta fue amarrada a los árboles de la franja litoral, y su descarga, efectuada sin novedad, con alguna dificultad pero sin que azotara otro mal tiempo o la profundidad dificultara el trabajo. Se buceó, es cierto, pero mayoritariamente dentro del casco.

El hecho de que toda la plata del rey se pone a salvo apenas diez días después del naufragio es testimonio más que elocuente de que apenas hubo dificultades en el rescate y evidencia la estricta organización y disciplina que caracterizaron la operación, llegándose incluso a ejecutar la pena de muerte sin juicio, en el lugar, a aquellos que intentaron burlar el control y robar.

Las medidas de seguridad, tanto en el Real de la Almiranta como en la costa, fueron ejemplares, protegiéndose en todo momento la carga, no ya de los rivales políticos de España, sino de los asaltantes y truhanes de turno, los cuales pululaban alrededor de los despojos.

Por otra parte, he buceado durante años en la zona de este naufragio y, para cualquier iniciado en la materia, es evidente que la escasa profundidad ha facilitado en grado sumo la dispersión, pues los numerosos nortes, huracanes y eventos meteorológicos desde 1711 hasta la fecha han movilizad o tanto el contexto natural, como antrópico, potenciado tremendamente el nivel de las transformaciones postdeposicionales.

La Armada de Barlovento sufrió un duro golpe con esta pérdida, resintiéndose aún más su estabilidad.

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.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

Gustavo PLACER CERVERA
Doctor en Ciencias Históricas

Introducción

La campaña llevada a cabo por las fuerzas de mar y tierra de la Gran Bretaña y la resistencia de las fuerzas españolas y criollas durante el sitio y toma de La Habana en 1762 es, sin lugar a dudas, un importante episodio de la historia militar y un acontecimiento de singular trascendencia en la historia de Cuba, de la región del Caribe, así como de España e Inglaterra.

La fuerza expedicionaria británica enviada a La Habana constituyó uno de los mayores contingentes militares que ha cruzado el Atlántico para invadir un territorio americano (1). Por ello, el estudio de los aspectos militares y navales de esta campaña, su concepción estratégica y táctica, su preparación, organización, aseguramientos logísticos y de todo tipo, así como su ejecución es un problema de suma importancia que la historiografía militar aún no ha resuelto integralmente, a pesar de la existencia de varias obras notables que, desde diferentes enfoques, han abordado el tema.

Una de las cuestiones que, en nuestra opinión, no ha sido abordada con toda la atención que merece ha sido la del papel desempeñado por los buques y personal de la Armada española en la defensa de La Habana, papel que, si bien es mencionado en libros y artículos que han tratado el tema, carece de un estudio especial. Con este trabajo nos proponemos contribuir a cubrir este vacío historiográfico.

Comenzaremos haciendo una breve síntesis de la campaña militar para analizar después la participación en la misma de buques y personal de la Armada española.

La campaña militar

El 5 de marzo de 1762 el núcleo básico de la expedición británica contra La Habana, formado por cinco navíos de línea, varias fragatas, 30 transportes de tropas y un número similar de buques de avituallamiento, salió del puerto

(1) Téngase en cuenta que La Habana, con su sistema de fortificaciones basado fundamentalmente en los castillos de El Morro, La Punta y La Fuerza, y contando además con una muralla que la circunvalaba, era considerada una plaza prácticamente inexpugnable. En ese sentido, más de un historiador ha dicho que La Habana había sido pensada como la Numancia americana.

GUSTAVO PLACER CERVERA

de Spithead, en la costa sur de Inglaterra (2). El teniente general George Keppel, conde de Albemarle (3), fue designado para mandar las tropas terrestres durante la campaña, mientras que el vicealmirante George Pocock (4), un jefe naval de gran experiencia, fue seleccionado para mandar las fuerzas navales.



A pesar de una fuerte tormenta en el Atlántico, la agrupación naval arribó intacta a Barbados el 20 de abril, y de allí se dirigió a Martinica, donde recibió refuerzos y comenzó a organizarse el contingente invasor. El 6 de mayo las fuerzas de Albemarle y Pocock zarparon de Martinica con rumbo a cabo San Nicolás, en la costa occidental de Saint Domingue (Haití). Allí, después de varios días de espera, se les unió una escuadra proveniente de Jamaica. Con

(2) Diario de Pocock, 5 de marzo. Public Records Office (en adelante, PRO), Admiralty (en adelante, ADM), 50/21.

(3) Albemarle no tenía una carrera militar brillante ni había ejercido el mando independiente de grandes unidades. La verdadera razón de su nombramiento, según estudiosos del tema, hay que buscarla en sus buenas relaciones con el duque de Cumberland, tío del rey, a quien éste otorgó el derecho de elegir al jefe de la expedición. Albemarle se había distinguido en la batalla de Culloden (Escocia, 1746), donde fue ayudante de campo del duque.

(4) Pocock había entrado en la Marina a los doce años. En 1755-1757, con el grado de contralmirante, fue segundo al mando y después jefe de la estación naval de la India Oriental. Más tarde fue promovido a vicealmirante. En 1761 se le ascendió a almirante. Por su valiente comportamiento en Chandernagore (Bengala Occidental, India), donde fue herido, se le conocía como el «héroe de Chandernagore».

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

ello, los británicos alcanzaban su primer objetivo: la concentración de un poderoso contingente de fuerzas navales y tropas al noroeste de Haití. La agrupación naval formaba un conjunto impresionante: 20 navíos de línea, 1 navío de 50 cañones, 5 fragatas, 3 bombarderos, 1 corbeta, 1 cúter y alrededor de 200 buques más entre transportes, barcos-almacén, hospitales y mercantes, llevando a bordo más 11.000 soldados y oficiales (5). El convoy salió de San Nicolás el 27 de mayo y se dirigió a La Habana, con el fin de mantener el carácter oculto y lograr la sorpresa siguiendo una ruta completamente inusual: el entonces casi desconocido canal viejo de Bahamas.

Pocock no contaba con prácticos confiables. Los intentos de reclutarlos en Martinica y Jamaica habían resultado infructuosos, y los que se obtuvieron en Providencia demostraron no tener calificación. El almirante británico contaba con una vieja copia de una carta náutica de procedencia española, que pudo contrastar con los burdos esquemas elaborados por los contrabandistas que se arriesgaban por el canal. No satisfecho, tomó la única medida cautelar que le era posible: enviar por delante un buque de exploración que reconociera el canal y señalizara los peligros. El 29 de mayo, la agrupación naval se adentró en el canal y cruzó de noche la parte más estrecha del mismo, entre cayo Confites y cayo Lobos, donde una gran fogata sirvió de faro. Procurando tomar todas las precauciones del caso, Pocock dispuso que, no obstante la señalización realizada por la avanzada, todos los buques echaran sus lanchas al agua y que éstas, junto con las fragatas y otras embarcaciones de menor calado, se situaran a proa y a ambos costados de los mismos, para avanzar siempre con la sonda y con señales.

El día 2 de junio la flota británica terminaba el cruce del canal sin el menor incidente, lo que constituyó una verdadera proeza que reflejó la pericia marinera de Pocock y de sus comandantes, oficiales y tripulantes (6).

El día 3 de junio se libraba el primer combate naval cuando la fragata británica *Alarm*, de 32 cañones, daba alcance a las españolas *Thetis*, de 22, y *Fénix* (7), de 18. Tras un combate de más de una hora, los buques españoles arriaron la bandera. Un poco más tarde, la fragata británica *Mercury* apresó otros dos buques españoles, un bergantín y una goleta.

El domingo 6 de junio la agrupación naval británica fue avistada desde La Habana. La sorpresa de las autoridades fue total. El día 7, temprano en la mañana, las fuerzas inglesas estaban ya dispuestas para el desembarco en la zona Cojímar-Bacuranao, al este del Morro. Simultáneamente, en una maniobra diversionista, Pocock se dirigió a la boca de la Chorrera (8), al oeste de la bahía, con 12 navíos y varias fragatas y buques de transporte. Frente a la Chorrera se echaron las lanchas al agua, las cuales, llenas de marineros, se acercaron a la orilla.

(5) Extracto de la lista oficial de fuerzas bajo el mando de Albemarle. SYRETT, David (dir.): *The Siege and Capture of Havana, 1762*, p. 126.

(6) Diario de Pocock, 29 de mayo-2 de junio (PRO, ADM/50/21).

(7) En algunas relaciones se le menciona como un buque de abastecimiento que había sido artillado.

(8) Desembocadura del río del mismo nombre, hoy conocido como Almendares.

GUSTAVO PLACER CERVERA

Entretanto, en el tramo de costa Cojímar-Bacuranao, escogido por los atacantes como dirección principal, la primera ola del desembarco, compuesta por cerca de 4.000 hombres, comenzó a embarcar en barcasas de fondo plano, especialmente diseñadas para estas operaciones (9).

A las nueve de la mañana, las barcasas comenzaron a moverse hacia la playa, mientras la fragata *Mercury* y la corbeta *Bonetta* sometían a un fuerte bombardeo el pequeño fuerte de Bacuranao. A las diez y media comenzó a desembarcar la primera ola, y aproximadamente a las dos de la tarde todos sus integrantes se encontraban ya en tierra. Poco después comenzaba el desembarco en Cojímar, después de una fuerte preparación artillera que prácticamente demolió el fuerte allí situado. La operación de desembarco británica fue totalmente exitosa: en un único día fueron llevados a la costa un total de 11.800 oficiales y soldados, sin perder ni un solo hombre. Este éxito fue resultado de una cuidadosa planificación y una diestra ejecución. La rapidez, seguridad y precisión con que las fuerzas británicas desembarcaron denotaba, para la época, un alto grado de dominio de la operación anfibia.

Al día siguiente, 8 de junio, las tropas recién desembarcadas se dividieron. Un ala del ejército, mandada por el menor de los hermanos de Albemarle, el general William Keppel, se dirigió al Morro. Mientras tanto, la otra ala del ejército, dividida en varias columnas, la principal de las cuales mandaba el propio Albemarle, avanzó desde Bacuranao y Cojímar hacia Guanabacoa, villa situada varios kilómetros al este de la bahía de La Habana, la cual fue tomada el mismo día.

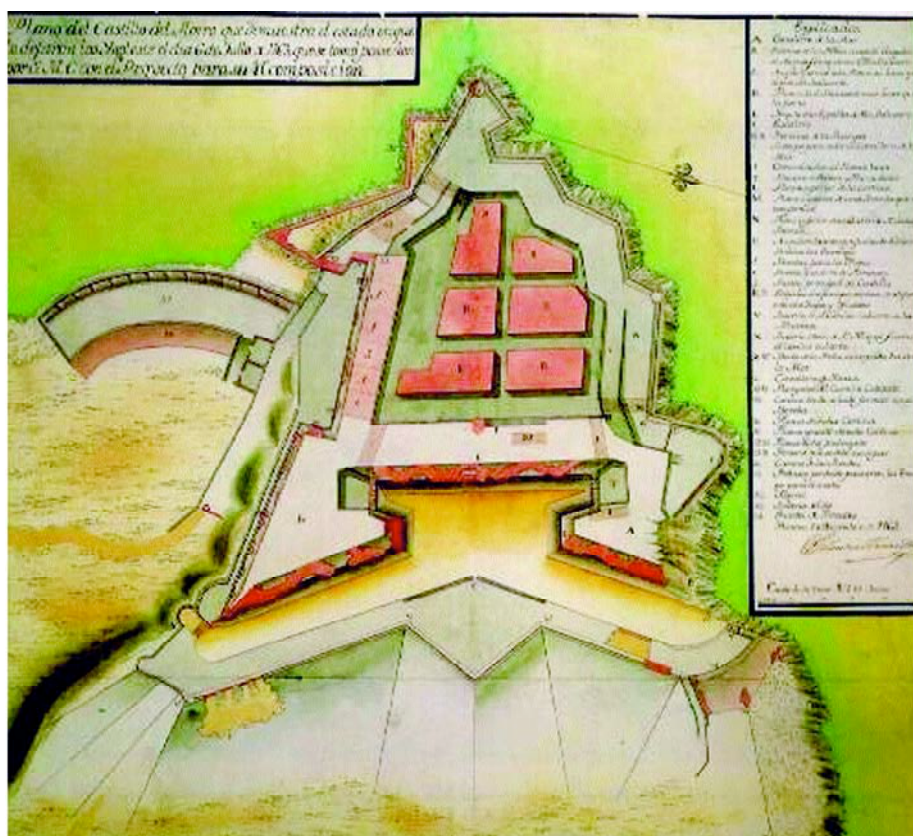
Mientras tanto, la Junta de Guerra convocada con urgencia por el capitán general y gobernador tomó una serie de medidas para hacer frente al ataque inglés; una de ellas fue la de fortificar La Cabaña, y a esos efectos, un destacamento de marineros, con grandes esfuerzos, subió hasta aquella altura cinco cañones. Otro acuerdo de la Junta fue el de designar oficiales de Marina en los principales cargos de la defensa de la plaza. Así, el capitán de navío Luis de Velasco fue puesto al frente de la principal fortaleza, el castillo del Morro, y el capitán de navío Manuel Briceño ocupó el mando de La Punta. Asimismo, personal de los buques fue enviado a reforzar las principales posiciones defensivas, como veremos en detalle más adelante.

Sin embargo, el día 8, abrumados por las noticias de los avances del enemigo, los integrantes de la Junta decidieron echar a pique dos de los navíos de la escuadra (luego se agregó un tercero) en el canal de la bahía, y el día 11 se da orden de abandonar La Cabaña, lo que sin duda fue un gravísimo error. Dicha posición fue ocupada enseguida por los británicos, que de inmediato comenzaron trabajos de fortificación y de ubicación de baterías en dicha altura dominante. Unos días más tarde comenzaba el asedio del Morro, que duraría casi cuarenta y cinco días y en el que el capitán de navío Luis de Velasco y sus hombres, muchos de ellos provenientes del personal de Marina,

(9) SYRETT, David: «The British Landing at Havana: An Example of an Eighteenth-Century Combined Operation», *Mariner's Mirror*, vol. 55, agosto, 1969, p. 327.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

con un derroche de actividad y un valor indescriptible pelearon incansablemente (10). El 30 de julio, los atacantes hicieron volar una mina que habían excavado al pie del muro del castillo y lograron abrir una brecha en el mismo. El Morro fue asaltado y capturado no sin que antes Velasco, su segundo al mando, el capitán de navío Vicente González Valor (el marqués de González), y numerosos oficiales, marineros, soldados, milicianos y esclavos cayeran combatiendo cuerpo a cuerpo (11). La ciudad capituló el 13 de agosto.



Plano del castillo de El Morro, en La Habana.

(10) En el reducido espacio que ocupaba el castillo de El Morro cayeron, durante el asedio, más de 20.000 proyectiles (bombas, balas rasas y granadas).

(11) En aquel último combate hubo, por la parte española, 130 muertos, 37 heridos y 326 prisioneros, así como 213 ahogados o muertos en los botes cuando trataban de escapar. Las bajas británicas fueron 14 muertos y 27 heridos. PRO, Colonial Office (en adelante, CO), 117/1, f. 130.

GUSTAVO PLACER CERVERA

Veamos ahora cuál fue el desempeño de los buques y marinos en la defensa de La Habana. Comencemos por los antecedentes inmediatos.

La escuadra en La Habana en 1760

Al final del reinado de Fernando VI, las fuerzas navales basificadas en La Habana estaban compuestas por 3 navíos de línea, 2 fragatas, 2 jabeques y 1 bergantín (12). En enero de 1760, coincidiendo con la ascensión al trono de Carlos III, esta escuadra recibió la incorporación de los navíos de línea *Euro - pa*, *Reina* y *Diligente* (13); además, se le añadió la fragata *Fénix* y el paquebote *Marte* (14). Con estos cinco buques, las unidades navales españolas pasaron a ser trece, entre las que se encontraban 6 navíos de línea, 3 fragatas, 2 jabeques, 1 bergantín y 1 paquebote, cuyos portes y tripulaciones figuran en el siguiente cuadro:

CUADRO I

ESTADO DE LA ESCUADRA DE LA HABANA EL 15 DE JUNIO DE 1760

Buques	Nombre	N.º de cañones	Dotación
Navío	<i>Astuto</i>		427
	<i>Europa</i>	60	450
	<i>Diligente</i>		522
	<i>Infante</i>	70	654
	<i>Reina</i>	70	538
	<i>Tridente</i>		424
Fragata	<i>Flora</i>	24	223
	<i>Flecha</i>		221
	<i>Fénix</i>	18	
Paquebote	<i>Marte</i>	18	100
Bergantín	<i>Cazador</i>	18	148
Jabeque	<i>S. Francisco</i>	18	88
	<i>La Liebre</i>		127

FUENTE: AGS, S. Marina, leg. 405

(12) Archivo General de Simancas (en adelante, AGS), Secretaría (en adelante, S.) de Marina, leg. 405, f. 116, Estado de oficiales, artilleros, marinos, grumetes, pajes, criados que sirven a S.M. en los bajeles que componen la escuadra guardacostas de barlovento y que se halla en este puerto de La Habana. La Habana, 18 de noviembre de 1759.

(13) *Ibidem*, Juan de la Cruz a Julián de Arriaga (secretario de Marina). La Habana, 25 de enero de 1760.

(14) AGS, S. Marina, leg. 404, f. 223. Perea a Julián de Arriaga. Cádiz, marzo de 1758. Le comunica la conversión del navío *Marte* en paquebote mercante para el transporte de artillería.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

Como podrá apreciarse, los navíos de esta escuadra portaban 60-70 cañones, y sus dotaciones se componían de entre 450 y 550 hombres entre guarnición y tripulación, salvo el *Infante*, que tenía una dotación de 654 hombres. Estos navíos se empleaban para viajar a España, casi siempre en misiones de escolta, y a Veracruz, para transportar los situados. De ellos, el *Astuto* había sido construido en el astillero de La Habana, incorporándose a la escuadra en junio de 1760. El resto procedía de los astilleros españoles de Guarnizo y Cartagena.

En conjunto, puede decirse que la escuadra de La Habana estaba formada por buques modernos y de construcción reciente. Igualmente puede afirmarse que se mantenían en bastante buen estado, de acuerdo con los informes presentados por el jefe de la escuadra, Blas de Barreda, en abril de 1761, cuando regresó a España por motivos de salud, siendo sustituido provisionalmente por el capitán de navío Juan Antonio de la Colina (15).

El aumento de la escuadra

La dotación naval de La Habana se vio notablemente aumentada en el año 1761. El 10 de enero se incorporó el navío *América*, mandado por el capitán de navío Juan Antonio de la Colina (16), y en abril, al mismo tiempo que el jefe de la escuadra dejaba La Habana por motivos de salud (17), partía de Cádiz Gutierre de Hevia, marqués del Real Transporte, con una expedición de otros seis navíos (18). El traslado a La Habana de estas fuerzas había comenzado a prepararse en los primeros meses de 1761. El 24 de febrero de ese año, Hevia recibió instrucciones precisas sobre dicho viaje. De éstas cabe destacar, en primer lugar, la orden de dirigirse con los navíos *Aquilón*, *Asia*, *Conquistador*, *Soberano*, *Tigre* y *Vencedor* a La Habana, dejando parte de las tropas que transportaban en Puerto Rico y Santiago de Cuba (19). En segundo lugar, se le ordenó colocar la tropa que debía transportar a bordo de cinco navíos solamente, dejando al *Conquistador* para cargar azogues con destino a Veracruz, adonde debía dirigirse dicho navío una vez que llegasen al cabo San Antonio, para regresar ulteriormente a La Habana e incorporarse a la escuadra.

Con la llegada de los seis navíos de Hevia la escuadra de La Habana pasó a tener, desde junio de 1761, 12 navíos de línea, teniendo en cuenta que el *Astuto* y el *Diligente*, que anteriormente entraban en su composición, se encontraban en España. El *Astuto* había arribado a Cádiz en agosto de 1760, y el *Dili-*

(15) AGS, S. Marina, leg. 405, f. 621. Barreda a Julián de Arriaga. Madrid, 13 de junio de 1761. Copia del estado en que entregó a Juan Antonio de la Colina los buques de la escuadra de La Habana que fue de su mando.

(16) AGS, S. Marina, leg. 405, f. 236. Salió de Cádiz el 19 de diciembre de 1760.

(17) *Ibidem*, f. 642.

(18) *Ibidem*, f. 544. Gerbaut a Julián de Arriaga. Cádiz, 20 de febrero de 1761.

(19) *Ibidem*, f. 563. Extracto que comprende las tripulaciones y guarniciones con que deben salir a navegar de este puerto para el de sus destinos los navíos y fragatas del rey que abajo se mencionan. Cádiz, 3 de abril de 1761.

GUSTAVO PLACER CERVERA

gente, en el que habían viajado a la Península, el 21 de mayo de 1761, el ex gobernador Francisco Cajigal de la Vega y el ex comandante de la escuadra de La Habana Blas de Barreda (20). Por otra parte, el navío *Castilla* había sido sustituido por el *Neptuno* en 1761, de acuerdo a las instrucciones de permutar anualmente un navío de la escuadra de Cartagena de Indias por otro de La Habana (21), aunque aparece de nuevo en el informe de abril de 1762 (22). Además, la escuadra de La Habana tenía, en esta última fecha, tres fragatas, un paquebote, un bergantín y un jabeque.

Pero no solamente se reforzó la presencia naval en La Habana, sino también en Santiago de Cuba. En noviembre de 1761 Julián de Arriaga ordenó a Gutierre de Hevia que el navío *Galicia*, que había transportado una compañía de dragones de Edimburgo a la rada santiaguera, permaneciese allí y se le unieran los también navíos *Arrogante* y *Monarca*, así como la fragata *Palas*, que había zarpado de Ferrol llevando a bordo los segundos batallones de Granada y Murcia, destinados a Santo Domingo (23). También le ordenó que procurase los caudales necesarios para el sostenimiento de una pequeña escuadra en aquel puerto (24). Poco después, el marqués del Real Transporte le comunicaba la llegada de los mencionados navíos a Santiago de Cuba (25).

Estado de la escuadra de La Habana en el momento del ataque británico

El 6 de junio de 1762, cuando la flota británica se presentó ante La Habana, estaban fuera de su basificación permanente en este puerto los navíos *Vencedor*, *Castilla* y *Tridente*. Este último había ido a buscar harinas y situados a Veracruz, de donde zarpó junto a la fragata *Águila* hacia La Habana el 20 de mayo, recibiendo en el camino aviso del ataque británico, por lo que regresaron a Veracruz. El *Vencedor* y el *Castilla* habían salido a esperarlos a la sonda de la Tortuga el 14 de mayo (26). Quedaban en puerto 10 navíos de línea, cuyas dotaciones de armamento artillero y de personal (guarnición y tripulantes) se exponen en el cuadro siguiente, elaborado sobre la base de la información obtenida del informe confeccionado por Blas de Barreda a su

(20) *Ibidem*, f. 617. Blas de Barreda a Julián de Arriaga. Cádiz, 25 de mayo de 1761.

(21) *Ibidem*. Blas de Barreda a Julián de Arriaga, 28 de octubre de 1760.

(22) AGS, S. Marina, leg. 406, Estado de la tripulación de los navíos de La Habana el 26 de abril de 1762.

(23) AGS, S. Marina, leg. 405, ff. 394-457. Expedición desde Ferrol a Cuba de los navíos *Monarca*, *Arrogante*, fragata *Palas* y bergantín *El Cazador*, al mando de Benito Erasún, transportando los segundos batallones del Regimiento Granada y Murcia a Santo Domingo, además de harinas y pertrechos. Ferrol, 5 de diciembre de 1761.

(24) *Ibidem*, f. 707. Julián de Arriaga al marqués del Real Transporte. Madrid, 14 de noviembre de 1761.

(25) El *Galicia* y el *Arrogante* arribaron a Santiago de Cuba el 31 de enero de 1762, y el *Monarca* lo hizo unos días después, el 3 de febrero. AGS, S. Marina, leg. 406, f. 60. El marqués del Real Transporte a Julián de Arriaga. La Habana, 1 de marzo de 1762.

(26) AGS, S. Marina, leg. 405, f. 144. José Ponce de León (comandante del navío *Tridente*) a Julián de Arriaga. Veracruz, 28 de julio de 1762.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

regreso a España (27), y la revista de guarniciones y tripulaciones efectuada en abril de 1762 (28):

CUADRO II

LA ARMADA DE LA HABANA EN JUNIO DE 1762

Navíos	N.º de cañones	Dotación	Comandante
<i>Aquilón</i>	68	564	V. González
<i>Asia</i>	60	471	Fco. Garganta
<i>Conquistador</i>	60	452	Pedro Castejón
<i>Europa</i>	60	401	J. Díaz S. Vicente
<i>Infante</i>	70	558	F. Medina
<i>Neptuno</i>	70	504	Pedro Bermúdez
<i>Reina</i>	70	520	L.V. Velazco
<i>Soberano</i>	70	554	J. García Postigo

FUENTE: AGS, S. Marina, leg. 405 y 406

Además de estos 10 navíos, estaban en La Habana otros dos de 60 cañones, el *San Antonio* y el *San Genaro*, en reparación en el astillero, y dos en construcción: el *Santiago*, de 60 cañones, y el *San Carlos*, de 80, cuya terminación se había demorado debido a las necesidades de reparación de otros navíos en activo de la escuadra, como el *Reina*, el *Aquilón*, el *Neptuno* y el *Asia* que, según la opinión del capitán de navío Juan Antonio de la Colina, sucesor interino de Barreda en la jefatura de la escuadra, habían necesitado tanta madera en sus reparaciones como si se hubiesen hecho nuevos (29).

En la composición de la escuadra habanera figuraban también cinco fragatas: la *Flora*, la *Ventura*, la *Venganza*, la *Thetis* y la *Fénix*. Ninguna de ellas estaba en puerto el día del arribo de los británicos.

La *Flora*, de 24 cañones, había salido el 12 de febrero para Veracruz con palos y vergas para reparar al navío *Tridente*, y llegó allí en marzo. En el momento del ataque había salido de Veracruz junto al navío *Tridente* y la fragata *Águila*, que iban hacia La Habana, para acompañarlos hasta la sonda de la Tortuga, donde debía separarse y dirigirse a Pensacola con 112 reclutas y 33 forzados (30).

(27) AGS, S. Marina, leg. 405, f. 621. Blas de Barreda a Julián de Arriaga. Madrid, 13 de junio de 1761. Copia del estado en que entregó a Juan Antonio de la Colina los buques de la escuadra de La Habana que fue de su mando.

(28) AGS, S. Marina, leg. 406.

(29) AGS, S. Marina, leg. 406, f. 107. Juan Antonio de la Colina a Julián de Arriaga. La Habana, 16 de mayo de 1762.

(30) El marqués del Real Transporte al marqués de Cruillas (virrey de Nueva España, México). La Habana, 12 de febrero de 1762, en *Nuevos papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses*, p. 26.

GUSTAVO PLACER CERVERA

La *Thetis*, de 22 cañones, y la *Fénix*, de 18, como ya se ha visto, fueron apresadas el 3 de junio frente a Cayo Sal. La *Venganza* y el paquebote *Marte*, de 18 cañones, habían sido destinados a convoyar las embarcaciones de transporte de maderas y mercancías, para asegurar el comercio interior de la isla (31). Pero el 28 de junio, cuando regresaban del continente, se vieron perseguidas por dos navíos de línea británicos, el *Defiance* y el *Hamptoncourt*, así como por varias fragatas y corbetas. Los dos buques españoles lograron entrar a El Mariel, después de haber sostenido combate con los británicos. Una vez allí, el comandante de la *Venganza*, Diego de Argote, decidió sacar las armas y la pólvora de ambos buques y hundir éstos, trasladándose por tierra a La Habana con las dotaciones.

La fragata *Ventura* salió de La Habana el 4 de febrero de 1762 con los situados de Puerto Rico y Santo Domingo, pero resultó apresada por corsarios ingleses en la isla de Santo Domingo, desde donde fue llevada a Jamaica (32). Posteriormente, su comandante, José de las Casas, y sus oficiales fueron canjeados en Cartagena de Indias por tres prisioneros ingleses que había en aquel puerto, mientras el resto del personal permanecía en Jamaica (33).

En suma, en el momento del comienzo del ataque se encontraban en la bahía de La Habana 10 navíos en servicio, dos más carenándose y otros dos en construcción, un bergantín, un paquebote, un jabeque y tres goletas. También se encontraban en puerto la fragata *Constanza*, de 24 cañones, perteneciente a la Real Compañía de Caracas, y las fragatas *Asunción*, de 50 cañones, y *Perla*, pertenecientes ambas a la Real Compañía de La Habana.

Respecto al estado en que se encontraban dichos buques en cuanto a reparaciones, pertrechos y nivel de equipamiento, los diferentes informes del jefe de la escuadra, marqués del Real Transporte, que nos han llegado resultan contradictorios, pues por una parte afirman que su situación era buena y estaban preparados para actuar, y por otra enumeran una larga lista de problemas que aquejan a los buques. Es de resaltar su opinión de que la construcción de navíos resultaba muy lenta, debido principalmente a que la madera de que se disponía apenas alcanzaba para reparar los buques ya armados, a pesar de lo cual el *San Genaro* y el *San Antonio* estaban ya en el agua, terminándose; el *San Carlos*, de 80 cañones, se encontraba bien adelantado en el astillero y, por añadidura, se estaba construyendo otro navío, éste de 60 (34).

Pero no era el estado técnico de los buques el problema más crítico que tenía la escuadra, sino la falta de personal debido a las deserciones, invalidez, muerte y enfermedades, y la imposibilidad de reponer estas vacantes por falta de hombres tanto en América como en España. El problema se había agravado

(31) AGS, S. Marina, leg. 406. El marqués del Real Transporte a Julián de Arriaga. La Habana, 15 de abril de 1762.

(32) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. VII. Museo Naval, Madrid, 1973, p. 44.

(33) AGS, S. Marina, leg. 406, f. 201. Luis de Córdoba a Julián de Arriaga. Cartagena de Indias, 8 de junio de 1762.

(34) El marqués del Real Transporte al marqués de Cruillas. La Habana, 15 de febrero de 1762, en *Nuevos papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses*, p. 67.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

con la epidemia que asoló La Habana en el verano de 1761 y que afectó al personal de la escuadra, por lo que, en abril de 1762, el marqués del Real Transporte enviaba a Arriaga un informe sobre el personal que había traído de Cádiz y el que le quedaba en esa fecha, cifras que se recogen en el cuadro siguiente:

CUADRO III

ESTADO DEL PERSONAL DE LOS NAVÍOS EN ABRIL DE 1762

Navíos	Personal que llegó	Personal abril 1762	Diferencia
<i>América</i>	453	427	26
<i>Aquilón</i>	530	510	20
<i>Asia</i>	470	404	66
<i>Castilla</i>	449	398	51
<i>Conquistador</i>	450	418	32
<i>Europa</i>	466	397	69
<i>Infante</i>	671	472	199
<i>Neptuno</i>	510	489	21
<i>Reina</i>	589	449	140
<i>Soberano</i>	554	495	59
<i>Vencedor</i>	577	489	88
<i>Tigre</i>	590	572	18
Totales	6.309	5.520	789

FUENTE: AGS, S. Marina, leg. 406.

En el escrito que acompañaba al mencionado informe, el marqués del Real Transporte argumentaba sobre la necesidad de que anualmente fuera renovada la tercera parte de las tripulaciones para suplir las vacantes producidas por muertes y deserciones, merma de la que no se recobraba pues ningún voluntario ingresaba en la escuadra, que contaba sólo con los conscriptos reclutados a viva fuerza, gente poco útil en su opinión (35).

La escasez de marinería era un problema crónico sin solución aparente. La matrícula de mar no proporcionaba el reclutamiento de personal suficiente para la Armada, sobre todo en los momentos más urgentes, y el recurso de enganchar a vagos, gitanos, etc., no constituía un remedio apropiado y definitivo (36). De ahí que la respuesta de Arriaga a la mencionada petición fuera escueta: que se las arregle como pueda, porque de España no pueden enviarle hombres (37). De manera que la recluta para renovar el personal de la escua-

(35) AGS, S. Marina, leg. 406, f. 80.

(36) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria, Madrid, 1981, pp. 82-89.

(37) AGS, S. Marina, leg. 406, f. 82.

GUSTAVO PLACER CERVERA

dra debía hacerse en América y, particularmente, en Nueva España. Pero las levadas de forzados que el virrey de Nueva España podía proporcionar a la escuadra de La Habana no compensaban sus pérdidas. Por ejemplo, en febrero de 1762 llegaron al puerto habanero, a bordo de los navíos *Asia* y *América* y de la fragata *Flora*, 101 hombres para el servicio de la escuadra, pero estos mismos buques regresaban de Veracruz con 120 hombres menos de los que habían salido de La Habana. El problema se agudizaba porque los recién incorporados desconocían por completo sus obligaciones como marineros (38).

Por eso, agobiado por la necesidad de personal para la escuadra, y ante la falta de preparación del personal reclutado a la fuerza, el marqués del Real Transporte solicitó al virrey de Nueva España que le enviase preferiblemente «pajes de escoba», es decir, jóvenes a los que se les pudiera enseñar el oficio de marinero, y al mismo tiempo le proponía enviar a Veracruz un oficial de Marina para que eligiese entre los hombres los más convenientes (39).

A pesar de todos estos problemas y dificultades, el jefe de la escuadra informaba a la Corona de «que la escuadra está preparada y dispuesta para cuando S.M. quiera emplearla» (40). Esta categórica afirmación sería utilizada después en su contra cuando se le juzgó por la pérdida de La Habana.

Papel desempeñado por los buques de la escuadra en la defensa de La Habana

Como se vio anteriormente, en el momento en que tiene lugar el ataque británico a La Habana, se encontraban en su bahía 10 navíos de línea y varias fragatas, así como otras embarcaciones menores y un número indeterminado de buques de transporte y mercantes. Además, dos navíos de línea se encontraban en reparación, carenándose, y dos más estaban en construcción. En los primeros días del asedio, la Junta de Guerra, presidida por el gobernador y capitán general, Juan de Prado, tomó la decisión de echar a pique dos de los navíos, el *Neptuno* y el *Asia* (y posteriormente un tercero, el *Europa*), en la boca de la bahía, medida a la que se añadió la de colocar una cadena desde el castillo de La Punta hasta el del Morro. A partir de ese momento, el resto de la escuadra quedó embotellada dentro de la bahía, y su actividad y la de sus dotaciones se supeditó a las operaciones terrestres. En consecuencia, se desarbolaron la mayoría de los buques, que quedaron convertidos en baterías flotantes, y gran parte de su artillería, así como pertrechos y víveres, se trasladaron a los castillos y puestos, dándose a su oficialidad los mandos de mayor responsabilidad.

(38) PARCERO TORRE, Celia M.: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*, p. 79.

(39) El marqués del Real Transporte al marqués de Cruillas. La Habana, 6 de mayo de 1762, en *Nuevos papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses*, p. 71.

(40) AGS, S. Marina, leg. 406, ff. 161-162. El marqués del Real Transporte a Julián de Arriaga. La Habana, 22 de mayo de 1762.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

La misión asignada a los navíos, encerrados en la bahía y desprovistos de movilidad, fue la de cubrir con su artillería las ensenadas de Marimelena y Guasabacoa, con el objetivo de impedir el tránsito de tropas enemigas entre la zona de La Cabaña y Guanabacoa y que se extendieran por el sur de la ciudad, poniendo en peligro la comunicación de la plaza con el exterior. A esos efectos se ubicaron lo más cerca posible de las orillas de la ensenada de Guasabacoa varios buques, y en la de Marimelena, los navíos *Tigre*, *Infante*, *Aquilón* y *Soberano*, los cuales permanecieron en dichas posiciones desde el 9 hasta el 25 de junio. Simultáneamente, estos navíos se encargaron de interferir con su fuego artillero los trabajos de fortificación que realizaban los invasores en La Cabaña. Para responder a sus ataques, los británicos instalaron varios cañones y morteros al sur de la Cabaña. El día 24 de junio dichas piezas hicieron 78 disparos, alcanzando al navío *Aquilón*, mandado por el marqués de González, con 24 proyectiles que mataron a dos tripulantes (41). Al día siguiente, muy temprano en la mañana, la artillería británica efectuó más de 20 disparos en el lapso de hora y media contra los buques españoles situados cerca de Regla y la ensenada de Marimelena, alcanzando al *Aquilón* con siete proyectiles que le causaron grandes destrozos. Los navíos españoles se vieron obligados a trasladarse al fondo de la bahía, a las ensenadas de Guasabacoa y Atarés.

Otra de las misiones asignadas a las naves españolas en puerto fue la de defender la campiña que rodeaba la muralla por el lado de tierra, desde La Tenaza hasta la Puerta de Tierra; a ese fin, se ubicaron el día 10 de junio en el estero del Puente Nuevo, en la ensenada de Atarés, los navíos *América* y *San Genaro* y, después, el *Aquilón* (42).

Los navíos apoyaron, además, las operaciones de ataque, como la salida que se efectuó contra las posiciones británicas de La Cabaña el 22 de julio. También, una vez perdido El Morro, hicieron fuego contra dicha fortaleza, colaborando con las baterías y castillos del puerto en el ataque a la misma. Así, desde el 31 de julio el *Aquilón* batió ininterrumpidamente El Morro con su artillería y consiguió dañar sus baluartes antes de quedar prácticamente destruido el día 8 de agosto.

Además de los navíos de la escuadra, participaron en la defensa las fragatas de la Real Compañía que se encontraban en puerto. La *Constanza* y la *Asunción* fueron empleadas en la defensa del astillero y del barrio del Horcón, mientras que la fragata *Perla* fue situada en el canal de la bahía, entre los castillos de La Punta y La Fuerza, defendiendo sobre todo la comunicación de la plaza con El Morro hasta que el 25 de julio fue hundida al ser alcanzada por el fuego de los morteros británicos instalados en La Cabaña.

(41) Diario de operaciones del sitio de La Habana en 1762, firmado por el jefe de la escuadra, marqués del Real Transporte.

(42) AGS, S. Hacienda, leg. 2342. El marqués del Real Transporte al marqués de Spínola. Cádiz, 31 de octubre de 1762.

GUSTAVO PLACER CERVERA

Los oficiales y marineros en la defensa de La Habana

Si bien los buques de la escuadra fueron encerrados en la bahía y no salieron a combatir a los británicos en la mar, la Marina suministró todos sus hombres a la defensa de La Habana. Los capitanes de navío fueron destinados por el gobernador y la Junta de Guerra para ocupar los cargos más importantes: Luis Vicente de Velasco, comandante del castillo del Morro, y bajo su mando en aquella fortaleza se escribió una heroica página de la historia militar española; Francisco de Medina, comandante del *Infante*, sustituyó provisionalmente a Velasco cuando éste estuvo hospitalizado



(entre el 17 y el 24 de julio); Vicente González Valor, el marqués de González, comandante del *Aquilón*, después de haberse batido en su buque contra las baterías británicas pidió ser enviado al Morro, y allí fue como segundo de Velasco, cayendo espada en mano durante el asalto inglés; Manuel Briceño, comandante del *San Genaro*, fue nombrado comandante del castillo de La Punta; Francisco Garganta, comandante del *Asia*, fue designado para atender las baterías y mandar la tropa que se encontraba desde la Puerta del Astillero hasta la de Tierra; Pedro Castejón, comandante del *Conquistador*, fue encargado de la defensa de la Puerta de Tierra y sus baluartes; Juan Antonio de la Colina, comandante del *América*, fue encargado de guarnecer y fortificar la Loma de Soto (Atarés). Por su parte, Juan Ignacio de Madariaga, comandante del navío *Tigre*, fue designado comandante general y subgobernador general de la isla.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

A su vez, el capitán de fragata Ignacio de Orbe fue nombrado segundo de Velasco en El Morro, antes de que lo fuese el marqués de González; Diego de Argote, comandante de la fragata *Venganza*, fue segundo de Medina en ese mismo puesto durante el tiempo en que éste sustituyó a Velasco, y pasó después a mandar el navío *Aquilón*, resultando herido; el capitán de fragata Fernando Loxtia fue segundo de Briceño en el castillo de La Punta y se quedó al mando cuando éste fue retirado por enfermedad; Félix del Corral fue segundo de Francisco Garganta en las baterías entre el arsenal y la Puerta de Tierra; Ignacio Ponce fue designado comandante del baluarte del Ángel, y Matías Barrera, jefe de brigada, estuvo encargado de visitar diariamente las baterías del recinto, para el arreglo del personal y pertrechos.

Los restantes oficiales subalternos de la escuadra fueron destinados a los castillos y baterías del recinto, de manera que siempre hubo nueve en El Morro, seis en La Punta y ocho repartidos en los demás puestos, además de treinta y uno cubriendo las tropas (43). Entre ellos, la información que hemos logrado encontrar menciona algunos: el teniente de fragata Fernando Ainclán, que fue herido en El Morro el 1 de julio; el alférez de navío Antonio Albornoz, herido en una de las salidas efectuadas contra La Cabaña; el alférez de navío Francisco Bermúdez, herido en el Morro; el alférez Antonio Chacón; el teniente de navío Andrés Chico; el teniente de navío Andrés Fonegra, muerto en el asalto a El Morro el 30 de julio; el teniente de navío



Retrato del capitán de navío don Vicente González-Valor y Bassecourt, marqués de González-Valor, comandante del navío *Aquilón*, de 70 cañones, y sucesor de Velasco en la guarnición del castillo del Morro, de La Habana. Óleo sobre lienzo de autor anónimo español, 1847. Museo Naval de la Armada en Madrid, núm. inv. 349.

(43) AGS, S. Marina, leg. 426, f. 6. Destinos que han tenido en la plaza de La Habana, sus castillos y baterías durante el sitio los oficiales de la escuadra que se hallaban en el puerto.

GUSTAVO PLACER CERVERA

Manuel de Frías, que participó en la salida efectuada el 29 de junio contra La Cabaña; Benito Gómez, teniente de brigadas de Marina; el teniente de fragata Cristóbal Hernández; el teniente de fragata Hermenegildo Hurtado de Mendoza, muerto en el asalto a El Morro el 30 de julio; Domingo de Larrañaga, capitán de Batallones de Marina; Juan de Lombardón, teniente de navío; el teniente de fragata Juan Joaquín Moreno, herido en El Morro el 1 de julio; el alférez de navío Antonio de Osore, que estuvo al frente de una batería situada en la cortina de tierra del Morro; el alférez de fragata Juan Pontón, caído en el asalto al Morro el 30 de julio; el teniente de navío Bernardo de la Quadra; el teniente de navío Francisco Sanabria, herido en el Morro el 30 de julio; el alférez de navío Tomás Sotuel, herido en El Morro el 4 de julio; el teniente de navío Vicente Zabala; el teniente de fragata Ignacio Zapata y Francisco Zerqueiro, que al frente de dos pequeñas goletas artilladas y una batería flotante salió por la boca del puerto en la madrugada del 30 de julio para cañonear los trabajos de minado que realizaban los británicos en el baluarte norte del Morro. El intento resultó infructuoso, y las embarcaciones de Zerqueiro tuvieron que retirarse bajo un intenso fuego.

Mas la actuación del personal de Marina en la defensa de La Habana no se redujo a la acción, a veces heroica, de sus oficiales, sino que también tuvieron una destacada participación miembros escolas; por ejemplo, los contra maestres, que participaron en las constantes obras de montaje de cañones y cureñas en la plaza y en El Morro; o los artilleros de brigada, los mejor preparados para manejar con destreza y acierto las piezas de artillería con que contaba la plaza, ya que hay que tener en cuenta que la guarnición de La Habana sólo contaba con dos compañías de artillería, en las cuales no había más que 107 hombres, pues otros sesenta y seis estaban destinados en Santiago de Cuba y la Florida. Por ello, se trasladaron cañones desde el arsenal hasta los baluartes de la muralla, donde se ubicó a personal marinerero para servir la artillería junto a la tropa de la guarnición habanera.

Una de las primeras misiones que se dio al personal de Marina fue la de subir cinco cañones de calibre 12 a los dos reductos que se hicieron en La Cabaña en la noche del 7 de junio. De esa operación estuvo al cargo el teniente de navío Máximo Du Bouchet. Aunque dicha misión fue cumplimentada, todo aquel esfuerzo resultó baldío, pues la junta de guerra y el gobernador ordenaron, en lo que fue la decisión más injustificada y costosa de la campaña, abandonar La Cabaña, posición vital para la defensa de La Habana.

Análogamente, fue significativa la participación en las acciones de la marinería de los buques de la escuadra, pues se trataba de un personal disciplinado y con un nivel de preparación combativa superior al del resto de las armas y una mayor agilidad y destreza. Por esta razón se destinaron 400 marineros para la defensa del Morro y 200 para el castillo de la Punta.

La importancia del personal marinerero para la defensa de la plaza y en especial del castillo del Morro se pone de manifiesto al leer la correspondencia dirigida por Luis de Velasco al jefe de la escuadra, marqués del Real Transporte, durante el asedio a aquella fortaleza. En ella, Velasco se refiere insisten-

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

temente a la necesidad de que fueran hombres de mar los que pasasen a defender el castillo. Por ejemplo, en su carta del 24 de junio expresaba:

«Como á la hora de ésta asciende el número de muertos y heridos al que expresa el Estado adjunto, y que desde luego ha caído la desgracia en lo más principal de la Guarnición y Tripulación, se va debilitando mucho el manejo de la Artillería que tanto importa; y en esta inteligencia me parece como indispensable el reemplazarme el número expresado, con otro igual de Marineros» (44).

Días más tarde Velasco afirmaba en otra carta que sin oficiales ni marinería no podía atender las baterías del castillo, y que necesitaba 100 hombres de mar y todos los artilleros de brigada que pudiesen proporcionarle los buques de la plaza (45).

Los marinos combatieron además, como hemos visto, en los buques que desde la bahía atacaron en numerosas ocasiones a las tropas inglesas en sus correrías desde Guanabacoa hasta el río Luyanó y las alturas de Jesús del Monte. También, desde lanchas armadas, vigilaban el puerto y mantuvieron la comunicación y el abastecimiento del Morro, e incluso se componía de marinos una parte importante de las fuerzas participantes en las salidas que se hicieron contra las posiciones británicas en La Cabaña, con el objetivo de destruir sus obras de fortificación.

En reconocimiento a los aportes del personal de Marina a la defensa de La Habana, el rey Carlos III determinó concederle títulos y honores. Así, por el valeroso proceder de Luis de Velasco, concedió a su más cercano familiar, su hermano Íñigo, el título de marqués de Velasco del Morro (hoy, marqués de Velasco), con una pensión de 1.000 pesos anuales, y ordenó que en la Armada española hubiese siempre un buque que llevara por nombre *Velasco*. Al hermano del marqués de González, a la sazón capitán de Guardias Españolas, el rey le concedió el título de vizconde del Asalto del Morro (hoy, conde del Asalto), con una pensión vitalicia. Además, el monarca español concedió determinados privilegios a la Artillería de Marina, tales como el otorgado el 18 de marzo de 1763, según el cual los cabos primeros y segundos podían llevar de oro el sombrero y la vuelta de la casaca, o el de cambiar el nombre al cuerpo de Brigadas de Artillería por el de Real Cuerpo de Artillería de Marina, en atención a lo que se habían distinguido sus componentes en la defensa de La Habana (46).

Por otra parte, la Real Academia de San Fernando acuñó una medalla con las efigies de Velasco y el marqués de González-Valor en el anverso, y el castillo, con la voladura de un baluarte, en el reverso. También organizó un

(44) AGI, Santo Domingo, leg. 1582. Luis de Velasco al marqués del Real Transporte. El Morro, 24 de junio de 1762.

(45) *Ibidem*. Luis de Velasco al marqués del Real Transporte. El Morro, 5 de julio de 1762.

(46) *Nuevos papeles...*, p. 144.

GUSTAVO PLACER CERVERA

concurso para perpetuar en un óleo el ataque a El Morro de La Habana, y otro para levantar un monumento en el pueblo de Meruelo, en Santander, próximo a su natal Noja.

Los historiadores cubanos han tenido siempre en alta estima la proeza que constituyó la defensa de El Morro. Así lo expresó el prestigioso profesor Fernando Portuondo del Prado, de quien tuvimos la dicha de ser alumnos:

«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» (47).

También el Ayuntamiento de La Habana adoptó como acuerdo la proposición del ilustre historiador Antonio Bachiller y Morales y puso los nombres de Velasco y marqués González a sendas calles de la ciudad. Estas denominaciones se han conservado y forman parte del patrimonio habanero.

A modo de conclusión, puede decirse que tanto los oficiales como el personal de marinería y tropa de la Armada tuvieron una destacada participación en las acciones defensivas de la plaza de La Habana y desempeñaron un papel fundamental en la tenaz defensa de los castillos de los Tres Reyes de El Morro y de San Salvador de La Punta, lugares ambos donde el número de los que resultaron muertos y heridos fue muy elevado (48), hasta el punto de que puede afirmarse que sin ellos no habría sido posible resistir un asedio tan prolongado y, en el caso del Morro, tan heroico.

(47) PORTUONDO DEL PRADO, Fernando: *Historia de Cuba. 1492-1898*. Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1974 (6.^a ed.), p. 205.

(48) El almirante Carlos Martínez Valverde afirma que en la defensa de El Morro murieron 21 oficiales, más de 300 soldados de los Batallones de Marina y unos 1.000 marineros y artilleros. MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: «Operaciones de ataque y defensa de La Habana en 1762», *Revista General de Marina*, tomo 164, mayo de 1963, pp. 717-718.

LOS MARINOS ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DE LA HABANA EN 1762

Bibliografía**Fuentes documentales***Fuentes archivísticas, fondos*

- Archivo Nacional de Cuba
 - Archivo General de Simancas
 - Archivo General de Indias (Sevilla)
 - Servicio Histórico Militar (Madrid)
 - Museo Naval (Madrid)
 - Public Records Office (Gran Bretaña)
 - Archivo Militar del Servicio Nacional de Parques, Castillo de San Cristóbal, Viejo San Juan, Puerto Rico.
 - Universidad de Texas (Austin)
- Nettie Lee Benson Latin American Collection: Colección J. García Izabaleta XXVI-11.
 - «Resumen de los Prozedimientos de los Ingleses contra los castillos y ciudad de La Havana desde el día 6 de junio de 1762 hasta el 4 de agosto». Autor anónimo.

Compilaciones de documentos

Papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses en 1762. Archivo Nacional de Cuba, La Habana, 1948.

Nuevos papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses en 1762. Archivo Nacional de Cuba, La Habana, 1951.

Documentos inéditos sobre la toma de La Habana por los ingleses en 1762. Biblioteca Nacional «José Martí», La Habana, 1963.

Grabados de Dominique Serres sobre la toma de La Habana en 1762. Biblioteca Nacional «José Martí», La Habana, 1962 (ed. facs.).

Cinco diarios del sitio de La Habana. Biblioteca Nacional «José Martí», La Habana, 1963.

Proceso formado por orden del Rey N. Señor por la Junta de Generales que S. M. se ha dignado nombrar a este fin sobre la conducta que tuvieron en la Defensa, Capitulación y Rendición de la Plaza de La Habana y Escuadra que se hallaba en su Puerto... Impreso en Madrid, en virtud de RO, Madrid, 1763-1764.

SYRETT, David (dir.): *The Siege and Capture of Havana 1762.* Navy Records Society, Londres, 1970.

Libros y publicaciones

BACHILLER Y MORALES, Antonio: *Cuba: monografía histórica que comprende desde la pérdida de La Habana hasta la restauración española,* Oficina del historiador de la ciudad, La Habana, 1962.

CALLEJA LEAL, Guillermo, y O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *1762. La Habana inglesa.* Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1999.

CASTILLO MANRUBIA, Pilar: «Pérdida de La Habana (1762)», *Revista de Historia Naval*, núm. 28. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1990, pp. 61-77.

CORBETT, Julian: *England in the Seven Year's War*, 2 vols. Longmans, Green and Co., Londres, 1907.

ENTICK, M.A.: *The General History of the Late War*, vol. V. Edward and Charles Dilly, La Habana, 1766 (2.^a ed.).

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, vol. VII. Museo Naval, Madrid, 1973.

GARCÍA DEL PINO, César: *Toma de La Habana por los ingleses y sus antecedentes.* Editorial de

GUSTAVO PLACER CERVERA

- Ciencias Sociales, La Habana, 2002.
- GUERRA Y SÁNCHEZ, Ramiro: *Manual de Historia de Cuba desde su descubrimiento hasta 1868*. Consejo Nacional de Cultura, La Habana, 1962 (2.ª ed.).
- y otros: *Historia de la nación cubana*. Ed. Historia de la Nación Cubana, S.A., La Habana, 1952.
- GUITERAS, Pedro José: *Historia de la conquista de La Habana por los ingleses*. Oficina del historiador de la ciudad, La Habana, 1962.
- KEPPEL, Sonia: *Three Brothers at Havana 1762*. Wiltshire, Michael Russell, 1981.
- KUETHE, Allan J.: *Cuba, 1753-1815. Crown, Military, and Society*. Knoxville, University of Tennessee, 1986.
- MANTE, Thomas: *The History of the Late War in North America and the Islands of the West Indies*. W. Straham and T. Cadell, Londres, 1772.
- MARRERO, Leví: *Cuba. Economía y sociedad*, 13 vols. Ed. Playor, Madrid, 1972-1984.
- MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: «Operaciones de ataque y defensa de La Habana en 1762», *Revista General de Marina*. Ministerio de Marina, Madrid, 1963, pp. 487-503 (abril); pp. 706-727 (mayo).
- MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981.
- MORENO FRAGINALS, Manuel: *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*. Crítica (Grijalbo Mondadori, S.A.), Barcelona, 1995.
- MORÓN GARCÍA, Juan José: «La Artillería en el sitio de La Habana, 1762», *Militaria*, núm. 10. Universidad Complutense, Madrid, 1997, pp. 117-124.
- ORTEGA PEREYRA, Ovidio: *El Real Arsenal de La Habana*. Ed. Letras Cubanas, La Habana, 1998.
- PARCERO TORRE, Celia María: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*. Junta de Castilla y León, 1998.
- PARES, Richard: *War and Trade in the West Indies (1739-1763)*. Oxford, 1936.
- PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, 3 t. Imp. a cargo de J. López, Madrid, 1873.
- PÉREZ DE LA RIVA, Juan: «Sobre la toma de La Habana por los ingleses», *Boletín del Archivo Nacional*, vols. XXXVII y XXXVIII, núms. 1-6, enero 1938 y diciembre 1939. Archivo Nacional, La Habana, 1939, pp. 26-48.
- PÉREZ GUZMÁN, Francisco: *La Habana, clave de un imperio*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1997.
- PEZUELA, Jacobo de la: *Cómo vio Jacobo de la Pezuela la toma de La Habana por los ingleses*. Oficina del historiador de la ciudad, La Habana, 1962.
- PLACER CERVERA, Gustavo: «La bahía de La Habana. Apuntes para su historia militar (etapa colonial)», *Revista de Historia Naval*, núm. 73. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001, pp. 59-73.
- *Los defensores del Morro*. Ediciones Unión (colección Clío), La Habana, 2003.
- PORTUONDO DEL PRADO, Fernando: *Historia de Cuba, 1492-1898*. Editorial Pueblo y Educación, La Habana, 1974.
- RODRÍGUEZ, Amalia: «Cinco diarios sobre el sitio de La Habana», *Revista de la Biblioteca Nacional José Martí*. Biblioteca Nacional, La Habana, 1962, pp. 96-123.
- SYRETT, David: «American Provincials and the Havana Campaign of 1762», *New York History*, vol. XLIX, oct. 1968, pp. 375-390.
- «The British Landing at Havana: An Example of an Eighteen-Century Combined Operation», *Mariner's Mirror*, vol. 55, pp. 325-331, agosto 1969.
- THOMAS, Hugh: *Cuba, la lucha por la libertad*, 2 vols. Ed. Grijalbo, Barcelona, 1973.
- «La captura de La Habana en 1762» (Conferencia leída en el Museo de San Salvador de la Punta el 24 de octubre de 2002), *Opus Habana*, vol. VI, núm. 3/2002, pp. 52-54.
- VALDÉS, Antonio J.: *Cómo vio Antonio J. Valdés la toma de La Habana por los ingleses* (libro V de su *Historia de la isla de Cuba y en especial de La Habana*). Oficina del historiador de la ciudad, La Habana, 1962.

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

Santiago GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE
Capitán de Navío

En la *Revista General de Marina* de octubre de 1954 se reproducía un artículo del ilustre almirante don Ramón Auñón y Villalón, marqués de Pílarres, publicado en el *Diario de Cádiz* y fechado en Madrid el 15 de octubre de 1893, que trataba sobre «La toma de Puerto Plata (Santo Domingo) el 28 de agosto de 1863».

El autor era entonces guardiamarina a bordo del vapor *Reina Isabel II* (1), del mando de don Casto Méndez Núñez, y relata en el citado artículo la expedición a La Guaira y la entrada en Puerto de la Plata de dicho buque durante la sublevación de Santo Domingo.

En los archivos del Museo Naval de Ferrol se encuentra un manuscrito con el «Historial desde 11 de Marzo de 1862 que salí de Cádiz para embarcar en el vapor de guerra *Isabel II* con el mando de su guarnición, hallándose en la Escuadra de Ynstrucción en Algeciras», escrito por el entonces teniente de Infantería de Marina don Manuel Fernández Chao (2). En este historial, que finaliza el 7 de julio de 1864, se narran con más detalle los interesantes hechos de la expedición a las antillas del vapor *Isabel II*.

Vamos a tratar en este trabajo de completar la información que aporta el almirante Auñón y de exponer los acontecimientos sucedidos durante la estancia de don Casto en las Antillas al mando del *Isabel II*. Para ello seguiremos el «Historial» de Fernández Chao principalmente, pero antes efectuaremos una breve exposición de los antecedentes y situación de Santo Domingo en la época de la llegada del vapor a las Antillas.

(1) El *Isabel II* fue construido en Inglaterra en 1850 y adquirido para la Armada por el brigadier Llanes en unión de los vapores *Don Francisco de Asís*, *Isabel la Católica*, *Fernando el Católico*, *Velasco* y *Conde de Regla*. Montaba 16 cañones y su fuerza de máquina era de 500 caballos. Participó en Filipinas en la campaña de Joló; hizo con los duques de Montpensier un crucero por el Mediterráneo en 1851 y un viaje a Inglaterra. Marchó a las Antillas en 1852, y se halló en la guerra de África en 1859-1860. En abril de 1862 estuvo en Tánger para recibir a bordo, y trasladar a la Península, 60 millones de reales de la deuda del Imperio de Marruecos por indemnización de guerra. En junio de este mismo año realizó un viaje a Inglaterra con los duques de Montpensier. El 1 de noviembre tomaba el mando del vapor el capitán de navío don Casto Méndez Núñez.

(2) Don Manuel Fernández Chao nació en Ferrol el 14 de agosto de 1823, saliendo teniente de Infantería de Marina el 16 de julio de 1857, en la promoción 25.ª de este cuerpo. Durante el tiempo que comprende el «Historial», desempeñó una actividad incesante en Europa y en las Antillas. El 27 de mayo de 1874 sostuvo, como capitán con mando de batallón, un duro combate en Ahogaperros, cerca de Baire (Cuba), lo que le valió el ascenso a comandante. Falleció en Ferrol el 13 de septiembre de 1889, siendo coronel retirado.

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE

Santo Domingo (antecedentes)

La isla Española, donde Cristóbal Colón había fundado el primer asentamiento español en América, alcanzó gran importancia con la Audiencia de Santo Domingo, creada en 1511 y que por las ordenanzas de 4 de julio de 1528 extendía su jurisdicción no sólo a la isla sino también a Puerto Rico, Cuba y Tierra Firme, comprendidas Nicaragua, Castilla del Oro y, luego, Venezuela y Perú.

Al comenzarse, sobre el año 1535, a explotar las nuevas conquistas del Perú, adonde acudían tantos españoles, según el cronista Gómara, que se despoblaba Panamá, Nicaragua, Guatemala, Cartagena y las islas, comienza la decadencia administrativa de Santo Domingo.

En el siglo XVII comenzaron las incursiones y depredaciones de los bucaneros, conjunto de piratas ingleses, franceses y holandeses que se establecieron en la isla Tortuga (costa septentrional de la actual Haití) con el pretexto del comercio de pieles. Estos verificaron algunas correrías en La Española y, aunque son derrotados por Juan Francisco de Montemayor en 1654, acabaron por fijarse en la parte occidental de las islas. Francia los reconoce y en 1665 envió un gobernador. Por último, por la paz de Riswick, en 1697, España entregó a Francia la parte occidental de la isla.

Por la paz de Basilea, en 1795, fue cedida, muy a pesar de los dominicanos, a Francia la parte del isla que restaba bajo soberanía española.

En 1801, los esclavos negros de la parte occidental de la isla, se rebelaron contra sus amos, destruyendo gran número de propiedades. Entraron también a sangre y fuego en la parte oriental, que más tiempo había sido española. Los rebeldes estaban capitaneados por Toussaint-Louverture, que no llegaría a declarar la independencia de la colonia. Napoleón envió a su cuñado el mariscal Lecrec. Después de varios meses de lucha, en mayo de 1802 Toussaint pactó con el francés, el cual, incumpliendo lo prometido, apresó a Toussaint y lo envió a Francia, donde moriría el 7 de abril de 1803. Una expedición inglesa, que había desembarcado en la isla para reducir a Toussaint, fue derrotada con muchas bajas y obligada a reembarcar. También se había planeado, a petición de los franceses, el envío de cinco navíos españoles al mando de don Federico Gravina, expedición que no llegó a realizarse (3).

El rumor de que Napoleón pretendía, como hizo en otras colonias, restaurar la esclavitud, que había sido suprimida en 1794, hizo que Jean-Jacques Dessalines y Henry Christophe armaran un ejército de negros, en 1802, que derrotó al francés, y en noviembre de 1803, lo que quedaba de la expedición francesa, al mando del vizconde de Rochambeau, se rindió. Después del armisticio, firmado el 18 de noviembre, los franceses se retiraron, pero manteniendo su presencia en la parte oriental de la isla. La parte occidental se constituyó en el país independiente de Haití. Con la ayuda británica, Dessalines expulsó a

(3) Fondo Documental del Museo Naval, colección A. de Mazarredo, Ms. 2392. Carta de Ciriaco Cevallos sobre la expedición que se prepara al mando de Federico Gravina para ir a Santo Domingo contra Toussaint-Louverture.

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

los franceses de la isla y, el 1 de enero de 1804, proclamó la independencia de toda la isla con el nombre de Haití. En septiembre siguiente se proclamaría emperador con el nombre de Jacques I.

Cuando empezó en España la guerra de la Independencia contra Francia, los dominicanos se levantaron en armas —facilitadas secretamente por el capitán general de Puerto Rico— y, tras vencer en la batalla de Palo Hincado, en julio de 1809, a los invasores de la vecina Haití y hacerse dueños de la capital, se unieron de nuevo al Imperio español.

Al cabo de trece años, la colonia se unió a la oleada libertadora del continente y se proclamó también independiente de Madrid. El 30 de noviembre de 1821, José Núñez de Cáceres arrió la bandera española y se puso bajo la protección de la Gran Colombia, fundada por Bolívar. El nombre adoptado por el nuevo Estado fue el de «Estado independiente del Haití español».

Esta independencia tan sólo duraría unos meses, pues al cabo de nueve semanas los haitianos, con su presidente Boyer, se apoderaron de Santo Domingo el 9 de febrero de 1822, que quedó anexionado a Haití.

El sentimiento nacional dominicano era enemigo de la opresión haitiana, que había supuesto de hecho la persecución de los blancos en provecho de la población negra, intentándose despojar a aquéllos y fomentándose la colonización por negros.

En 1830 don Juan Pablo Duarte, llamado el «Padre de la Independencia de Santo Domingo», organizó una sociedad secreta para luchar contra los haitianos.

En 1843 se produjo la sublevación en pro de la independencia y comenzó la lucha dirigida por Juan Pablo Duarte y Francisco del Rosario Sánchez. Conseguida la independencia tras las victorias de Mata de Firfán, Santo Tomé, Las Carreras y Sábana Larga, el primer presidente fue Pedro Santana. Juan Pablo Duarte y otros idealistas de la independencia partirían pronto para el exilio.

Tras la independencia, la amenaza negra era constante y, por otro lado, existía la presión de Estados Unidos que, habiendo intentado en vano obtener por negociaciones la bahía de Samaná, precioso enclave estratégico, amenazaban con ocuparla toda.

Un gran grupo de dominicanos estimaban que el regreso al seno de la monarquía española era la garantía de su soberanía contra la amenaza de los negros y anglosajones.

Santana solicitó protección a España a través del capitán general de Cuba, O'Donnell, quien les dio armas y apoyo militar. Pero el gobierno de Madrid consideró que no era oportuno entonces anexionarse la antigua colonia.

En 1854 España renuncia de nuevo a aceptar el protectorado sobre Santo Domingo que se le ofrece. Ese mismo año el presidente de Estados Unidos, Pierce, estuvo a punto de firmar un acuerdo con los dominicanos por el que éstos, a cambio de la protección americana, cedían a Washington el uso de la bahía de Samaná, desde la que se podía controlar el tráfico marítimo entre Cuba y las Bahamas.

Aparte de las presiones que en contra del trato hicieron Francia y España,

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE

éste se malogró por las exigencias racistas de Pierce. Los Estados Unidos se habían negado a reconocer a Haití, para no tener que tolerar la presencia de un embajador negro en Washington, y exigieron, en consecuencia, que los diplomáticos de Santo Domingo no fueran de color. Con gallardía, el gobierno dominicano, aunque el número de negros en el país todavía era bajo, rompió la negociación y siguió buscando otro protector.

En 1855, España reconoció la independencia de la República Dominicana mediante un tratado, una de cuyas cláusulas permitía titularse súbditos españoles a cuantos lo pretendiesen, y, como consecuencia, la gran mayoría de los dominicanos intentaron cambiar su nacionalidad por la española. Santana, viendo que a este paso se quedaba sin súbditos, tomó medidas de emergencia, apostando una fuerza a la puerta del consulado, con lo que quedó solucionado el problema, a pesar de las protestas del cónsul español, Sr. Segovia, quien, por otra parte, ordenó que se aplicasen de modo menos «explosivo» las generosas cláusulas del Tratado Bilateral (4).

Además de la referencia al posible cambio de nacionalidad, el Tratado contenía párrafos que se prestaban a la interpretación. Por ejemplo, hablando de los territorios que comprendía la República Dominicana, se decía que «Su Majestad Católica desea y espera que [estos territorios] se conserven siempre bajo el dominio de la raza que hoy los puebla, sin que pasen jamás, ni en todo ni en parte, a manos de razas extranjeras». Estas palabras parece que significaban el compromiso formal para España de defender a los dominicanos. Los redactores españoles del Tratado procurarían olvidarse del párrafo; no así los dominicanos.

En 1858, el negro Souloque, que con el nombre de Faustino I se había proclamado emperador, quiso emular la gloria de Napoleón e invadió el territorio de Santo Domingo. Santana intentó una vez más, desesperadamente, la anexión a España y envió a Madrid un diplomático dominicano, el general Alfau, que se movió allí con habilidad.

Esta vez, por la intervención de Serrano, el gobierno presidido por O'Donnell, era partidario, con algunas dudas, de la anexión y, mientras tanto, el general Santana izó de improviso, con grandes honores, la bandera de España, que ondeó de nuevo en la torre del homenaje de Santo Domingo el 18 de marzo de 1861. El secretario de Estado de Estados Unidos, William Seward, montó una pequeña escena al embajador español, Tassara, afirmando que, si España aceptaba la anexión, «se encontraría con la resistencia inmediata, persistente y si fuera posible efectiva» de su país.

El presidente Lincoln desautorizó a Seward, pues bastantes problemas internos existían ya en el país. El 12 de abril se abrió el fuego en el fuerte Sumter y empezaba la guerra de Secesión, y el 12 de mayo Isabel II firmaba el real decreto que aceptaba incorporar a su corona las tierras de la República Dominicana.

(4) ALLENDE SALAZAR, José María: *Apuntes sobre la relación diplomática hispano-norteamericana: 1763-1895*. Ministerio de Asuntos Exteriores, Biblioteca Diplomática Española, Estudios 14, p 159.

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

Serrano fue nombrado duque de la Torre (por la torre del homenaje de Santo Domingo), y Santana, marqués de Carreras y teniente general, nombrándole por añadidura el gobierno de Isabel II capitán general de la nueva Antilla española, confiriéndole iguales atribuciones que a los de Cuba y Puerto Rico.

El diálogo entre los dominicanos y los españoles partidarios de la recuperación de la colonia no había resultado sin embargo fácil. Desde la independencia, en 1844, los generales Pedro Santana y Buenaventura Báez se habían disputado la Presidencia de la República Dominicana. En el momento de la anexión, Santana había sido ya tres veces presidente y Báez dos, aunque al final de su vida alcanzaría el récord de cinco presidencias. La principal tarea de un presidente dominicano era indudablemente defender el país contra las intrigas y ataques descarados de Haití; mejor dicho, del Imperio de Haití, porque los dirigentes de Puerto Príncipe seguían manteniendo, en cuanto a títulos, el mimetismo con Napoleón, al cual habían derrotado hacía medio siglo. Por aquellos años, Su Majestad el emperador Faustino I estaba siguiendo una política especialmente agresiva contra Santo Domingo, aunque llevada a cabo de un modo esporádico e irregular.

La segunda ocupación de los presidentes dominicanos era la de defenderse de las intrigas de su rival en la oposición, Báez o Santana: cuando Báez se acercaba a España, Santana se aproximaba a Estados Unidos. En el momento en que Báez, considerándose ignorado por los políticos españoles, se empezaba a mover hacia Washington, Santana se convertía en españolista (5).

Una vez decidida la anexión, el general Serrano envió desde La Habana una expedición para tomar posesión de la recuperada colonia. Ésta constaba de tres barcos de guerra y dos transportes, que llevaban un contingente de 6.000 hombres con su equipaje y armamento.

Todavía no había llegado la expedición a Santo Domingo, cuando los generales Cabriel y Mella, ente otros partidarios de Buenaventura Báez, desde pueblos cercanos a la frontera con Haití se pronunciaron contra la anexión y empezaron a reunir guerrilleros y armas para oponerse a la misma.

El gobierno español nombró a Báez mariscal de campo del Ejército hispano, pero la medida no surtió más efecto que irritar a Santana, y la rebelión fue cobrando poco a poco vigor, aunque al principio los progresos fueron lentos.

Para intentar mantener su soberanía y restablecer la paz, España se vería obligada a enviar a Santo Domingo varias expediciones y a mantener una guerra sangrienta y desastrosa donde combatirían, «no ya por la posesión de Santo Domingo, sino por la honra nacional» (6), casi 30.000 soldados, invirtiéndose cerca de tres millones de reales

(5) *Ibidem*, p. 158.

(6) NOVO, P., y COLSON: *Historia de la guerra de España en el Pacífico*. Fortanet, Madrid, 1882, p. 69.

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE

Organización del ramo de Marina en el recién recuperado Santo Domingo

Por real orden de 6 de diciembre de 1862 se determina «la organización del ramo de Marina en la nueva provincia de Santo Domingo».

En primer lugar se dispone que el número y clase de jefes y oficiales de los distintos cuerpos de la Armada que constituyen el personal de Marina en la provincia sea el siguiente:

- un brigadier de la escala activa, con la denominación de comandante principal de Marina, con residencia en la capital de la provincia;
- un capitán de fragata de la escala de reserva, segundo comandante de la provincia y capitán de puerto de Santo Domingo;
- dos oficiales de la antigua Marina Dominicana, ayudantes de la Comandancia principal, con residencia en la capital;
- un teniente de navío de la escala de reserva, ayudante del distrito de Puerto Plata y capitán de su puerto;
- tres oficiales de la antigua Marina Dominicana, ayudantes de los distritos de Azúa, Monte Christi y Samaná, y capitanes de su respectivos puertos.

Además, se disponía la provisión de un comisario de guerra, con atribuciones de ordenador de pagos y denominación de comisario de provincia, y dos oficiales primeros del Cuerpo Administrativo de la Armada, como interventor de provincia y contador de la Estación Naval de Samaná, respectivamente.

Se proveían también en la citada real orden los destinos del personal jurídico y escribientes.

Se dispone que la Comandancia principal de Marina de Santo Domingo tenga las mismas atribuciones que la de Puerto Rico, y dependa directa e inmediatamente, como ésta, de la Comandancia General del Apostadero de La Habana.

El juzgado debía tener la misma categoría y funciones que los de segunda clase establecidos en las demás provincias marítimas del Reino.

Se dispone que la Comandancia de Marina, una vez instalada, proceda con toda urgencia al establecimiento de las matrículas de embarcaciones y de gentes de mar. Se dispone también la regulación de las tarifas de practicaje, derechos de capitanía, etc.

Se ordena que, en tanto el progreso de la población de Samaná permita el establecimiento en tierra de la Ayudantía de Marina y Contaduría de la estación naval, sea servida la primera por el comandante o capitán del pontón estacionado en la bahía, y la segunda, por un oficial del Cuerpo Administrativo de la Armada que embarcará en el referido pontón.

Por real orden de 21 de marzo de 1863 se determina que la fragata *Cortés* dejará de figurar como tal en las listas de la Armada y «se la coloque como pontón, el que situado en paraje conveniente en la bahía de Samaná, sirva de hospital flotante para las guarniciones y tripulaciones de los buques destinados a aquella estación».

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

Así estaban las cosas en la isla Española cuando llegó a las Antillas el *Isabel II*.

Del «Historial» del teniente de primera Manuel Fernández Chao

El día 1 de noviembre de 1862, a las doce del mismo, tomaba en La Carraca el mando del vapor *Isabel II* el capitán de navío don Casto Méndez Núñez, en sustitución del capitán de navío don Mariano Pery, por haber sido nombrado para una comisión en Inglaterra.

El día 14 de noviembre salió de la bahía de Cádiz el vapor en derrota a las Antillas, fondeando el lunes, primero de diciembre, a la una de la tarde en Puerto Rico para hacer carbón.

El día 4 salió de Puerto Rico y, después de recalar en la isla de Santo Domingo, el vapor llegó a La Habana el día 8.

El *Isabel II* trasladaba a Cuba desde la Península al general don Domingo Dulce, nombrado capitán general de Cuba. Con el general venía un séquito de 28 personas, que se relacionan en el «Historial», entre oficiales de su Estado Mayor, personal militar, familiares y servicio: «Además han venido un Mayordomo y dos criados de la Casa López comiendo el rancho de S.E., que se hizo por contrata con la referida Casa López y Compañía en Cádiz. Al día siguiente 9 no desembarcó S.E. por hallarse un poco enfermo; pero lo verifiqué el día 10 a las ocho de la mañana. A las 9 hubo besamanos y presentaciones por todas las corporaciones».

Permaneció el buque en La Habana hasta mayo de 1863, realizando limpieza de fondos y reparaciones precisas, e incluso, durante treinta días a partir del 6 de marzo, efectuó un crucero de patrulla por la costa de la isla de Cuba en relevo de la fragata *Blanca*, siendo a su vez relevado por la fragata *Lealtad*.

El viernes 22 de mayo salió el vapor para La Guaira (Costa Firme). Por entonces se sucedían los disturbios internos en Venezuela entre los diversos partidos que luchaban por el poder. El capitán general de Cuba envió al *Isabel II* para proteger a los españoles y colaborar diplomáticamente, si fuese necesario, con las autoridades venezolanas. Sigamos lo que nos relata al respecto el «Historial» del teniente:

«El lunes 1º de junio, hemos llegado [a La Guaira] a las 5 1/2 de la tarde, sin novedad, fondeamos muy cerca de la población teniendo por la parte de babor un vapor de guerra americano. La República [de Venezuela] sólo tenía en el puerto dos pequeños vapores de ruedas muy deteriorados [,] hallándose fondeados otros varios bergantines y goletas de poco porte y comerciales.

»El cónsul participó al Sr. Comandante haber varios casos de viruela, por lo cual hemos tenido poca comunicación».

Sigue la descripción breve de la población, que «se halla a la orilla del mar, bastante diseminada, las fortalezas arruinadas. Se halla dominada por unas

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE

elevadas montañas, llenas de arbolado. El comercio consiste en la exportación de cacao».

En la madrugada del 8 de junio se presentó un vapor de los de la República en el puerto de La Guaira, con unos 200 hombres al mando del general Torrelles, verificando un desembarco como confederales. Adhiriéndose a ellos la guarnición, que hasta entonces era del gobierno, se llevaron armas, cañones, pólvoras y todo el material de guerra, embarcándolo en la misma tarde en el propio buque y en otros y se dirigieron a Puerto Cabello, donde se fortificaron para defenderse contra el gobierno.

El cónsul español, don Cándido de Perorenas, solicitó auxilio para los españoles si fuera necesario, y en consecuencia se enviaron dos botes con gente armada y con tropas, al mando del teniente Fernández Chao, al muelle de la población durante la noche.

La plaza, que había quedado sin fuerza alguna, fue ocupada el mismo día por más de 200 hombres federales al mando del general negro Salazar y por unos sesenta del gobierno. Al mando de la plaza quedó el general federal.

Habiéndose aceptado los ofrecimientos del comandante español, que se brindó a conducir en su buque a los negociadores venezolanos a donde éstos desearan (7), embarcó en el *Isabel II* una comisión diplomática del gobierno constituido compuesta por el general José Antonio Páez, presidente que fue de la República, acompañándole los ministros Sr. Cevallos (español) y Alr (inglés), con otras personas agregadas al general. Dicha comisión tenía la misión de tratar sobre la paz con los del partido contrario, que se encontraban fortificados en Puerto Cabello.

El 30 de junio, a las seis de la mañana, salió el *Isabel II* de La Guaira para Puerto Cabello, adonde llegó a las tres de la tarde del mismo día. Así describe el «Historial» este punto: «Puerto Cabello tiene una situación geográfica hermosa, la población se encuentra en un llano, la mar bastante quieta, es una especie de rada frente a la población, pero el puerto se halla hacia el norte entre unos manglares entrando por una boca estrecha entre la población y un excelente castillo que con otro que se halla en una altura hacia el sur defienden completamente la entrada. Estas fortificaciones fueron construidas por los españoles antes de la independencia. El clima es bastante caluroso y enfermizo, pues abundan las calenturas, fiebre tifoidea y amarilla...».

El día 2 de julio regresó el vapor a La Guaira transportando a los miembros de la comisión, que desembarcaron en la mañana del día 3. Permaneció el buque en el puerto hasta finalizar el mes de julio. Una vez asegurada la paz civil en Venezuela, ya no era necesaria la presencia del buque español en aquel país, y el día 1 de agosto el *Isabel II* abandonó la rada de La Guaira dirigiéndose a Puerto Rico, adonde llegó el día 4 por la tarde. En aquel puerto se hallaba también fondeado el vapor *Hernán Cortés*.

Desde el sábado 15 de agosto hasta el 17 del mismo mes efectuó el vapor un viaje al puerto de Santo Domingo, saliendo este último día para Santiago

(7) «La toma de Puerto Plata...», *Revista General de Marina*, octubre de 1954, p. 496.

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

de Cuba, llevando a remolque la goleta *Santo Domingo*, que había pertenecido a la república de aquel país. El 20 de agosto dio fondo en Santiago de Cuba, donde se encontraban las corbetas *Mazarredo* y *Santa Lucía*.

El 25 de agosto, a las ocho de la mañana, salió el *Isabel II* del puerto con destino a Puerto de la Plata en la isla de Santo Domingo, conduciendo unos 600 hombres, con sus jefes y oficiales, para reforzar la guarnición en aquel punto y atacar a los enemigos insurrectos de allí y a algunos insurgentes haitianos que se les habían unido esos días contra los españoles. Las tropas pertenecían los batallones de la Corona y Cuba, con una batería de artillería montada. Llevaba el vapor a remolque una goleta, que había traído a Cuba la noticia de la situación en Puerto de la Plata y a bordo de la cual iba alguna fuerza, mulos y aguada. La expedición militar estaba al mando del coronel de Ingenieros don Salvador Arizón.

El jueves 27, a las nueve de la noche, entró el vapor en la rada de Puerto de la Plata. Se presentó un práctico para meter el buque en puerto, cosa que hizo sin novedad. El práctico venía armado y acompañado de otro negro. Se le preguntó por el estado de la población y manifestó que ésta se hallaba en poder de los insurrectos y que los españoles sólo dominaban el castillo de la entrada del puerto, donde se encontraba toda la tropa española fortificada para la defensa.

Poco después llegó el capitán de puerto y ratificó lo dicho por el práctico, añadiendo que se podía desembarcar la tropa sin inconvenientes. En efecto, se procedió al desembarco, que concluyó a las tres de la madrugada sin ninguna incidencia, quedando sólo a bordo los caballos, mulos y equipajes de la guardia de prevención, que pasaron a tierra a las ocho de la mañana del día 28.

El «Historial» nos relata el combate subsiguiente de esta manera:

«El desembarco se hizo en las inmediaciones del castillo. La fuerza del Regimiento de la Corona fue la primera que fue a tierra: inmediatamente pasó al pueblo y entró atacando a la bayoneta, consiguiendo desalojar el Cuartel y las casas que les servían de fortaleza, sin que apenas atacaran de otro modo que a la bayoneta. Los enemigos se han resistido y atacado con un fuego nutrido desde las casas donde se hallaban parapetados. Las masas que se encontraban en la Plaza fueron dispersadas también a la bayoneta. A las 2 1/2 de la madrugada fue muy mal herido en la cabeza el digno jefe de la columna Sr. Arizón, por una bala que le atravesó los sesos. A las siete de la mañana misma era muerto ya. A las 3 de la propia se arboló en la Plaza el pabellón Español reemplazando humillado el Dominicano que ostentaban en la casa del Gobierno desde la mañana del día 27».

Las pérdidas españolas no fueron considerables: hubo unos 33 hombres entre muertos y heridos. La mayor parte lo fueron en la cabeza y en el pecho. El 28 se hicieron algunos prisioneros, que fueron pasados por las armas.

Las tropas españolas se acuartelaron inmediatamente, con las consiguientes precauciones, después de haberse apoderado de la población. Los enemigos

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE

acamparon a una media legua de la población. El *Isabel II* se acoderó convenientemente, para hacer fuego si fuera necesario.

Tras la llegada del vapor *Hernán Cortés*, en la mañana del 28, con una compañía de tropa procedente de Samaná, salió el *Isabel II* conduciendo pliegos de informes sobre los sucesos para el capitán general de La Habana. El día 31, hallándose en el canal frente al paredón grande, se cruzaron con el vapor transporte *San Francisco de Borja*, que conducía 500 hombres del Batallón de Cazadores Isabel II con destino a Santiago de Cuba a recibir órdenes. Pero en vista de lo manifestado por don Casto, habiendo venido a bordo del *Isabel II* el segundo de Borja, se dirigieron a Puerto de la Plata, donde las circunstancias reclamaban la presencia de fuerzas.

Permaneció el vapor en La Habana desde el 2 de septiembre hasta el día 19 del mismo mes, en que salió de La Habana con 744 hombres de transporte para Puerto de la Plata, pertenecientes al Batallón de La Habana y a una compañía de Ingenieros. Mandaba dicha fuerza el coronel don Benito Pasarón y Sartras. El día 4 había embarcado en el vapor como segundo comandante el capitán de fragata don Nicanor Sotelo.

El jueves, a las nueve de la mañana, fondeó el vapor en Puerto de la Plata, donde se hallaban los vapores transporte *Velasco* y *Borja*; el primero, con acémilas a bordo, y el segundo, con víveres y municiones. Después de que comiera la gente, se inició el desembarco de las tropas, que se realizó sin novedad, de manera que a la una y media de la tarde se hallaba concluida la faena.

Las tropas españolas ascendían a unos 4.000 hombres. Se hallaban fortificados en la plaza, estaban reforzando el fuerte y habían construido muchas barracas para alojarse. Se encontraban a la cabeza el ingeniero Primo de Rivera y el general Gándara; también estaba el general Suero, quien pese a ser del país había reconocido a España y era el gobernador de la plaza de Puerto de la Plata.

En la tarde del día 24 salió el *Isabel II* para Santo Domingo, con el fin de dejar allí las municiones que para aquel puerto había traído de La Habana y 10.000 pesos recibidos para entregar al Batallón de Nápoles. Por orden del general en jefe, se embarcaron en Puerto de la Plata 27 personas emigradas de Santiago de los Caballeros, incendiado el día 6, y que iban para Santo Domingo. Entre dichas personas se encontraba un general en la reserva llamado don Román Bido, con su esposa, siete hijas y un hijo. Iban seis mujeres más, así como un oficial segundo de la administración, enfermo.

El día 26 llegó el vapor a Santo Domingo, en cuya rada se encontraba el vapor *Isabel la Católica*; y, una vez desembarcados los emigrados y entregada la munición, se facilitaron 10 toneladas de carbón para el vapor *Majestad*. Salió el *Isabel II* para Samaná, adonde llegó el día 29. Después de entregar en aquel puerto 6.000 raciones al *Isabel la Católica*, y al comandante del pontón *Cortés* 1.000 pesos y 50 carabinas «de las antiguas», salió el vapor de Samaná, donde se encontraba también el *San Francisco de Borja* y de donde había salido poco antes el *Ulloa*, con dirección a Puerto de la Plata, llevando pliegos

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

recibidos en Santo Domingo para el general Gándara, jefe de la división de operaciones.

En Puerto de la Plata, adonde se llegó el 29 de septiembre, no tuvo Méndez Núñez por conveniente entrar, por lo preciso que le era al buque seguir para La Habana a hacer carbón. Envió, pues, a un oficial a tierra en un bote con los documentos para el general Gándara y para el capitán de puerto.

El práctico manifestó que los enemigos se hallaban en las inmediaciones de la plaza, molestando a cada momento con tiros que ocasionaban algunos muertos y heridos, tanto que en la mañana del 30 habían sido muertos tres y heridos cuatro, de los que habían ido a cortar leña, por lo que el *Hernán Cortés* había hecho algunos disparos. Que la noche del 29 habían intentado atacar pero fueron rechazados y que últimamente habían incendiado algunas casas próximas a la población, que rápidamente apagaron los soldados. Parece que el número de enemigos que sitiaban la plaza era de hasta 700.

A las doce regresó el bote con el oficial que fue a la plaza, el cual trajo pliegos para el comandante del *Isabel II*, manifestándole lo mismo que el práctico referente al estado de la plaza, añadiendo que algunos insurrectos se encontraban a la vista cerca, y que habiéndoles hecho algunos disparos de cañón el *Hernán Cortés*, le contestaban con tiros de mosquetón o trabuco de boca ancha. El *Isabel II* despachó al práctico y salió a continuación para La Habana. Al mismo tiempo partió para Santo Domingo, transportando un batallón y una batería de artillería, el vapor *Hernán Cortés*, quedando en Puerto de la Plata el *Velasco*.

Nos muestra el «Historial» la situación de la guerra en la isla por esas fechas:

«Refiriéndome a puntos anteriores; en Santo Domingo no ocurrió novedad, ni menos en sus inmediaciones. El general Santana había salido con dos mil hombres para operar en el interior. Parece que se hallaba cerca una columna de unos 500 hombres, que esperaba cortarles el agua y las avenidas, con el fin de cogerlos en medio de sus fuerzas y atacarlos.

»También se decía que había habido sospechas de insurrección en las inmediaciones de la Capital y que se han preso 33 sospechosos que se remitieron a Puerto Rico inmediatamente, con el cura párroco de Pto. Plata que era el cabeza de los insurrectos que tomaron la plaza la noche o la madrugada del 27 de agosto último».

Informa también el «Historial» de que en el istmo que forma la península de Samaná fueron atacados los insurrectos por dos lanchas tripuladas al efecto, estando las autoridades de la estación naval en estado de máxima alerta.

«En Santiago de los Caballeros continúan los 115 heridos nuestros, que quedaron allí el día 6 del presente [septiembre] que los insurrectos incendiaron la población y nuestras tropas se retiraron dejando aquello abandonado por disposición del Brigadier Buceta, que mandaba las fuerzas de operaciones,

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE

cuyos heridos quedaron en la población curándose, previo convenio con los enemigos, que mandaron a buscar medicinas a Puerto Plata, y con cuyo objeto el Ejército dejó allí dos médicos.

»Se asegura que muchas familias de Santiago de los Caballeros que han emigrado cuando el incendio y luego que vieron la retirada del Sr. Buceta dejando el pueblo, han sido asesinadas por los enemigos en los caminos, degollando hasta las mujeres y los niños de tierna edad; llegando el caso de aparecer entre nuestras tropas algunas criaturas sin sus padres, que habían sido víctimas de los enemigos de aquel modo tan cruel; sucediendo lo mismo con los padres que se hallaban sin los hijos, los maridos sin las mujeres y éstas sin los maridos, cuyos hechos me han asegurado los 27 emigrados que han venido en este buque desde Pto. Plata a Santo Domingo, por haber ocurrido algunos en su presencia (...). Entre ellos mismos venían dos niños de corta edad que habían perdido a sus padres.

»El vapor *Águila* que conducía un batallón llegó a Montechristi para desembarcar y fue rechazado por los enemigos con fuego desde los fuertes donde se hallaban apoderados, cuyo vapor tuvo que retroceder con las tropas para Pto. Plata y de allí fue a Santo Domingo».

El teniente Fernández Chao afirma entonces que «el estado del país es alarmante, por lo cual la guerra será larga y muy costosa a la Nación, si es que el Gobierno no resuelve abandonar todo». Esta frase nos da una idea del estado de ánimo que reinaba entre los combatientes españoles.

Sigue el «Historial» relatando el regreso del vapor a La Habana, de cuyo puerto volvió a salir el 30 de octubre transportando 426 hombres de tropa y cinco oficiales para cubrir las bajas de algunos cuerpos del ejército de Santo Domingo. Llevaba también a bordo 240.000 pesos para el mismo ejército y pólvora y municiones destinadas a las mismas atenciones. Antes habían salido para La Española la fragata *Blanca* y el vapor *Blasco de Garay*, este último llevando a bordo al brigadier de la Armada don Manuel Sivila y Posada, que se dirigía a tomar el mando de las fuerzas marítimas en las aguas de Santo Domingo durante la revolución en curso.

Tocó el *Isabel II* en el puerto de Nuevitas, con el fin de recoger más tropas para transportarlas a Santo Domingo. El 2 de noviembre abandonaba dicho puerto habiendo embarcado 273 hombres de tropa, que con los embarcados en La Habana sumaban 699 soldados. En el tránsito hacia Santo Domingo les adelantó el vapor correo *Isla de Cuba*, que transportaba 800 hombres.

El día 8 de noviembre fondeó el vapor en la rada de Santo Domingo, donde se encontraban los buques *Isabel la Católica*, *Santa Lucía*, *Hernán Cortés*, *San Quintín* e *Isla de Cuba*.

El día 11 del mismo mes el general de la escuadra envió la siguiente circular:

«Acabo de recibir del E.S. Comandante general de esta Isla la comunicación siguiente: “La actividad y celo con que las fuerzas de la Estación Naval

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

del mando de V.S surtas en este Puerto están prestando el difícil y penoso servicio que a cada paso se les encomienda, son dignos del mayor elogio. Cualidades son estas, en verdad, que siempre han distinguido al Cuerpo de la Real Armada, y que no por muchas veces repetidas, desvirtúan su mérito y estimación. Por eso ellas me movieron ya en otra ocasión a recompensar, según mis facultades, con armas de Isabel Luisa, pensionadas, a algunos de sus individuos y por eso ellas me mueven hoy a dar testimonio de satisfacción con que las veo todos los días repetidas sin descanso bajo la acertada dirección de V.S. y de los dignos Jefes y Oficiales de todos los buques. Es pues este el objeto de esta comunicación y a todos dar las gracias en nombre de S.M. —Sírvasse V.S. aceptarlas con los sentimientos de mi mayor gratitud, esperando que significará V.S. a los Sres. Jefes y tripulaciones de todos los buques lo satisfecho que estoy de sus buenos y distinguidos servicios—. El Gobierno de S.M. lo conocerá también por que [porque] he dado cuenta de ellos al E.S. ministro de la Guerra y, para mayor satisfacción de V.S. y de sus subordinados, daré traslado de esta comunicación al E.S. Comandante general del Apostadero de la [La] Habana y lo haré asimismo publicar en la Orden general del Ejército. Confío en que tanto en V.S. como en sus subordinados, no decaerá el ánimo que demuestran, y serán cada día más acreedores a recompensas, que me darán el orgullo de proporcionarles y que llevarán su eco a sus compañeros de la Real Armada, que lejos de estos mares, envidiarán el participar de sus trabajos y fatigas —Dios guarde V.S. muchos años S.S— Santo Domingo Noviembre 11 de 1863 —Carlos de Bargas— Sr. Cap. de Navío Durán y Lira Jefe Militar de esta Estación Naval”. Lo que tengo el gusto de trasladar a los Sres. Comandantes de los buques de esta Estación, para su satisfacción y la de sus subordinados, a quienes se les hará saber inmediatamente. A bordo del Vapor *Isabel la Católica* 11 de Nov. de 1863 = Antonio Durán».

Prosigue el «Historial» con el relato del viaje a Samaná, el 14 de noviembre, en cuyo puerto eran hostilizados a cada paso los botes que se aproximaban y los soldados que salían de la población. Desembarcó una compañía de cazadores de Madrid, que trasladaba el vapor, al mismo tiempo que salía de la bahía la goleta *Santa Lucía*, llevando a Puerto Rico 200 presidiarios sentenciados custodiados por una compañía de tropas.

Al anochecer del mismo día entraba en Samaná la fragata *Concepción*, llevando a su bordo, con destino a La Habana, al 1.º Batallón de Infantería de Marina, al mando del teniente coronel don Wenceslao Valcárcel. Por la mañana del día siguiente hubo un tiroteo entre los insurgentes y las avanzadas españolas, entre las que resultó herido un soldado.

Se dirigió el vapor a Puerto de la Plata a continuación. En este punto desembarcaron las partidas de pólvora y municiones que transportaba el buque, procedentes de La Habana. También desembarcaron los síndicos del resguardo que venían a bordo.

En Puerto de la Plata se estaban produciendo graves enfrentamientos; desde el campamento enemigo, situado en las casas más alejadas de la pobla-

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE

ción, a un tiro de cañón de las fortificaciones españolas y de la línea de costa, se aproximaban partidas durante la noche a hostilizar a las tropas, causando algunos daños. Entre las tropas españolas existían muchos enfermos, en particular de disentería.

A primeras horas de la mañana del día 17 los rebeldes rompieron el fuego de cañón contra la fortaleza de Puerto de la Plata, que respondió con presteza. Una de las cuatro piezas, bastante bien servidas, que tenían instaladas los insurgentes rompió el fuego contra el *Isabel II*, aunque afortunadamente, debido a su corto alcance, cayeron los piques en el agua, si bien bastante cerca de la popa. Al costado del buque también caían proyectiles de los que rebasaban la fortaleza por la excesiva elevación del tiro enemigo; otros pasaban sobre la arboladura.

Así describe la acción Fernández Chao: «En vista de esto, nos dirigimos a la defensa y ataque de las piezas que nos tiraban hacia la popa y proa, preparando al efecto las colisas de popa con granadas; y del primer disparo que hicimos, cayó la granada sobre la pieza enemiga y se le apagaron los fuegos al enemigo en aquella parte, sin que después hiciese disparo».

Cuando cesaron los fuegos de ambas partes, a las dos de la mañana, las pérdidas del enemigo no pudieron evaluarse, porque éste no se mostraba nunca; las piezas las colocaba entre árboles y manigua, así que apenas se divisaban aquéllas ni los sirvientes. Por parte española hubo 10 heridos bastante graves y un muerto. Todos los tiros del enemigo fueron bastante bien dirigidos, dado el excelente blanco que presentaba la fortaleza, en la que había 1.400 hombres.

En la tarde del mismo día 17, después de embarcar material para Samaná, 14 soldados heridos, los jefes y oficiales que iban para Cuba como cuadro para formar otras unidades, persona civil y militar, una compañía de obreros y algunos emigrados, y habiendo recibido orden el comandante del *Isabel II* de bombardear al resto de la población y arrabales donde se encontraban acampados los rebeldes, se rompió fuego con las piezas de estribor, incluso las colisas, con granadas. A pesar de la distancia, pues los bajos no permitían aproximarse lo debido al buque, las granadas caían en la población «sin elevar mucho las piezas, viéndose desplomar las casas con frecuencia y correr a los enemigos».

Cuando cesó el fuego, y después de dejar en Puerto de la Plata una pieza rayada para los botes que había solicitado el brigadier don Rafael Primo de Rivera, salió el vapor de nuevo para Samaná, en cuyo puerto dejaron el material y algunos emigrados, embarcando a su vez algunas personas.

Samaná continuaba tranquilo, pero las tropas estaban siempre dispuestas, porque a cada momento eran hostilizadas por los insurrectos. Se lee en el «Historial»:

«El 17 se presentó un músico de los de la guarnición que con otros tres habían sido cogidos por los enemigos el día 13 anterior en las inmediaciones de la población de donde se habían separado. El expresado músico manifestó que la población y fuertes iban a ser atacados aquel día por unos 600 hombres

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

que se hallaban próximos ya, y que él había escapado de entre ellos siendo corneta de órdenes, cuyo destino le habían dado desde que le cogieron. Inmediatamente se dispusieron nuestras tropas a la defensa, pero los enemigos no se han presentado (...). El 18 se sintieron unos tiros hacia las avanzadas pero no ha ocurrido novedad. Por la tarde viniendo en un bote de abordó el Teniente Coronel de Artillería D. Pedro Ferrer y el Comandante de Ingenieros Sr. Villalón, a poco de desembarcar en el muelle de la población les han hecho un disparo de dos tiros de fusil. Pero afortunadamente no les han tocado».

Se aseguraba que, sólo en la península de Samaná, había más de 800 insurrectos.

El jueves 19 de noviembre salió el vapor de nuevo para Santo Domingo transportando 12 enfermos con calenturas y diarreas para la capital.

El día 20 de noviembre falleció uno de los soldados enfermos del 2.º Batallón de la Corona, que habían embarcado en Puerto de la Plata. «Se botó al agua a las 12 menos cuarto del día con las ceremonias de nuestra religión», dice el «Historial».

En la tarde del mismo día entró el buque en Santo Domingo y, en la madrugada del 21, bajaron los enfermos que habían embarcado en Puerto de la Plata y demás individuos que iban de transporte, incluso el teniente coronel Ferrer y el comandante Villalón.

Permaneció el buque en Santo Domingo hasta el día 26, en que se dirigió a Puerto Rico, de cuyo puerto salió el 4 de diciembre conduciendo 6.000 raciones para el Ejército, 700 fusiles, 70.000 cartuchos, 211 hombres de tropa, 4 oficiales, 1 comandante de Artillería (Sr. Correa), 1 jefe de Sanidad y 2 señoras. También llevaba 1.200 tiendas de campaña y otros efectos de guerra.

El sábado 5, ya en Santo Domingo, se desembarcaron las personas y efectos. Al día siguiente entró en puerto el vapor de ruedas americano *Power* con un almirante, al que se le rindieron los honores correspondientes.

El 8 de diciembre se dirigió el *Isabel II* a la ensenada de Arzúa transportando al brigadier Calleja, 20 oficiales y 500 hombres para aumentar la columna del general Gándara. En aquel lugar se encontraba el vapor *Pizarro*, con el brigadier jefe de la División Naval, y la goleta *Santa Lucía*. Inmediatamente se procedió el desembarco de las tropas y demás, quedando concluidas las operaciones al mediodía. La población de Arzúa se hallaba distante de la playa como una legua. Se dijo que los pueblos del interior se habían pronunciado a favor de las tropas españolas. «En la toma de Arzúa no ha habido resistencia alguna. En bahía quedaron tropas nuestras», nos dice el «Historial».

El jueves 10 salió el vapor para Santo Domingo con algunos individuos de transporte y llevando también al capitán de navío don Joaquín Ibáñez, nombrado comandante de Marina de Santo Domingo.

A partir del día 13 el buque realizó un viaje a Agua la Estancia, fondeadero próximo a Baní, en cuya rada no había ni una casa, llevando víveres, y después a las Calderas, donde fondeó el martes día 15, quedando allí de

SANTIAGO GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE

estación. El día 16, creyendo el mando del buque que estaban siendo atacados unos individuos de la dotación enviados con el chichorro a pescar, desembarcó el teniente de Infantería de Marina con otro oficial y una fuerza armada, sin que hubiera novedad. «Parece que algunos [de los “pescadores”] habían sentido voces; lo cierto es que con el miedo se tiraron a la mar dos de ellos, pidiéndonos auxilio al buque», nos cuenta Fernández Chao.

Hasta el día 19 de diciembre permaneció el buque en aquellas aguas, fondeando en Baní el día 18 y en Arzúa al día siguiente. En este fondeadero recibió el comandante del buque la orden del brigadier don Manuel Sivila, jefe de la División Naval, de dirigirse al arsenal de La Habana, en atención al mal estado de sus calderas.

Tras una breve escala en Santiago de Cuba para hacer carbón, llegó el *Isabel II* a La Habana el día 1 de enero de 1864. El día 11 entraría en el dique flotante, de donde salió el mismo día «completamente limpio y continuó la composición de la máquina».

El día 22 de enero tomó el mando del *Isabel II* el capitán de navío don Federico de Santiago y Hoppe, en relevo del de la misma clase don Casto Méndez Núñez, que pasó mandar la *Princesa de Asturias*, que mandaba aquél. Al mes siguiente, el primer buque saldría de La Habana para la Península.

Hasta aquí el relato de las vicisitudes del mando de don Casto en las Antillas a bordo del *Isabel II*. Además de sus actuaciones diplomáticas en Venezuela, le tocó sufrir el período más intenso de la guerra colonial en la isla de Santo Domingo, período en el que ya despuntaban en él sus excelentes cualidades de mando y su prestigio.

Al mando de la *Princesa de Asturias*, todavía continuó don Casto Méndez Núñez actuando con las fuerzas navales de las Antillas. Así, participó con su buque en los bloqueos de Manzanillo y de Monte Christi. El día 9 de agosto entregó el mando de la fragata al capitán de navío don Alfonso Franco y Martínez, pasando a Madrid como director de Personal del Ministerio de Marina, destino que ocupó desde el 22 de septiembre hasta diciembre de ese año de 1864, en que tomó el mando de la fragata blindada *Numancia* (8), con la que se incorporaría a la Escuadra del Pacífico.

El fin de la aventura española en Santo Domingo

La reacción internacional a la anexión por España de Santo Domingo fue menos virulenta de lo que se podía esperar. Aparte de la previsible reacción airada de Haití, sólo Perú publicó una fuerte nota de protesta, que fue oficialmente ignorada por España, ya que Madrid y Lima aún no tenían relaciones diplomáticas. Seward, secretario de Estado de Estados Unidos, sólo

(8) MENDÍVIL, Manuel de: *Méndez Núñez o el honor*. Espasa Calpe, Bilbao, 1930.

DON CASTO MÉNDEZ NÚÑEZ EN LAS ANTILLAS

mandó un escrito de protesta, que se cruzó con la carta en que España declaraba su neutralidad en la guerra civil de aquel país (9).

La atención de todo el mundo estaba concentrada en dos temas mucho más importantes: la guerra civil norteamericana y los rumores de que Francia, Inglaterra y España se preparaban a invadir México.

Iba a ser esta expedición mejicana la que iba a restar desde el principio fuerzas españolas para pacificar Santo Domingo.

Durante los gobiernos relámpago que sucedieron al de la Unión Liberal desde febrero de 1863, las cosas empezaron a torcerse definitivamente para España en Santo Domingo.

Cuando Narváez llegó al poder en Madrid tras varias crisis ministeriales, se habían enviado ya a la isla 28.000 soldados, entre los que las enfermedades tropicales se cobraron gran número de bajas, las cuales se aproximaban a 10.000 cuando Narváez decidió desanexar la República de la soberanía española.

Los que hacía pocos años apoyaban decididamente la anexión ahora se rasgaban las vestiduras. Jose M.^a Allende Salazar expone así la situación: «Se dice que la opinión pública española, durante el siglo XIX, podía pasar de las filias a las fobias con gran facilidad, pero este caso parece rebasar los límites de la inconsistencia nacional» (10).

Después de un disputado debate en la Cámara de los Diputados, desde el 24 al 31 de marzo de 1865, se decidió abandonar la isla cuando ya las tropas en retirada estaban concentradas en sus puertos de reembarque y llegaban a la isla los barcos que las iban a transportar.

Así, tras años de guerra, terminó la «aventura» de la anexión de Santo Domingo, condenada por la mayoría de los historiadores. Allí combatieron en la manigua casi 30.000 soldados, en condiciones difíciles y con pocos recursos, uno de cuyos jefes, el comandante de Estado Mayor don Valeriano Weyler, que sería después famoso general, tuvo en la isla su bautismo de fuego y, a orillas del río Jaina, se haría merecedor de la Cruz de San Fernando.

El vapor *Isabel II* estaría en la escuadra de Topete, en Cádiz, cuando se proclamó la «Gloriosa» en 1868, y su nombre sería cambiado por el de *Ciudad de Cádiz*. También la *Princesa de Asturias*, que fue el otro mando de don Casto Méndez Núñez en las Antillas, cambiaría su nombre por el de *Asturias*, la cual, más tarde, sería sede de la Escuela Naval Flotante por casi cuarenta años.

(9) ALLENDE SALAZAR, J. M.^a: *op. cit.*, p. 163.

(10) *Ibidem*, p. 164

Bibliografía

- ALLENDE SALAZAR, José M.^a: *Apuntes a la relación diplomática hispanoamericana, 1763-1895*. Biblioteca Diplomática Española, Ministerio de AAEE, 1996, Estudios, 14.
- AUÑÓN Y VILLALÓN, Ramón: «La toma de Puerto de la Plata (Santo Domingo) el 28 de agosto de 1863». *Revista General de Marina*, octubre, 1954.
- BALLESTEROS, Antonio: *Historia de España y su influencia en la Historia Universal*. Salvat Ed., Barcelona, 1918-1934.
- FERNÁNDEZ CHAO, Manuel: *Historial, etc, a bordo del Isabel II*, Museo Naval de Ferrol, Ms, 1862-1864.
- Historia de España*, dirigida por R. Menéndez Pidal y continuada por J.M. Jover Zamora, Espasa Calpe, Madrid, 1935-2000.
- Marqués de Lozoya: *Historia de España*. Salvat Ed., Barcelona, 1984.
- MARTÍN JIMÉNEZ, Hilario: *Valeriano Weyler (1838-1930)*. Umbral, Santa Cruz de Tenerife, 1998.
- MENDÍVIL, Manuel de: *Méndez Núñez o el honor*. Espasa Calpe, Bilbao, 1930.
- Museo Naval de Madrid: fondo documental, Colección Antonio Mazarredo, *Carta de Ciriaco Cevallos sobre la expedición que se prepara al mando de Federico Gravina para ir a Santo Domingo contra Toussant-Louverture*, 1804. Ms. 2392.
- ORTÚZAR CASTAÑER, Trinidad: *El general Serrano, duque de la Torre. El hombre y el político*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Grupo Industrial de Artes Gráficas, Madrid, 2000.
- VV.AA.: *Historia general de España y América*. Rialp, Madrid, 1992.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE MAGALLANES

José María SILOS RODRÍGUEZ
Capitán de corbeta (RNA)

Introducción

El descubrimiento del paso del Atlántico sur al océano Pacífico motivó numerosas expediciones españolas para reconocer, cartografiar y estudiar las posibilidades de su defensa, e incluso alguna desgraciada tentativa de colonización. El estrecho de Magallanes permitía superar la prohibición de navegar hacia las Indias Orientales y las ricas islas de las Especies doblando el cabo de Buena Esperanza; pero, como se demostró en numerosas ocasiones, este camino obligaba a cruzar la zona donde se encuentran los mares más tempestuosos y duros del globo, y donde las borrascas se suceden una tras otra durante casi todo el año, aumentando las penurias las bajas temperaturas de la zona.

Pero también las otras potencias marítimas europeas se interesaron por este paso, y tanto Inglaterra como Holanda o Francia enviaron expediciones al estrecho de Magallanes, la mayoría de ellas con la finalidad corsaria de saquear las ciudades españolas de la costa del Pacífico.

En este artículo se recogen las principales misiones extranjeras al estrecho, desde su descubrimiento hasta finales del siglo XVII, según se narran en la parte II del libro *Relación del último viaje al Estrecho de Magallanes de la Fragata de S.M. Santa María de la Cabeza en los años de 1785 y 1786*, que se conserva en la biblioteca del Real Observatorio Astronómico de la Marina de San Fernando (Cádiz) y que fue impreso en Madrid, en el año de 1788, en la imprenta de la viuda de Ibarra, hijos y compañía. Por las interesantes referencias bibliográficas y la relativa frescura de las fuentes conforma un interesante cuerpo descriptivo, al tiempo que rescata relatos contenidos en antiguas publicaciones enterradas en archivos y bibliotecas.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ



Figura 1. Carta reducida del estrecho de Magallanes, levantada durante la expedición de don Antonio de Córdoba a bordo de la fragata *Santa María de la Cabeza*.

Expedición de Drake (1577-1580)

Aprestaron con mucho misterio una escuadra de cinco navíos (1) y 164 personas, divulgando llevaba destino a Alejandría. Confiáronla al caballero Drake, ya rico con lo que había pillado en S. Juan de Ulúa (2), a quien ésta y otras expediciones no menos felices elevaron a las supremas dignidades de la mar, y le adquirieron, acaso no con gran justicia, mucho renombre. Partió de Plymouth (3) y arribó al mismo puerto, de donde salió segunda vez (4). Avistó el cabo Cantín, y en Mogador hizo una pinaza, con madera que llevaba preparada, reconoció Cabo Blanco y las islas de Mayo y Santiago: aquí hizo una

(1) Los buques fueron:

- *Pelican* (Golden Hind): 150 toneladas, 18 cañones, nave almiranta de Francis Drake.
 - *Elizabeth*: 80 toneladas, 16 cañones, nave vicealmiranta, a cargo del capitán John Winter.
 - *Marigold*: 30 toneladas, 16 cañones; capitán, John Thomas.
 - *Swan*. 50 toneladas, 5 cañones, buque de abastecimiento; capitán, John Chester.
 - *Christopher*: Pinaza a vela y remo, 1 cañón; capitán, Thomas Moon.
- (2) En realidad, el mayor botín lo obtuvo del saqueo de Nombre de Dios, en 1572.
 (3) Partió el día 15 de noviembre de 1577.
 (4) Volvió a zarpar el día 13 de diciembre de 1577.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

presa, de la que retuvo al piloto y ella se fue a fondo (5): padeció las calmas ordinarias de la línea: llegó a la costa del Brasil, al Río de la Plata y a dar fondo en el puerto de San Julián (6). Aún permanecían los patíbulos que erigió Magallanes para conservar su autoridad. Empleólos también Drake contra Thomas Doughtie (7), que quería amotinarse, y dio nombre de isla de la Justicia al lugar de la ejecución. También peleó con los patagones (8). Dio la vela y a los tres días embocó el estrecho. Al siguiente hubo de retroceder por un viento contrario y dar fondo sin saber adónde; pero favoreciéndole después a pesar de la estación, supliendo su dicha por su ignorancia, harto manifiesta en las ningunas noticias que se dan en su diario y en decir no hallaba fondo en que anclar, le pasó en diecisiete días, de que no hay otro ejemplo (9), y se halló en el Pacífico. Navegaron en él y se separaron (por una tormenta de cuarenta días, en que perecieron algunos [10]) del navío de Mr. Winter, creyendo que embocaría de nuevo el estrecho, como sucedió efectivamente (11). La casualidad le deparó islas donde hizo provisión de cuanto necesitaba. Saqueó y tomó Valparaíso (12) y otros varios lugares de la costa hasta Lima, cuyo puerto también saqueó (13). Se apoderó en la altura de Panamá de naves españolas cargadas de tesoros (14) (15). Arruinó el pueblo de Guatalco, y ya saciado de riquezas pensó en dejar

(5) El buque capturado se llamaba *Santa María*, que fue incorporado a la flotilla con el nombre de *Mary*. Su piloto, el portugués Nuño da Silva, fue de gran ayuda para la navegación por el estrecho de Magallanes.

(6) Fondeó en San Julián el día 20 de junio de 1578, permaneciendo durante dos meses reparando y acondicionando los buques, aunque el *Swan*, el *Christopher* y el apresado *Santa María* fueron desguazados y convertidos en leña debido a su mal estado.

(7) Thomas Doughty fue acusado de encabezar un motín y se le ajustició en el mismo lugar en el que Magallanes ejecutó a Gaspar de Quesada en 1520.

(8) ARGENSOLA: *Historia de las Molucas*, lib. 3. p. 106.

(9) Zarpó de San Julián el día 17 de agosto de 1578, y tres días más tarde doblaba el cabo de las Vírgenes y embocaba el estrecho de Magallanes, fondeando en una isla ya en la segunda angostura, donde dice haber matado 3.000 pingüinos en un solo día. Efectivamente, pasaron el estrecho en quince días, pues el 6 de septiembre zarpan de cabo Pilar, ya en aguas del océano Pacífico.

(10) Argensola (*op cit.*, p. 106) dice que, vuelto a Inglaterra por el mismo estrecho, le mandó la reina Isabel ahorcar por haber desamparado a su general, reservándolo para cuando éste volviese; pero que a sus instancias le perdonó.

(11) Toda la fortuna que le acompañó durante el paso del estrecho se le volvió en contra nada más salir al Pacífico. Durante más de cuarenta días sufrió un temporal tras otro, que lo arrastró hacia el sur hasta los 57° S, perdiéndose el navío *Marygold*. Remontaron de nuevo hasta los 51° S y lograron fondear cerca de la actual isla Solar, en la bahía que denominó «de la Separación de los Amigos», porque allí se perdió de vista el navío *Elizabeth*, al mando del capitán John Winter. De nuevo fue arrastrado hacia el sur y siguió un duro camino hacia el norte hasta los primeros días del mes de noviembre.

(12) Día 5 de diciembre de 1578.

(13) Día 15 de febrero de 1579.

(14) Su presa más importante la obtuvo el día 1 de marzo de 1579, abordando al navío *Nuestra Señora de la Concepción* (Cacafuego), al que tomaron 80 libras de oro y 26 toneladas de plata en barras con un valor aproximado de 126.000 libras esterlinas.

(15) Véase *La Dragontea*, cant. I, octavas 59 y 61. En la 60 cuenta este chiste de Drake con el libro registro de un navío:

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

este mar para regresar a los de Inglaterra. El miedo de embocar el estrecho por el oeste. y ya rico él, de las fuerzas españolas que suponía reunidas para combatirlo, le compeleron a seguir su viaje dando la vuelta al globo, que fue el parecer común. Empezó esta navegación, y enmendando el rumbo en 43° N, descubrió una isla que por su semejanza con la Inglaterra renovó en ella su antiguo nombre llamándola Nueva Albión. Trató con mucha amistad con los salvajes que la habitaban, y entre otras cosas que hizo por tenerlos gratos fue el leerles, aunque de ningún modo se entendían, varios capítulos de la Biblia. (16). Partió de estas islas para las de las Molucas. Llegó a la de Ternate; de ella, por las Célebes y Java avistó el cabo de Buena Esperanza antes que otra tierra alguna. Reconoció la Sierra Leona, y finalmente, cargado de tesoros (17) y con la gloria de haber dado la segunda vuelta al globo, fondeó en Plymouth con su navío el *Pelícano* a los tres años menos dos días de su partida (18) (19), preparándose a otros viajes no tan prósperos (20).

Primera expedición de Thomas Cavendish (1586-1588)

La fama y la riqueza que se adquirió Drake con su viaje estimularon a Thomas Cavendish a emprender otro semejante. Armó a sus expensas tres navíos (21), que llevaban 123 personas. Partió de Plymouth: tocó en Sierra

*Las márgenes del cual por recibidos,
satisfaciendo con extrañas veras,
firmaste de tu nombre las partidas,
como si el dueño de la plata fueras;
hasta las letras hoy están corridas
de que esta burla a su registro hicieras;
volviste el libro que fuese en tanto estrago
para el dueño gentil recibo y pago.*

(16) Drake en realidad fue en busca del paso del noroeste hacia el Atlántico, subiendo hasta los 48° N, cerca del estrecho de Juan de Fuca. Después volvió al sur, fondeando al norte de la bahía de San Francisco. Desde allí salió el 25 de julio para cruzar el Pacífico, recalando en las islas Palaos o islas de los Ladrones.

(17) Fueron tantas las riquezas que pilló Drake que el señor de Vauchelles, traductor de un diario de este viaje en 1613, asegura en la dedicatoria que en regalos a la reina y otros señores de la corte dio más de 800 escudos (Apud Prevost t. II, lib. 2, p. 4) y Bougainville afirma en su *Prefación* que el navío *El Pelícano* fue cuidadosamente conservado en Deptford con una honrosa inscripción en el palo mayor.

(18) En realidad fondeó en Plymouth el 26 de septiembre de 1580, tras un viaje de dos años, diez meses y dieciocho días.

(19) *Collection of Voyages and Travels by Harris*, p 19, t. I. Argensol, en el libro citado, trae un extracto de este viaje desde la pp. 104 a la 108; Martinière, en el mismo t. 2; Prevost (*ib.*) desde la p. 4 a la 9.

(20) Los cuenta Lope de Vega, así como su muerte en la expedición contra Panamá, como argumento de los 10 cantos de su *Dragontea*, que está en el t. 3 de la edición de Sancha; y ARGENSOLA, lib. 5, p. 173; lib. 6, pp. 218 y ss.

(21) Los navíos fueron *Desire* (140 toneladas), *Content* (60 toneladas) y *Hugh Gallant* (40 toneladas).

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...



Derrota seguida por Cavendish (22).

Leona, y destruyendo una aldea de negros ensayó en la costa de África lo que meditaba en las de América. Aportó a las islas de Cabo Verde. Reconoció el Brasil en los 47°. Llegó a un puerto, que llamó Deseado, del nombre de uno de sus buques, y en el que tuvo una refriega con los patagones.

Partió de él, y barajando la costa montó los cabos Blanco y de las Vírgenes. Dio fondo, y por una tempestad de más de setenta horas, perdieron las amarras. Algunos días después embocó el estrecho (23). Al siguiente tomó a su bordo un español llamado Thomé Hernández, que era uno de los pocos que sobrevivían a esta fecha. Éste les refirió lo acaecido en toda la expedición hasta la ida de Sarmiento (24) y añadió que, habiéndose él quedado en la ciudad de don Felipe, al cabo de dos meses llegó por tierra la gente de la

(22) *Zee-Togten dom Thomas Candyg us de West Indien un van door. Twee vermaarde scheeps-togten van Thomas Cavendisch, engels edelman, De eerste rond-om de geheelen Aardkloot, Gedaan in the jaar 1586...* Leyden : By Pieter Vander Aa, 1706. 64 p. Biblioteca Nacional de Chile.

(23) Día 6 de enero de 1587.

(24) Todos estos acontecimientos están tomados de la declaración de este español, de la que se hablará más adelante; y lo que concuerda con la extractada de Sarmiento, en lo que los dos fueron testigos, es una prueba de la verdad de ambas.

(25) Sarmiento volvía desde la ciudad del Rey Felipe a la primera que había fundado, llamada Nombre de Jesús, pero un temporal lo arrojó afuera del estrecho y ya no pudo volver a recalar en él, por lo que regresó en busca de ayuda para los colonos. Y, como sabemos, nunca más pudo volver al Magallanes, quedando aquellos primeros pobladores abandonados a su suerte.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

otra, que contó lo acaecido (25) a Sarmiento. No pudiendo alimentarse todos, determinó Biedma, que era el jefe, volviesen doscientos a la primera ciudad del Nombre de Jesús, por si embocaba algún navío, pedirle socorro, quedándose él con los demás pobladores. Pasado este invierno y entrado el siguiente, a causa de que la gente se iba muriendo de hambre, determinó Biedma embarcarse con cincuenta que quedaban en dos barcos que construyó al intento: perdióse el uno en los arrecifes de la Punta de Santa Brígida, y no cabiendo todos en el otro, se volvió Biedma con veinte, dejando treinta con Hernández a que se mariscasen en aquella playa para poderse sustentar. Pasado este segundo invierno, se juntaron los de ambas divisiones en número de quince y tres mujeres, pues los demás habían perecido de hambre, y se dirigieron a la primera población, hallando en su tránsito muchos cadáveres de españoles. Pasada la Punta de S. Gerónimo descubrieron tres navíos que venían corriendo un tiempo (eran los de Cavendish): se hicieron recíprocas señales y en un batel llegó el comandante. Oídas estas lástimas, quedóse con Hernández y dijo a los que le acompañaban fuesen a los otros para decirles que allí los esperaba.

Pero, llegado a su navío, aprovechándose del tiempo favorable siguió sin aguardar la dirección del estrecho. En la isla de los Patos hizo muy buena provisión de ellos: dio fondo en la ciudad de Don Felipe, que denominó Puerto de la Hambre: hizo agua y leña aprovechándose de la ruina de aquella población: esperó para tomar su artillería, ya que no había esperado para salvar sus míseros habitantes (26). Dio la vela y pasó con alguna detención lo que quedaba del estrecho: padeció borrascas, y en los 45° se le separó un navío. Tocó en la isla de Santa María, que fue la primera tierra que vio: aquí se le reunió el navío separado: proveyéronse de vituallas, y no habiendo podido tomar por la cerrazón Valparaíso, que era adonde se dirigían, se hallaron sobre el Puerto Quintero (27), donde se mostraron tres españoles a reconocerles. Quisieron engañarles por medio de Hernández, pero éste dijo quiénes eran y se lo ocultó a Cavendish, por lo que mandó gente para hacer bastimentos con el mismo Thomé Hernández, dándole ocasión de huirse a los suyos, que prevenidos por él dieron sobre los ingleses, matando doce y prendiendo nueve, de los cuales, tratándolos como piratas, se ahorcaron seis (28).

Hízose a la vela Cavendish, y como un fuego devorador corrió toda la costa, reduciendo a cenizas sin provecho suyo cuantos pueblos podía. Paita, Puna, la población de Río Dulce, las presas y los navíos que hallaba en astille-

(26) Entre el gran número de equivocaciones que contiene el extracto de este viaje en la colección traducida por Prevost (t. II, lib. 2, pp. 11 y ss.), que sería tan prolijo como inútil ir manifestando, no se puede omitir la falsedad con que se asegura tomó Cavendish a su bordo todos los pobladores que quedaban en el estrecho.

(27) Día 30 de febrero de 1587.

(28) Aquí concluye la declaración que de orden del virrey del Perú, príncipe de Esquilache, dio en 21 de marzo de 1620 el mismo Thomé Hernández ante escribano, ya de edad de sesenta y dos años. Este manuscrito, paraba entre los del teniente general marqués de Tabalosos y lo publicó don Bernardo Iriarte a continuación del *Primer viaje* de Sarmiento. Cavendish en su *Diario* difiere mucho de la relación del español.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

ro tuvieron esta suerte. Cortaron la equinoccial, dieron vista a la Nueva España y el puerto y ciudad de la Natividad, y varias otras presas tuvieron igual destino: tocó en la bahía de Santiago y en la punta occidental de la California, donde renovó su aguada: se apoderó después de un combate del galeón de Manila (29), con buena porción de oro y preciosos frutos: puso en aquella tierra inculta a su miserable equipaje: se reservó al piloto y quemó el buque: hizo rumbo a las islas de los Ladrones, que avistó a los cuarenta y cinco días: en el intermedio se le desunió el Almirante para no volvérselo a unir: refrescó en estas Islas: llegó al cabo del Espíritu Santo, en las islas Filipinas (30), donde también tomó refrescos, ahorcó al piloto español diciendo había averiguado que quería hacerle una traición: estuvo en las inmediaciones del Gilolo: dirigióse a Java y de allí dio la vela para la costa de África, que avistó a 50 leguas del cabo de Buena Esperanza (31): estuvo en la isla de Santa Elena, en las Azores y en el puerto de su primitiva salida al cabo de dos años, cinco semanas y cuatro días: soberbio, y no contento con su prosperidad lo que le incitó a repetir otros viajes que no tuvieron tan feliz éxito (32).

Expedición de Merick (1589)

Andrés Merick, inglés, salió de Portsmouth con un navío llamado el *Plaisir* (33), proyectando penetrar por el Magallanes al Pacífico; pero las recias tempestades y los repetidos riesgos a que se vio expuesto en el estrecho le obligaron a retroceder y dirigirse a Europa sin haber podido lograr el objetivo de su expedición.

Expedición de Chidley (1591) (34)

Juan Chidley, también inglés, que emprendió la misma carrera, no logró que entrase más que un buque de los de su escuadra en el estrecho: éste, después de muchos contratiempos, restituido a Europa naufragó en la costa de Normandía.

(29) El galeón era el *Santa Ana* y fue abordado en noviembre de 1587, cuando se dirigía a Acapulco cargado con mercancías de China.

(30) Día 14 de enero de 1588.

(31) Día 11 de mayo de 1588.

(32) *The prosperous Voyage of Mr. Candish*, Esq. Vc. First volume of Navigantium at Itinerantium Bibliotheca, lib. I, cap. 5, p. 24.

(33) Merrick salió con una flotilla de tres navíos y dos pinazas, costeadas por Chidley. Siendo su buque el *Delight*, y los otros dos, el *White Lion* y el *Wild Man*. Sólo el *Delight* logró llegar al estrecho de Magallanes, donde encontró loco y enfermo al último sobreviviente de los colonos de Sarmiento.

(34) La expedición de Chidley es la misma que la de Merrick.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

Segunda expedición de Cavendish (1591-1593)

Salió Cavendish con cinco buques e igual intento (35) que la primera vez. Costóle veinte días llegar desde Portugal a las Canarias y veintisiete a la línea, donde casi todos enfermaron. Llegó al Brasil, y el piloto de un navío de que se apoderó dijo estaban en Cabo Frío. Tocaron en la isla Grande, a 12 leguas de la bahía de Todos los Santos, donde se refrescaron. Los desórdenes que ejecutaron en esta escala, tratándose entre sí como judíos y turcos, fueron presagio de lo que les sucedió en adelante. Hubo muchos alborotos. Saquearon después la bahía de Todos los Santos, y de allí se dirigieron al estrecho. En la altura del Río de la Plata sufrieron una gran borrasca que los dispersó; pero se reunieron en el Puerto Deseado, donde se refrescaron de nuevo. Salieron para el estrecho, le embocaron, y por la contrariedad de los vientos se detuvieron en el Puerto de la Hambre. La padecieron todos, y muchos fríos e indecibles trabajos. Y habiendo corrido hasta 50 leguas hacia el estrecho, con mucha mortandad y sin poder desembocar (36) por el motín de su equipaje, hubo de volverse al Brasil. Perdió dos buques en esta travesía: se le separó otro en una tempestad dejando solo a Cavendish: llegó a San Vicente: se le reunió el buque separado, y después de varias aventuras se fue otra vez, dejando a Cavendish sus heridos y enfermos, y llevándose consigo los cirujanos. Llegó Cavendish a la isla de San Sebastián, donde hizo aguada. Quiso volver al estrecho; pero su gente toda juró que no lo permitiría: hubo otro motín en que quisieron matarle, y un irlandés llevó a los portugueses a la isla, los que o hicieron prisioneros o dieron muerte a cuantos estaban en ella. Cavendish aún insistía por volver al estrecho, sin convenir su tripulación. Propuso por apaciguarla ir a Santa Elena, y se dirigieron, a pesar de Cavendish, a Inglaterra, a la que él en sus circunstancias actuales tenía tanto horror como su marinería al estrecho. Estando en el 8º N hizo su testamento y escribió una carta que contenía hasta esta altura, y se ignora si llegó a Inglaterra o si acabó sus días en la mar (37).

(35) Día 26 agosto 1591.

(36) Se le atribuye el descubrimiento de las islas Malvinas (islas Meridionales de Davis). Aunque otras fuentes atribuyen a Esteban Gómez, con la nave *San Antonio*, de la expedición española de Magallanes, el descubrimiento de las islas en su viaje de regreso a España, en 1520. Como resultado de esta noticia, comienzan a figurar en la cartografía de la época: mapa de Pedro Reinel (1522-1523); Diego Rivero (1526-1527 y 1529); Islario de Santa Cruz (1541); Sebastián Gaboto (1544); Diego Gutiérrez (1561); Bartolomé Olivos (1562). Sin embargo, parece ser que tenía conocimiento de su existencia por fuentes de otra nave de la expedición de Magallanes, por lo que otros historiadores reconocen como descubridor de estas islas a Sebald de Weert, en 1600, quien las denominó «Sebaldinas».

(37) *The last and disasterous Voyage of that famous Navigator Mr. Tho. Cavendish*, en la citada Biblioteca, lib. 5, cap. 3, p. 695. Martinière asegura que murió en el estrecho, pero hay muy poco que fiar de la exactitud de este geógrafo.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

Expedición de Ricardo Hawkins (1593)

No desistieron de su intento los ingleses con este contratiempo. Antes [bien] con el vasto objeto de ir a la China, al Japón, a las Filipinas y Molucas por el Magallanes (38), equipó a su costa Ricardo Hawkins dos navíos y una pinaza en abril de 1593. El mayor era de 500 toneladas (39) (40) y 32 cañones; pero con tan ruin marinería que por ella y los malos tiempos, después de varios desastres en el canal, le costó tres meses llegar hasta las Canarias. En las islas de Cabo Verde perdió por enfermedades casi la mitad de su gente, y habiéndolas montado sufrió un gran peligro porque, errada su estima por causa de una corriente que le aconchó en la costa, estuvo para estrellarse en la Guinea. En las inmediaciones de la línea perecieron muchos de escorbuto, y esto y los vientos contrarios dio lugar a muchas murmuraciones. Hacia mediados de octubre empezaron a tener buen tiempo: avistaron el cabo de San Agustín, tomaron un puerto en la costa, en donde le requirieron partiese dentro de tres días, dándole un corto refresco de naranjas para los enfermos. Descubrieron el cabo Blanco y fueron a la isla de Santa Ana, en 22° 30' S, donde se refrescaron con varios sucesos. Dieron la vela ya todos convalecidos, y después de un mes de navegación llegaron a Cabo Frío y se dirigieron al estrecho. En la travesía tomaron a un portugués cargado de azúcar que iba por negros para el río de la Plata, y en la altura de este Río y a 50 leguas de él los separó un temporal, de lo que se valió el capitán del otro navío para volverse a Inglaterra. Entre los 48 y 49° vieron tierra, que no conocieron y a la que no pudieron atracarse. Al fin embocaron el estrecho, y en la isla de los Pájaros hicieron muy buena provisión de ellos. En uno de sus puertos recorrieron sus navíos, y en todo el estrecho vieron muy pocos habitantes. Salieron al Pacífico, pasaron de largo Valdivia e isla de Santa María, costearon hasta los 33° y llegaron a la isla de Juan Fernández. Entraron en Valparaíso, pillaron los buques que hallaron en su puerto, y ricos con la carga de oro que entró entretanto, salieron para Quintero, Arauco y Pisco, donde estuvieron dados fondo. Aquí les persiguió una armada dispuesta por el virrey del Perú, compuesta de seis buques a la orden de don Beltrán de Castro, su cuñado. Sobrevino una borrasca y lograron evadirse a favor de la oscuridad de la noche: hicieron presa de un navichuelo de 100 toneladas y ocho hombres de tripulación estando 50 leguas al norte de Lima: continuaron hasta el Guayaquil y cabo de San Francisco, cortaron la línea, y fueron hallados de nuevo por la escuadra del Perú, sin poder evitar el combate: mientras se preparaban a él no podían ser más los fieros y bravatas de la tripulación inglesa, y que se les olvidaron al punto, pues al llegar los españoles quisieron arriar la bandera, no lo consintió entonces el capitán; pero lo ejecutó después de una

(38) Lope de Vega, en su *Dragontea*, que llamó «Poema épico» aunque no se aparta un punto de la verdad histórica, dice que para vengar una rota que padeció su padre en San Juan de Ulúa. Véase todo el canto 2, 3 y 4, en que habla de esta expedición.

(39) *Ibidem*.

(40) El navío se llamaba *Repentance* (*Arrepentimiento*), pero la reina Isabel II lo renombró *Dainty* (*Delicado*).

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

honrada defensa, dándose prisionero de guerra (41). Todos fueron muy bien tratados, y Hawkins, en Panamá, en Lima, en el Cuzco y hasta en Sevilla, donde le condujeron, siempre fue mirado con distinción, por lo que hace elogio de sus vencedores, prometiendo en su diario una segunda parte de estos acaecimientos, que no ha visto la luz pública (42), y con este escarmiento cesaron en la América meridional los corsos de los ingleses (43).

Expedición de Jacobo Mahu (1598-1600)

No duró mucho la quietud en estos mares. Los holandeses, a quienes el entusiasmo de la libertad unido al furor de la guerra civil y a su fanatismo religioso les había rebelado contra su soberano, Felipe II, quedaron privados del comercio con España y Portugal, que era casi el único con que subsistían, y constreñidos a buscar el de Oriente (44). Como su Marina distaba todavía mucho de aquel esplendor que necesitaba para auxiliar abiertamente estas expediciones, fue forzoso que los particulares, por empresas clandestinas y caminos extraviados, las emprendiesen. Algunas asociaciones particulares, después de inútiles tentativas al norte y de otras a las Indias por el rumbo de los portugueses, antes de fijar por él su rico comercio, determinaron hacerle por el Magallanes (45).

La primera escuadra que una de estas compañías equipó la confió a Jacobo Mahu, constando de cinco buques desde 500 a 150 toneladas, en los que iban 547 personas. Dio la vela (46), y el tiempo la obligó a arribar a las Dunas, de donde volvió a hacerse a la mar, y en la altura del cabo de San Vicente batió a cuatro embarcaciones inglesas por creerlas españolas. La ignorancia de los pilotos, y no haber visto a tiempo la costa de África, casi les hizo dar en ella. Algunos tomaron la isla de Mayo, y todos fondearon en la de Santiago, donde después de muchas hostilidades salieron sin haber obtenido víveres, llevándose un barco de 30 toneladas. Tocaron en la isla Brava a este efecto. Murió del escorbuto que reinaba en la escuadra su general, Jacobo Mahu, y le sucedió en el encargo el vicealmirante Simón de Cordes. Aumentándose el contagio a 3° al S. de la línea, determinaron arribar a Annobón; pero descubrieron la costa de Manicongo, donde abordaron, corrigiendo un error de 120 leguas en su estima, y se les separó para siempre

(41) Este combate lo describe Lope de Vega en el citado canto 3.

(42) De estas tres últimas expediciones inglesas no da más noticia la Colección que hemos podido adquirir, la de Hakluis de 1600 (que no se encuentra en nuestras bibliotecas) trae sus *Diarios* circunstanciados; y de esta última una escueta noticia. Martinière en el t. II.

(43) En el año 1602 fue puesto en libertad, previo pago de un rescate de 3.000 libras.

(44) *Recueil des Voyages qui ont servi à l'establissement et aux progrès de la Compagnie des Indes Orientales*, t. I, p. 263.

(45) Véanse los viajes emprendidos a este fin en 1594, 1595 y 1596, a que siguió después en 1606, el de Hudson con iguales miras, aunque con diversas derrotas, todos muy dignos de leerse, y que están en el t. I. de esta Colección a las pp. 55, 69, 87 y 210.

(46) Día 27 de junio de 1598.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

el barco que tomaron en Santiago, que llevaba 11 hombres. Saltaron a tierra y, no logrando restablecerse, dieron la vela para Annobón, adonde con nuevas hostilidades adquirieron muy pocos víveres. Esto, unido a que tampoco les favoreció aquí el temperamento, les hizo dar la vela para el estrecho, quemando antes cuanto pudieron de la isla. Aumentando latitud, empezaron todos a restablecerse. Llegaron a la altura del Río de la Plata, y siguiendo la costa embocaron el estrecho (47). Estando en la Bahía Grande, murió uno de los comandantes, y el duro invierno les costó más de 100 hombres. Siguieron por el estrecho, y en la bahía que llamaron de Cordes trataron con los patagones; en ella, por la estación y falta de víveres, padecieron indeciblemente. Partieron, y en otra bahía de la costa del sur fundaron una orden de caballería *para perpetuar la memoria de un viaje tan extraordinario y peligroso, en un estrecho que ninguna otra nación había emprendido pasar con tantos y tan grandes buques*. Entre varios capítulos que debían observar los caballeros era uno «exponer libremente sus vidas y hacer todos sus esfuerzos para que las Armas Holandesas triunfasen en el País en donde el Rey de España sacaba tantos tesoros empleados por tantos años en hacer la Guerra y oprimir a los Países Bajos». Nombróse esta orden el *León desencadenado*. Partieron de aquí y desembocaron el estrecho seis buques, porque habían armado la chalupa del general como pinaza. En la Mar del Sur los separó una tormenta, quedando unidos, aunque en muy mal estado *La Fe* y *La Fidelidad*, los cuales, después de muchos riesgos embocaron de nuevo al Magallanes y dieron fondo en una bahía de él y, sucesivamente, en otras, donde continuaron sus trabajos hasta separarse para siempre contra su voluntad, dirigiéndose el buque *La Fe*, que mandaba Sevaldo Vert, a la bahía de Cordes, donde encontró a Oliver Van Noort con su flota, de que hablaremos después. Siguióle algún tiempo; pero, no aguantando su buque de tantos modos quebrantado la conserva de los otros, hubo de continuar el estrecho hacia el Norte y, pasados indecibles apuros, de desembocarle al cabo de nueve meses de tan penosa demora en estos parajes. Cortaron la línea después el trópico de Cáncer, siempre acortando la ración; llegaron al fin al canal de la Mancha, y corridos veinticinco meses de tantos riesgos, al puerto de la salida (48).

El almirante Simón de Cordes y otro buque llegaron a la isla de Santa María, en la Mar del Sur donde los Indios le mataron y a veintitrés de su equipaje (49). Después uno de estos buques fue apresado en Valparaíso y conducido a Lima (50), y el otro, que era el del almirante, perdido su rumbo, llegó al Japón casi sin gente, de suerte que 14 personas que quedaban le abandonaron, y el último de esta escuadra fue tomado en las Molucas por los portugueses (51). Tal fue el destino de la orden de caballería que se erigió en los 52° de latitud.

(47) Marzo de 1599.

(48) Día 6 de junio de 1600.

(49) T. 3. de la misma Colección, p. 56.

(50) *Ib.*, p. 60.

(51) *Ib.*, p. 147.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

Expedición de Oliverio Noort (1598-1601)

Casi al mismo tiempo que la antecedente expedición, otra de las compañías particulares holandesas equipó una segunda flota, que constaba de los navíos el *Mauricio*, *Almirante*, *Enrique Federico*, *Vicealmirante* y dos *yats* (52).

El mando el jefe se confirió a Oliverio Noort (53), y la confianza en el rumbo, a Melis, piloto inglés, que había ido con Cavendish. El total de personas ascendió a 248. Salieron de Rotterdam (54) y tocaron en Plymouth, de donde dieron la vela para la isla del Príncipe. Aquí los portugueses mataron al piloto, a un hermano del general y a otros, uno de los primeros orígenes del odio entre estas dos naciones, que tan caro ha costado al agresor. Noort dio la vela haciendo rumbo al Brasil. Entró con sus cuatro buques en el río Janeiro con intención, que se le malogró, de hacer daño a los portugueses. Salió, y lo avanzado de la estación y la contrariedad de los tiempos le obligó a tomar la isla de Santa Clara, después de haber sido rechazado de Río Dulce. Aquí se murieron algunos de escorbuto, y por eso se vio en la precisión de quemar uno de los *yats*, y por el temor de la proximidad del continente, a dar la vela para el Puerto Deseado. Allí se refrescó y proveyó con más de 50 pájaros niños y partió para dar fondo en el cabo de las Vírgenes a los catorce meses de viaje y con pérdida de 100 hombres. Después de cinco tentativas inútiles, embocó Noort y el *yat* la primera angostura (55). Tuvo un reencuentro con una tropa de naturales de la Costa del Fuego, a quienes mató, tomando consigo cuatro muchachos y dos muchachas. Partió a buscar el Puerto de la Hambre, de cuya población no encontró ni vestigios. Pasado el Cabo Froward, dio fondo en una bahía, donde se le reunió el vicealmirante y otro buque holandés, que era el de Sebaldo Vert., de que se ha hecho mención, y donde construyeron una gran chalupa. Todos pasaron a Bahía Galante, y en tanto que en una junta formaban el plan de sus operaciones en el Pacífico, el almirante, sin orden alguna, se

(52) Los *yats* eran pequeñas embarcaciones de unas 50 toneladas. Las que participaron en la expedición eran las llamadas *Eendracht* (*Armonía*) y el *Aro*. El navío *Mauricio* tenía 275 toneladas, y el *Hendrick Frederick*, 350.

(53) La expedición fue financiada por comerciantes de Rotterdam y Amsterdam con 200.000 florines. No se sabe por qué fue designado Olivier Van Noort como jefe de esta escuadra, ya que era un comerciante propietario de una famosa taberna. Seguramente las ganancias que obtuvo en otras expediciones y sus contactos políticos dieron lugar a su nombramiento por el estatúder de los Países Bajos Unidos, Maurice de Nassau, príncipe de Orange. En las cartas patentes para esta misión se establece: «Nosotros, Maurice, Príncipe de Orange, ha acondicionado estos Navíos que nosotros estamos enviando a las costas de Asia, África, América y las Indias Orientales para negociar los tratados y comerciar con los habitantes de estas regiones. Pero cuando nosotros hemos estado informados que el español y el portugués son hostiles a los asuntos de nuestras provincias, y está[n] interfiriendo su navegación y comercio en estas aguas, contrariamente a todos los derechos naturales de ciudades y naciones, nosotros damos órdenes explícitas por la presente, para ir a estas islas, resistirse, hacer la guerra, y para golpear de cuantas formas sea posible contra el español dicho y portugués».

(54) Día 13 de septiembre 1598.

(55) Día 4 de noviembre de 1599.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

puso a la vela. Alcanzósele algunos días después, y en la bahía que nombró Noort de Mauricio, hecho consejo de guerra, se le dejó en una playa con muy escasas provisiones.



Lucha de Noort con los fueguinos (56).

Constando entonces el equipaje de 147 hombres; pero después se le separó la vicealmirante. Noort reconoció la costa de Chile. Hizo escala en una isla inmediata. Se apoderó de una nao española de cerca de 60 toneladas nombrada el *Buen Jesús*. Tocó en Valparaíso y quemó tres buques que halló en su puerto (57). Hizo otras escalas en la misma costa, y puso en libertad al capitán Ibarra y demás gente de su presa, reservándose al piloto y a algunos negros esclavos. Este piloto les dio noticia de toda la costa hasta Panamá, que se lo pagaron

(56) Escaramuza de la expedición de Van Noort con nativos del estrecho de Magallanes, ca. 1600. *Neue Welt und americanische historien: inhaltende warhasstige und vollkommene Beschreibungen uller West Indianischen landschafften...* / durch Johann Ludwig Gottfried. Franckfurt: Bendenen Merianischen Erben, 1655. 661, [3] p. Biblioteca Nacional de Chile.

(57) Entre ellos, el galeón *San Jerónimo*, de tres cubiertas, 250 toneladas y 24 cañones, construido en los astilleros de Guayaquil.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

tirándole al agua por no haber descubierto el mucho oro que traía el *Buen Jesús* de la isla de Santa María, y que botó antes de entregarse, con otros crímenes que Noort asegura confesó en un largo tormento. La misma presa fue abandonada porque hacía mucho agua. Determinó atravesar a las islas de los Ladrones y llegó a una de ellas (58), donde se refrescó, dirigiéndose a Filipinas. Aquí reconocieron uno que creyeron el estrecho de Manila, y también fueron reconocidos desde una canoa por un español que recelaba de acercarse; pero Noort le aseguró, presentando en la borda a un marinero vestido de fraile y fingiéndose franceses, que tenían comisión del rey de España para ir a Manila, se procuró abundancia de víveres. Descubierta la ficción, dio la vela y tomó la isla de Capul, última de las Filipinas, donde quemó cuatro lugares cuyos habitantes no querían proveerle de lo que necesitaba. Desde este punto empezaron a cometer muchas piraterías contra indios, españoles y chinos indistintamente, y determinados de saquear Manila entraron en su bahía (59). Armados por el gobernador dos buques mercantes para defenderse, se apoderó el uno del *yat* holandés; pero Noort, después de un terco abordaje y de un duro combate de un día entero, hizo zozobrar el otro navío, navegando sobre las cabezas de cerca de 200 miserables náufragos que pedían misericordia (60).

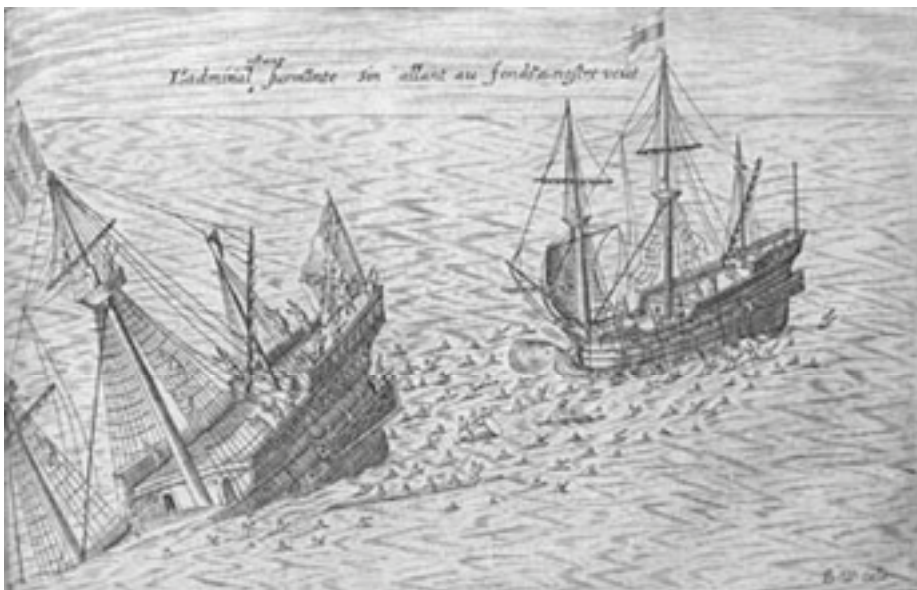


Figura. 4. Combate de Noort contra el *San Diego* (61).

(58) Día 15 de agosto de 1600.

(59) Día 1 de noviembre de 1600.

(60) Durante muchos siglos circuló una versión oficial muy distinta de lo que ocurrió en el combate entre el galeón *San Diego*, bajo en mando de don Antonio Morga, y el *Mauricio*

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

De aquí, reducido su equipaje a 48 personas, se dirigió a Borneo, en cuyo puerto entró y se proveyó de bastimentos; pero, viendo preparativos hostiles contra él, dio la vela. Por un champán tuvo noticias del almirante Sevaldo Vert, y confundido para continuar su navegación por la multitud de canales que forman tantas islas en aquellos mares, usando del derecho del más fuerte se apoderó de un junco, cuyo piloto le condujo a la isla de Java. Partió, reconoció la costa de África entre los cabos Falso y Buena Esperanza, tocó en Santa Elena, y sin suceso notable entró en Rotterdam (62) con su solo buque, y éste muy disminuido de tripulación, sin ningún descubrimiento ni más gloria que la de haber dado la vuelta al globo (63).

1602. Unidas estas compañías holandesas de particulares, dirigieron mientras las expediciones anteriores, y en este año otras por el extremo meridional del África, hasta que, formada su famosa Compañía de las Indias Orientales, gozó el privilegio exclusivo de estos viajes, haciendo, antes de fijar su derrota por el cabo de Buena Esperanza, algunas tentativas por el Magallanes.

Expedición de Spielberg (1614-1617)

El almirante Spielberg, alemán al servicio de Holanda, que ya había mandado otra expedición a las Indias Orientales, emprendió su viaje (64) con seis navíos armados por la compañía, de 1.400 toneladas el que él montaba, y el de su vicealmirante, de 1.260. Pasó las islas de Cabo Verde y sus bajos, y avistó la costa del Brasil. En las inmediaciones del Janeiro hicieron su aguada y pasaron por las armas a algunos que se querían levantar con un *yat*. Recorrió la costa hasta San Vicente, donde hizo una presa que quemó, y en adelante tuvo hostilidades con los portugueses. Hízose a la mar y en el río Gallego dio fondo. Se separaron en las inmediaciones del estrecho y, unidos, ya tuvieron mal tiempo, que no retardó el dar fondo en el cabo de las Vírgenes. Los comandantes resistían pasar el Magallanes y eran de opinión de que desde allí se hiciese rumbo al cabo de Buena Esperanza. Embocaron no obstante cuatro buques (65). Pasado el cabo Froward, asegura que vio un canal o estrecho por

de Noort. La realidad fue que el *San Diego* abordó con violencia al *Mauricio* y logró hacerse con el buque. Los holandeses se encerraron en la bodega, y los españoles no supieron cómo reducirles. Mientras tanto, el buque español comenzó a hacer agua, por las grietas que se habían producido en el impacto, momento que aprovechó *Noort* para hacer un pequeño fuego en la bodega. Los españoles, al ver el humo, se retiraron a su buque y cortaron las amarras. Lógicamente, el *San Diego* se hundió poco después y el holandés escapó.

(61) OLIVIER VAN NOORT: *Description du pénible voyage fait autour de l'univers ou globe terrestre*. Amsterdam: chez la vesve de Cornille Nicolas, 1610. [Marsden Collection J1/12]. Biblioteca Nacional de Chile.

(62) Día 26 de agosto de 1601.

(63) Este viaje está muy circunstanciado en el t. 3 de la citada Colección, desde la p. 1 a la 153. Y en su extracto no mal hecho en la de Prevost t. 10, lib. 2, pp. 337 a 363. Otras particularidades de él refieren los A.A. Españoles que cita Solórzano lib. 1, cap. 8, núm. 40.

(64) Día 8 de agosto de 1614.

(65) Día 28 de marzo de 1615.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

el que se descubría la gran mar y que, a no haberse separado el *yat*, le hubiera hecho embocar, creyendo que se hallaría en la mar de Chile. Se reunieron todos en la bahía de Cordes y adelante notó otro pasaje al sur, que no tomó por no contravenir las órdenes que llevaba de seguir por el estrecho sin buscar nuevos pasos. Desembocáronle, ponderando esta fortuna y lo peligroso de tal navegación. Reconocieron la costa de Chile y dieron fondo en una de las islas inmediatas y después en la de Santa María, que devastó toda y quemó sus poblaciones por la sospecha de que un español le armaba una zalagarda (66). Dio también fondo en Valparaíso, al que pusieron fuego sus mismos habitantes (67). Zarpó de aquí y siguió visitando toda la costa, siempre prevenido por un barquito español, que avisaba a todos de los movimientos de la escuadra y mandaba diariamente partes a Lima. De aquí salió un armamento compuesto de 8 velas, las 5 de 24 hasta 4 cañones y las restantes sin ellos. Juntóse con los enemigos; y después de un combate obstinado de toda una noche y el día siguiente, en el que el ningún orden de los españoles, la superioridad del cañón holandés y una calma ocasionó a los primeros la pérdida total de los principales buques (68), que se fueron a fondo, se dirigió Spielberg para Lima, de cuyo puerto huyó, por las baterías de tierra, deteniéndose a su entrada. Siguió la costa, saqueó y quemó a Paita y continuó haciendo escalas para proveerse de víveres hasta anclar en el puerto de Acapulco (69) y dar en cambio de bastimentos todos los prisioneros que llevaba, y siguió la costa haciendo desembarcos y hostilidades hasta el puerto de la Natividad. Resolvieron partir a las Molucas y llegaron a avistar las de los Ladrones, habiendo tenido en la travesía muchas enfermedades y muertes. Proveyéronse de algunos víveres e hicieron rumbo a Manila, en cuyo estrecho fondearon; y con prácticos del país le siguieron hasta la isla de Luzón, en donde también fondearon y luego en su puerto (70). Informado de la escuadra española que había partido a las Molucas (71), sin esperar la contestación de Manila sobre el canje de prisioneros se dirigió hacia aquellas islas, aprovechándose de la monzón, con toda su armada, que aún constaba de seis buenos navíos recientemente habilitados y con archipiélago llegaron a Terrenate con varias escalas en todos los establecimientos holandeses que florecían entonces. Hizo algunas presas y supo que la escuadra española había vuelto a Manila por la muerte de su general y disminución de sus tripulaciones. Durante su demora en estas islas no ocurrió cosa notable sino la detención del navío *La Concordia*, de

(66) *Zalagarda*: Emboscada dispuesta para coger descuidado al enemigo y dar sobre él sin que recele.

(67) Día 12 de junio de 1615.

(68) El día 17 de junio de 1615 tuvo lugar la batalla de Cañete, en la que participó la escuadra del Mar del Sur, con el galeón *Jesús María* como buque insignia, que desplazaba 600 toneladas y estaba artillado con 30 cañones, bajo el mando de Gabriel de Castilla.

(69) Día 11 de octubre de 1615.

(70) Día 19 de febrero de 1616.

(71) Solórzano (lib. I, cap. 8, núm. 41) asegura que esta armada, cuyo general era don Juan Ronquillo, en un combate maltrató mucho a la holandesa, circunstancia que omiten los historiadores batavos, por lo que se deben leer con desconfianza.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

Horn, mandado por Jacobo Le Maire por no ser de la Compañía, a cuyo bene mérito capitán, además de este agravio, le hicieron la injusticia de no creer su descubrimiento del cabo de Hornos y haberle doblado con felicidad. Spielberg, con sus dos principales buques, dio la vela para Holanda, trayéndose al famoso Le Maire, que murió a pocos días. Tocó en la isla de Mauricio y en la de Santa Elena. Cortó la equinoccial y llegó felizmente a los puertos de su patria (72).

Descubrimiento del cabo de Hornos (1615-1616)

En tanto se ejecutaba este venturoso viaje, se logró el importante descubrimiento del cabo de Hornos, que es preciso apuntar como antecedente de la expedición española que siguió (73).

Dos particulares holandeses, Shouten, acreditado Marino, y Le Maire, famoso comerciante, con designio de buscar otro pasaje al Oriente que no fuese el cabo de Buena Esperanza ni el estrecho de Magallanes, cuyos rumbos se habían señalado exclusivamente a la Nueva Compañía de las Indias Orientales, armaron un buque en Horn al que llamaron la *Concordia*, y dando él la vela (74) se dirigieron al viaje ordinario del Magallanes. Siguiendo al sur descubrieron el estrecho que llamaron de Maire y la tierra que le formaba al este de los Estados, y más al sur un cabo notable a que dieron el nombre de Horn; navegaron hasta más de 59° de latitud, y seguros de estar ya en el Pacífico, siguieron errantes por él sin saber su situación hasta tocar en la isla de Gigoló y en otra de las Molucas en la que se confiscó el navío y se repartió el equipaje en los de Spielberg, como queda referido (75).

Expedición del caballero Juan Narborough (1669-1670)

En este mismo tiempo, y con designio de entablar una correspondencia con los indios de Chile, emprendió el caballero Juan Narborough, de orden de Carlos III, su viaje por el estrecho de Magallanes. Diósele el mando de un navío nombrado el *Swipstakes*, de 300 toneladas, 36 cañones y 80 hombres, y del pingue el *Bachiller*, de 70 toneladas, 4 cañones y 20 hombres, víveres para catorce meses, embarcaciones menores para caza y pesca y 300 libras esterlinas en cuchillos, tijeras y demás bujerías (76) que se creyeron oportunas para

(72) Día 24 abril de 1617. Se sacó este extracto del diario de este viaje del t. 8 de la citada Colección, pp. 1 a 113.

(73) Expedición de los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal.

(74) 14 de junio de 1615.

(75) El *Diario* y particularidades de este interesante viaje está en el mismo t. 8, pp. 113-230. Y el extracto de los viajes holandeses en el citado t. 11, de Prevost. Imprimióse aparte en Holandés, y según Pinelo (670), está traducido del flamenco al castellano e impreso 1619 en 4°. Una traducción MSS. de letra coetánea que posee D. Juan Bautista Muñoz hemos tenido presentes, ignorando si acaso es el original de la imprenta.

(76) *Bujerías*: Mercadería de estaño, hierro, vidrio, etc., de poco valor y precio.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

aquel comercio. Salió del Támesis (77), tocó en la isla de Madera, cortó el trópico de Cáncer, entró en algunas de las de cabo Verde, donde se refrescó, encontró una Flota portuguesa que iba al Brasil con 36 velas, cuyo navío almirante, nombrado el *Padre Eterno*, era de tres puentes de 1.700 toneladas, y llevaba montados 80 cañones. Declaró aquí el objeto de su comisión, y dio instrucciones a la pingue en su navegación hasta el estrecho pasando él hasta Valdivia, y continuó su navegación, creyéndose inmediato a la costa del Brasil. Pasó la embocadura del Río de la Plata, Cabo Blanco e isla de los Pingoinos y entró en el Puerto Deseado. En toda la travesía disfrutó la tripulación muy buena salud, para lo que recomienda Narborough la sangría al cortar el trópico, y refiere que, para obviar disputas y disgustos al repartir la ración, hacía lo ejecutase uno con los ojos cubiertos sin distinguir al oficial del marinero. En el Puerto Deseado encontró una inscripción de Le Maire, de la que se apoderó dejando otra. Tomó posesión formal de aquel puerto en nombre del rey de Inglaterra, y después de haber reconocido la costa patagónica, el puerto de San Julián y sus inmediaciones, se hizo segunda vez a la vela desde el Puerto Deseado para el Magallanes. Pasó el río de Santa Cruz, el Gallego, el cabo de las Vírgenes. El frío y los malos tiempos no le permitieron embocar. Logrólo en otra tentativa. Pasó las angosturas, reconoció las islas y cabos, trató con los naturales, inquiriendo con mucho cuidado si tenían oro. Impuso los nombres que le pareció, entre otros el de la Calle Larga. Estimó el estrecho de 116 leguas y le desembocó (78). Continuó por la costa en el Pacífico, reconociéndola y las islas adyacentes. Trató en algunas con los naturales y en Valdivia con los españoles. Su gobernador le agasajó y ofreció refrescos engañado de su informe de dirigirse a la China, pero atribuyéndole después otras miras retuvo una embarcación menor con cuatro personas, entre ellas un teniente de Narborough y un intérprete. Los prisioneros escribieron a su comandante que el gobernador deseaba viniese el navío para tratar con él; pero aunque les contestó que les iría a sacar con todo su poder, con mejor acuerdo los abandonó, dirigiéndose de nuevo al Magallanes. Avistó las islas que había nombrado de la dirección, siguió por todo el estrecho sus reconocimientos sin ver habitantes, entró en el Mar del Norte, siguió su costa hasta anclar en Cabo Blanco y luego en Puerto Deseado, donde no halló la proporción que apetecía para hacer aguada; y desde la altura de 47° S. hizo rumbo a Inglaterra. Reconoció una de las Azores (79). Ancló en Angra, hízose a la mar, y el 26 de junio avistó las Sorlingas, después el cabo Lezar, y concluyó felizmente su viaje (80).

Expedición del capitán Wood (1670-1672)

Wood partió de las Dunas con un navío del rey y un pingue de conserva

(77) Día 26 de septiembre de 1669.

(78) Día 26 de noviembre de 1670.

(79) Día 17 de mayo de 1671.

(80) PREVOST: t. 11, pp. 28-48.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

(81). Siguió su viaje hasta hallarse por los 48° de latitud austral que corrió al norte para buscar a Puerto Deseado, y en tanto reconoció la costa hasta fondear en él: le registró prolijamente y halló monumentos del viaje de Le Maire: tomaron su posesión en nombre del Rey de Gran Bretaña, y dieron la vela para el puerto de San Julián, donde llegados pasaron el resto del invierno continuando sus prolijas y útiles descripciones. La falta de bastimentos le hizo volver a Puerto Deseado hacia el fin del invierno para proveerse de pingoines y de perros marinos, maravillándose mucho de encontrar allí un navío de tres palos pintado de encarnado y hecho de junco, por lo que concibió una alta idea de la industria de unos habitantes que imitaban los buques europeos. La noche del 18 de septiembre observó el principio y fin de un eclipse de Luna (82). Dirigióse hacia el estrecho, que embocó, y las angosturas felizmente, y dio fondo en la bahía que llamó de Agua Dulce. Tocó en el puerto de la



Figura 5. Castillo de Douvres (condado de Kent).

(81) Día 26 de septiembre de 1670.

(82) Este eclipse de luna, que fue total y casi central, sucedió el día citado (14 de octubre) del año de 1671 y duró 3 horas y 36 minutos: en aquella latitud fue total, y como lo expresa el Diario. Calculado para Madrid sería el principio bajo el horizonte 4h 22': saldría la Luna totalmente eclipsada 6h 6' y el fin del eclipse 7h 58', siendo la cantidad de él de 20 dedos y 20'.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

Hambre, donde dice que Felipe II construyo fortalezas para cerrar el paso del estrecho a las naciones europeas, designio tan absurdo como la erección del castillo de Douvres para servir de llave al canal de la Mancha.

Continuando su reconocimiento con vientos duros, al oeste del cabo Holandés entró en una bahía a la que dio su nombre: pasó el cabo Quade y ancló en la bahía que llamó del Martes, y desembocó al Pacífico (83), y reconociendo la costa, se dirigió a Chile; pero habiendo hecho inútiles esfuerzos para entablar un tratado de comercio con los indios y los españoles, y habiéndose apoderado éstos de mucha parte de su tripulación, receloso de perder el mismo navío partió precipitadamente en busca del estrecho, para aprovechar la buena estación de embocarle por el oeste. Le pasó en dieciocho días, y dirigiéndose a Inglaterra, llegó con felicidad (84).

Expediciones de los filibusteros

Después de tan gloriosas expediciones, otras harto diversas fueron las que se dirigieron hacia el estrecho. Aquellas asociaciones de hombres perdidos de todas las naciones, llamados filibusteros (*filibustiers*) (85), que declararon la guerra al mundo entero y le horrorizaron con sus atrocidades, no contentos con infestar los mares del norte desde el año de 1626, pensaron en ejecutar sus infamias en los del sur haciendo tránsito por el Magallanes. Ya Bartolomé David, Grammond, Laurent, L'Olonois, Le Picard, Roc, Van Horn, Morgan y otros habían perpetuado la execración a sus nombres, y con acciones siempre temerarias y las más veces felices habían hecho indecibles daños, saqueando las ciudades de Granada, Cartagena y hasta Veracruz en la Tierra Firme y muchas de las islas adyacentes (86), cuando pensaron en hacer de la costa opuesta teatro de sus barbaridades. Varias cuadrillas, penetrando por el istmo de Darién, entre sus montes y malezas, y otros, siguiendo las piraterías en sus buques, se dirigieron al Magallanes. Como el solo vil designio de robar les conducía, nada interesante hay en sus navegaciones, y así como las empresas más atrevidas que ejecutaban en tierra no les atraía el honor, que ellos tampoco buscaban, los peligros marítimos que vencieron no les originaban gloria, ni se sabe el número fijo de los que lograron este arduo pasaje. Los que se han tomado el trabajo de conservar a la posteridad las acciones de algunos de estos piratas refieren que, apoderados en la costa de Guinea unos filibusteros ingleses, que habían hecho varias presas en las islas de Barlovento, de un navío holandés de 30 cañones se hicieron piratas (*forbans*) (87) y se pervirtieron de tal suerte por innumerables y odiosos crímenes, aun contra los de su misma nación, que por evitar la caza, que temían como infalible, pasaron del norte al sur por el Magallanes.

(83) Día 14 de noviembre de 1671.

(84) Día 6 de enero de 1672.

(85) Significa «corsario» en inglés, porque los más y los más celebres eran de esta nación.

(86) *Histoire des Aventuriers Filibustiers* por Alexandre Oliver Dexinelin, ed. De 1774. En todo el t. 1 y 2.

(87) *Forban*: Pirata.

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

Unieronse aquí por casi ocho meses con otro buque de 28 cañones tripulado por franceses, flamencos, e ingleses; pero, rota su inteligencia, sucedió que una mañana, al darse los buenos días de buque a buque a la inglesa, que es estando todo el equipaje sobre cubierta, la fragata saludó intempestivamente al otro con una descarga completa, matándole al *forban* comandante y 20 hombres, y se separó para siempre. Los que sobrevivieron nombraron por capitán a David, flamenco, el cual, corriendo la costa del sur, fue hecho almirante de una armada de 10 buques de filibustieros (*sic*) que pirateaban por aquellos mares. Con sus acciones ordinarias se enriqueció hasta el punto de poseer cada marinero de su tripulación 8.000 pesos fuertes. Y contento con tal ganancia se dirigía a embocar el estrecho por el sur cuando, habiendo perdido en el juego lo que había adquirido por el robo, mudó de intento, y dejando a los que lo habían ganado en el navío del capitán Wilnet, que después de igual vida regresaba por el Magallanes, él volvió con veintitrés más a ejercitarla de nuevo, y de nuevo a buscar el mismo paso para el norte ya otra vez rico con sus presas; pero una tormenta que les sobrevino en medio del estrecho les quitó todo lo adquirido y el buque que les conducía. Al cabo de diez meses de un penible trabajo, construyeron un barco, y aunque muy disminuidos por el hambre y la miseria, los más felices llegaron a la isla de Cayena (88), sin que en estos viajes ni en otros de tal gente que se emprendieron hacia estos años ganase la geografía ni la navegación más que los juiciosos y científicos diarios del exacto observador y experto marino Guillermo Dampier y del hábil navegante Cowley, que ambos lograron dar su vuelta al globo, y de sus resultas abandonaron tan infame género de vida (89) y el primero siguió sus famosas navegaciones australes, pero ninguno pasó el Magallanes.

Expedición de Mr. Gennes (1695-1697)

Algunos de los piratas de que se ha hablado se presentaron en Francia con sus memorias sobre este pasaje, instando uno llamado Macarti a Mr. de Gennes a emprender esta navegación. Presentóse éste en la corte, con tan buen acogimiento que se le dejó la elección de los buques. Las personas de la más alta distinción se interesaron en el armamento, y la juventud francesa, con el deseo de hacer una navegación que, aunque tan frecuentada por españoles, ingleses y holandeses, era nueva en Francia, se le presentó a porfía. Mr. de Gennes formó su escuadra de seis buques (90), de los cuales los tres de más poder llevaban 46, 32 y 26 cañones, y el equipaje de todos constaba de 720 hombres. Con ellos, dos morteros y 600 bombas, además de todas las

(88) PREVOST: t. 11. lib. 2, p. 50.

(89) *A New Voyage Round the World* por William Dampier segunda edición corregida. London 1697.

(90) Los barcos eran *Le Faucon Anglais* (46 cañones, 260 hombres), *Le Soleil d'Afrique* (32 cañones, 220 hombres), *Le Séditieux* (26 cañones, 140 hombres), *La Félicité* (8 cañones), la *Flûte* y la *Gloutonne*.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

prevenciones necesarias para tan largo viaje, llevando en su compañía Mr. Froger para formar las cartas y hacer sus observaciones, que después escribió el viaje (91), dio la vela de La Rochela (92). Avistó el Cabo Verde. Se refrescó en la isla francesa La Gorea e hizo en la costa la guerra a algunos establecimientos ingleses, apoderándose del fuerte de Santiago, en el río Gambia; y de los esclavos que tomaron pusieron debajo de la escotilla cincuenta tan oprimidos que, desesperados, se ahogaron treinticuatro. Cortó al Brasil. Llegó a la isla de Santa Ana y al Río Janeiro, donde tomaron algunos refrescos. De aquí dio la vela y fondeó en la isla Grande, de donde se hicieron a la mar dirigiendo rumbo al estrecho a 40 leguas de la costa. Descubrieron el cabo de las Barreras, y creyendo otro el de las Vírgenes, estuvo para perecer toda la escuadra. Reconocieron éste al fin, y entraron en la bahía de la Posesión (93). Montó el cabo de San Gregorio y Puerto de la Hambre, donde trató por primera vez con los habitantes. Dio fondo en el cabo Froward. Detuvieron algunos días en estas inmediaciones por el tiempo contrario y los fríos, y en tanto pusieron nombre a la bahía Francesa y al río Gennes, hasta que empezando a faltar a los franceses la paciencia y los víveres determinaron en un consejo de guerra regresar sin pasar más adelante, y se dirigieron al Mar del Norte, donde llegaron y a la bahía de Todos los Santos. Aquí se detuvieron cuatro meses: salieron para la Cayena: cortaron la línea y llegaron a su destino: donde quedaron tres semanas; y pagada la gente, en una consumió el cargamento de vino y aguardiente de un navío que llegó a la sazón, y cuanto había en la isla de estos dos géneros. Dio la vela pasando por la Martinica y cruzando entre las islas, y haciendo algunas presas inglesas, dirigió desde la Guadalupe el rumbo al puerto de su salida, en donde entró primero un navío de su escuadra (94), y después Mr. de Gennes, tan falto de víveres que los últimos cinco días se vio obligado a gastar la azúcar y el cacao de los comerciantes para hacer chocolate al equipaje, licor que alimentaba lo suficiente pero que no gustaba al marinero porque le atolondraba (95).

Expedición de Mr. Beauchesne (1698-1701)

Segunda tentativa hicieron los franceses con éxito más feliz; pues formada la compañía del S. para establecerse en el Estrecho y demás tierras no ocupadas (96), dispusieron muchos navíos y gentes, juntándose en La Rochela; pero

(91) En la sala de manuscritos de la Biblioteca Real, estante J.113, en un tomo en cuarto de viajes varios hay uno al fin con 265 páginas que se intitula *Relación del Viaje del Señor de Gennes al Estrecho de Magallanes por el Señor Froger*. En Amsterdam, en casa de los herederos de Antonio Schelte, año de 1699, traducido en lengua española el mismo año en esta corte de Madrid. De él se ha hecho este extracto.

(92) Día 3 de junio de 1695.

(93) Día 11 de febrero de 1696.

(94) Día 21 de abril de 1697.

(95) Colección de Prevost, t. 11, lib. 2 §. 5, pp. 49 a 63.

(96) Se formó la Compañía de Comercio del Mar del Sur, constituida por una veintena

BREVE RELACIÓN DE LAS EXPEDICIONES FORÁNEAS AL ESTRECHO DE...

empezando a faltar los fondos se hubo de vender parte de los navíos para habilitar a los otros: se licenciaron las tropas y se despidieron los menestrales; y este armamento que había hecho tanto ruido vino a quedar en dos navíos de 50 cañones, una fragata y un buque de 200 toneladas; y la idea de una gran conquista se redujo a un descubrimiento (97). Diose el mando a Mr. Beauchesne: hízose a la mar (98), y una tormenta dio al través en la costa de Nantes con el navichuelo, la fragata entró otra vez en La Rochela y los dos navíos no se unieron sino en la Isla Grande de la costa del Brasil, de donde, habiendo esperado dos meses a los otros, se dirigieron al Magallanes (99). Como era lo más riguroso del invierno, invernarón en Puerto de la Hambre; y aunque se pusieron más de ochenta veces a la vela no salieron del Estrecho por los vientos contrarios hasta después de siete meses (100). Antes dejaron en Puerto Galante las cartas que habían prometido a los que siguiesen de Francia (101). Ya en la Mar del Sur corrieron hasta la isla de los Galápagos, y después de haber hecho un gran comercio con los indios de la costa de Chile, y detenidos cerca de un año, volvió por el cabo de Hornos, que montó con la mayor felicidad. Tocó en la isla de Sevaldo Wert y regresó a Francia (102), al puerto de su partida (103).

Conclusiones

Con la firma de la paz de Utrecht se interrumpieron las expediciones de castigo a las costas españolas del océano Pacífico, hasta que, con la guerra de 1740, los ingleses reiniciaron sus ataques, como el crucero realizado por lord Anson, que no llegó a cruzar el Magallanes, sino que montó el cabo de

de los más ricos financieros de Francia, obteniendo el privilegio real de negociar en la Mar del Sur, hacer exploraciones, establecer colonias y construir fuertes en las costas e islas no ocupadas por otra potencia europea, a pesar de que el gobierno español siempre había prohibido a los extranjeros comerciar con sus posesiones americanas.

(97) Los buques principales fueron el *Phélypeau* (44 cañones, 140 hombres) y el *Maurepas* (50 cañones, 180 hombres), bajo el mando del señor Gouin de Beauchesne, segundo del señor de Gennes.

(98) Día 18 de diciembre de 1698.

(99) Llegaron al cabo de las Vírgenes el 24 de junio de 1699.

(100) Día 20 de enero de 1700.

(101) Realizaron algunos reconocimientos de la costa sur del estrecho, dando nombre a algunas islas, entre las que podemos citar la isla de Luis el Grande, en honor a Luis XIV (17 septiembre de 1699). Un río donde hicieron aguada fue llamado río de la Masacre, porque el señor Jouhan de la Guilbaudière, embarcado en *Le Phélypeau*, contó que varios años antes había naufragado en aquella costa con otros 23 *filibustiers*, recorriendo las orillas del río para construir una piragua. Allí encontraron un campamento indígena y, ante la ausencia de los hombres se aprovecharon de las mujeres, por lo que los indígenas habían matado a dos o tres de sus hombres. En venganza tendieron una emboscada y masacraron a 17 indígenas.

(102) Junio de 1701.

(103) El diario de este viaje no se ha publicado. Wood Rogers, que decía tenía una copia pone un extracto en el suyo, del que lo tomó Prevost tom. 11. lib. 2; p. 66. Entre los manuscritos de la biblioteca hay uno, de que se hablará después, que da las noticias extractadas.

JOSÉ MARÍA SILOS RODRÍGUEZ

Hornos. Posteriormente, con el perfeccionamiento de las ciencias náuticas se realizaron una serie de expediciones ya con carácter científico y explorador; como las de los ingleses Byron (1764-1766) y Wallis y Carteret (1766-1768), o la del francés Bougainville (1766-1769) y, en el siglo XIX, los viajes de Robert FitzRoy, con el *Beagle* de Darwin (1831-1836), y el de George Nares, mandando el *Challenger* (1872-1876).

Pero en el período descrito en este artículo todas las expediciones realizadas tenían un mismo fin: violar la homogeneidad española en el Pacífico, atacar sus puertos y su tráfico y, en la medida de lo posible establecerse en aquellas tierras tan alejadas de los centros neurálgicos del poder español. Afortunadamente, las mismas circunstancias que hacían que para España fuera muy difícil establecer asentamientos al sur del estuario del Río de la Plata impidieron hacerlo a las otras potencias europeas. Pero, como podemos ver, la derrota seguida por todas ellas tenía antes de llegar al Magallanes una serie de puntos comunes de recalada, que negados a los buques hubiera hecho muy difícil el paso del estrecho. Entre ellos cabría citar Puerto Deseado (47° 44'N; 065° 55'O), donde se refrescaron Cavendish, Van Nort, Chidley, Le Maire, Narborough y Wood, pero donde no se fundó un fuerte español hasta el año 1780, construido por don Antonio de Viedma por orden del virrey Vertiz, aunque sólo duró dos años antes de ser abandonado.

Otro punto común fue San Julián (49° 17'N; 067° 42'O), que tocaron Drake, Spielberg, Narborough y Wood, pero donde no se estableció una colonia, llamada Nueva Colonia de Florida Blanca, hasta 1780, colonia que sólo duró hasta 1784. Y hay que esperar a 1901 para que se fundara la actual Puerto San Julián.

LA HISTORIA VIVIDA

Fernando de la GUARDIA

El apresamiento del destructor *José Luis Díez* por el minador *Vulcano* en aguas del estrecho de Gibraltar

Finalizada la campaña del Cantábrico a finales del 1937, en la que el *Vulcano* participó activamente en el bloqueo de la zona, pronto se trasladó a Cádiz iniciando la campaña del Mediterráneo, donde, al igual que en el Cantábrico, tomó parte en bombardeos de costa, escolta de convoyes y bloqueos, así como en la vigilancia del Estrecho.

Sin duda el acontecimiento más sobresaliente en que participó el *Vulcano* fue el combate con el destructor republicano *José Luis Díez*, en aguas del estrecho de Gibraltar, la noche del 29 al 30 de diciembre de 1938.

Se conocía la presencia en Gibraltar del *José Luis Díez*, que se encontraba reparando las averías causadas por el crucero *Canarias* al intentar cruzar el Estrecho procedente de Burdeos. El Mando nacional, al tener noticias de una inminente salida del puerto del destructor, reforzó la vigilancia formando una barrera en la que, además del *Vulcano*, estaban los minadores *Marte* y *Júpiter* y el cañonero *Calvo Sotelo*, con objeto de evitar el paso del buque republicano al Mediterráneo para reunirse con el resto de la escuadra.

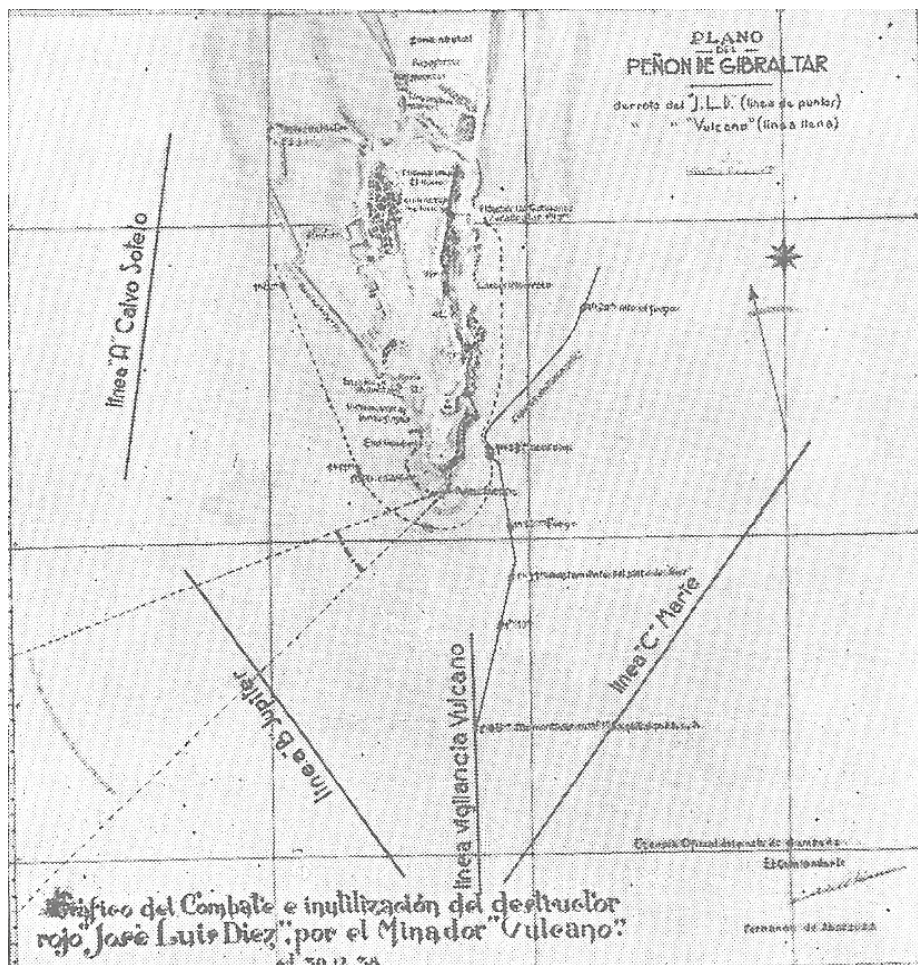
Los hechos, según la hoja de servicios del teniente de navío don José Luis de la Guardia Pascual del Pobil, embarcado en el minador *Vulcano* en aquellos momentos, se desarrollaron de la siguiente manera:

«El día 29 de diciembre a las 20.00h estando petroleando en Ceuta se recibió una orden urgente del almirante Bastarreche Jefe del Departamento Marítimo de Cádiz, de salir hacia Punta Europa para la vigilancia del destructor *José Luis Díez*, haciéndose a la mar a las 22.00h.

»El día 30 a las 01.08h supimos que el *José Luis Díez* salía de su fondeadero aprovechando la oscuridad de la noche con las luces apagadas y a la máxima velocidad. Por orden del comandante ponemos rumbo NE y 20 nudos de velocidad a fin de cortarle el paso a la altura de Punta Europa. El *Calvo Sotelo* [,] que se encontraba más cerca de la salida, iluminó al destructor con su proyector alertando al *Júpiter*, sucediéndose un intercambio de disparos contra el *José L. Díez* [,] que contestó con dos salvas de torpedos que afortunadamente no hicieron blanco y con fuego de artillería.

»A las 01.10h se divisa al *Díez* navegando al SSE pegado al Peñón, abriendo fuego por babor para evitar que pasara el paralelo de Punta Europa, provocando el *Díez* una difícil maniobra al intentar pasar entre nosotros y el peñón [,] momento en que el comandante maniobró a rumbo de colisión.

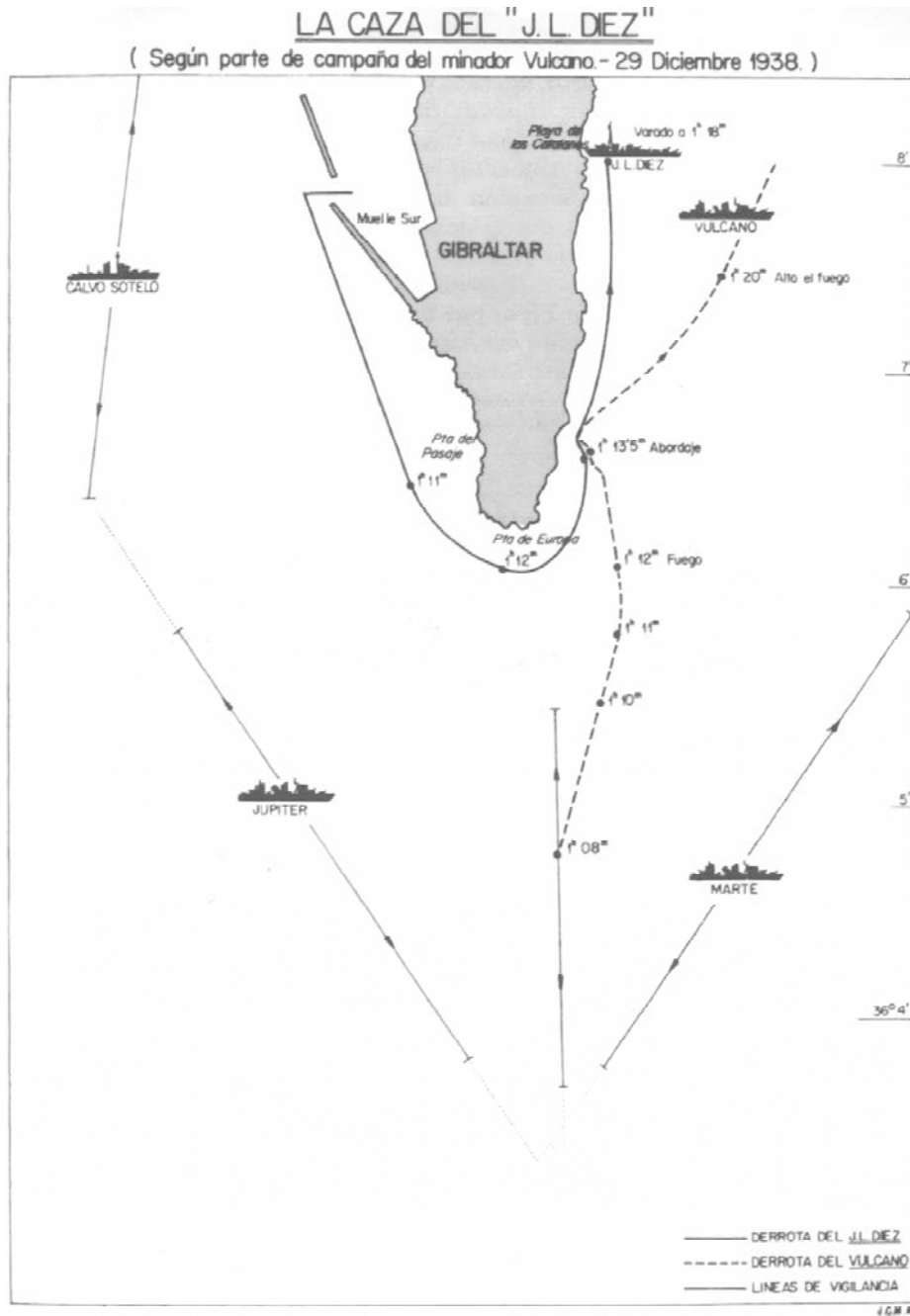
LA HISTORIA VIVIDA



Plano original, firmado por el capitán de fragata don Felipe Abárzuza.

»Entre las 01.12h y las 01.19h del 30, se combatió con las baterías de 120 mm, 80 mm y fuego de ametralladora, quedando abarloado al Díez a las 01.14 h. El fuego no cesó mientras los buques estuvieron abarloados. Los disparos certeros del *Vulcano* le produjeron graves averías en sus máquinas, obligándolo a varar en la playa de los Catalanes del peñón de Gibraltar. Estando abarloados, el *Vulcano* fue torpedeado y, por efecto de la escora a babor que tenía, el torpedo saltó por encima de nuestra toldilla sin explotar al no haberse montado aún el aparato de fuego y, al caer teniendo ya la cabeza fuera de la borda tropezó la cola sobre la cubierta, dejando a bordo varias piezas del mismo; entre ellas el regulador de presión completo, la tapa del registro de mecanis-

LA HISTORIA VIVIDA



LA HISTORIA VIVIDA

mos y el aparato de distancias. El torpedo era del tipo W-533 m/m, número 15.123 de la fábrica de Fiume.

»Durante el corto espacio de tiempo desde nuestro encuentro hasta la varada del buque, nuestras piezas de artillería de 120 mm y ametralladoras de 40 mm no cesaron de disparar [,] observando a la dotación del *Díez* desmoralizada y confusa desplazándose a zonas más seguras del barco. El combate [,] que había empezado a 1.000 metros de distancia [,] duró unos 12 minutos, sufriendo numerosas averías en el casco y superestructura además de dos heridos de pronóstico reservado y tres leves.

»Por la tarde del día 30 se atraca en Algeciras [,] donde el público nos hace un entusiasta recibimiento con salvas de aplausos. Después de desembarcar a los dos heridos de pronóstico reservado, salimos nuevamente de puerto y de nuevo el público estacionado a pie del barco nos despide con aplausos y cánticos falangistas. Por la noche del mismo día se fondea en la bahía de Cádiz.

»El mismo día 30 por la tarde S.E. el Generalísimo don Francisco Franco Bahamonde concede la medalla militar individual al comandante del *Vulcano* [,] capitán de fragata don Fernando Abárzuza y Oliva, convirtiéndose más tarde en la Laureada de San Fernando, y la medalla militar colectiva a toda la dotación del buque, por el arrojo y valentía con que se llevó a cabo la acción, con el destructor *José Luis Díez* en Aguas del Estrecho.

»El día 31 de diciembre a primera hora, se atraca en Cádiz al muelle comercial tributándonos un gran homenaje con el recibimiento de las autoridades navales, militares, eclesiásticas, civiles y del movimiento así como flechas navales, cantando himnos y cantos nacionales, y aplaudiendo frenéticamente. Termina el año atracados en el muelle de Cádiz».

Finalizada la acción, el *Vulcano* se reincorpora a su actividad normal. El día 2 de enero de 1939 el buque se dirige a La Carraca, donde entra en dique para observación del casco y reparar las averías causadas por el *Díez* durante el combate. Terminadas las obras, el 10 de enero sale hacia su base en Palma de Mallorca, incorporándose a sus funciones de vigilancia y bloqueo de las costas de Levante.

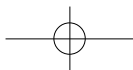
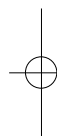
Años más tarde, en 1960, el *Vulcano* fue modernizado con material norteamericano, transformándose en la fragata antisubmarina *F-12*, misión que cumplió hasta su desguace definitivo en la Armada en julio de 1977, terminando así su vida después de cuarenta años al servicio de la patria.

DOCUMENTO

Una sorprendente declaración de guerra

La Segunda República española definía en su Constitución, de 9 de diciembre de 1931, a quién le correspondía declarar la guerra y firmar la paz (art. 76) y en qué condiciones (art. 77), aunque estaba limitado por la Ley de Orden Público de 28 de julio de 1933, donde se definían los estados de prevención (cap. II), alarma (cap. III) y guerra (cap. IV). Desde el 18 de febrero de 1936, el gobierno de la República estableció el estado de alarma en todo el territorio nacional, incluso en las plazas de soberanía, estado que se va renovando mensualmente hasta enero de 1939, cuando el general Miaja dicta la sorprendente declaración de guerra que se acompaña el 23 de enero 1939, como general de los Ejércitos republicanos y general jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Central. La declaración afectaba a las provincias de Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Jaén, Granada, Córdoba, Badajoz, Ciudad Real, Toledo, Madrid, Guadalajara, Cuenca, Teruel, Castellón y Albacete. Mientras, la Junta Nacional de Burgos había declarado por bando (30.7.1936) el estado de guerra y lo confirma por decreto núm. 14.

Este documento se encuentra en el Instituto de Historia Naval (cortesía del general auditor Cervera Pery). Confrontado.





BASE NAVAL
DE
CARTAGENA
JEFATURA

URGENTE

Excmo. Sr. Jefe de la Flota

Excmo. Sr.

Núm. 1.021

P/G.

El Excmo. Sr. General Jefe del Grupo de Ejércitos, en teletipo número 2012 de las 12 horas del día de hoy, me dice lo siguiente:

»Con esta fecha y hora, publico el siguiente BANDO: Don José Miaja Menant, General de los Ejércitos Republicanos y General Jefe del Grupo de Ejércitos de la Región Central: **HAGO SABER:** De conformidad con lo dispuesto en el Decreto de esta fecha, queda decretado el Estado de Guerra en todo el territorio dependiente de esta Zona Central, o sea las provincias de Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Jaén, Granada, Córdoba, Badajoz, Ciudad Real, Toledo, Madrid, Guadalupe, Cuenca, Teruel, Castellón y Albacete, y en consecuencia, con arreglo a lo prevenido en el párrafo 3º del artículo 95 de la Constitución de la República Española y en los artículos 53 a 58 y 61 de la Ley de Orden Público, **ORDENO Y MANDO:**- **ARTICULO 1º.**- De acuerdo con lo anterior, queda declarado el Estado de Guerra en toda la Zona que comprende las provincias anteriormente citadas.- **ARTICULO 2º.**- Queda prohibida la formación y circulación de grupos de mas de tres personas, que sean disueltos por la fuerza si se resistieran a la primera invitación que previamente se les haga, siendo considerados en este caso, si desobedecieran, como rebeldes o sediciosos.- Queda terminante y absolutamente prohibido aproximarse desde la puesta a la salida

del sol, a las vías férreas, de energía eléctrica, Bancos y establecimientos fabriles e industrias y edificios públicos.- ARTICULO 3º.- También serán considerados como rebeldes o sediciosos, a todos los movilizados comprendidos en los llamamientos dictados por el Gobierno de la República, que no se presenten en las fechas y lugares señalados en los mismos y, de acuerdo con las instrucciones dictadas por mi Autoridad.- ARTICULO 4º.- Serán rebeldes por la fuerza sin previa invitación, todos los actos de violencia realizados contra Cuarteles, polvotines, dependencias militares, líneas férreas, carreteras o caminos, conducciones de agua y energía eléctrica y los que se cometan contra edificios públicos o particulares, Bancos, fábricas o establecimientos destinados a fines de guerra y, en general, todos los atentados contra los medios de acción y vida del Ejército.- ARTICULO 5º.- Quedan sometidos a la jurisdicción de guerra y serán juzgados con arreglo y los preceptos legales correspondientes, actos contrarios al orden público; 1º.- Los delitos traición, espionaje, rebelión, sedición y sus conexos y los de atentado y resistencia a la Autoridad y sus agentes.- 2º.- Cuantos casos causen o tiendan a causar desperfectos en las vías de comunicación o líneas telefónicas, telegráficas o radio o a impedir la circulación de medios de transporte o abastecimiento de artículos de primera necesidad o servicios de agua, luz o cualquier otro de carácter público y cualquier coacción colectiva o tumultuaria contra la libertad de trabajo.- 3º.- Los de incendio o robo con cesión del mismo o con armas o cualquier otro atentado contra las personas o la propiedad, cualesquiera que sean la clase de medios utilizados para realizarlos.- 4º.- Los de agresión, injuria, insulto o amenaza a todo militar o asimilado que desempeñe misiones propias del servicio, sea o no de armas o cumplimenta órdenes cualesquiera sea su graduación y cuyos delitos se considerarán de insulto a fuerza armada.- 5º.- Los actos que por cualquiera de los medios antes mencionados exciten a cometer los delitos comprendidos en este Bando.- ARTICULO 6º.- De todos los delitos enumerados anterior-



BASE NAVAL
DE
CARTAGENA
JEFATURA

-2-

Núm.

menta, cuya competencia con anterioridad estaba atribuida a Tribunales de las Jurisdicciones especiales u ordinaria no militar, podrán los Tribunales militares inhibirse para que continúen aquellos su tramitación en auxilio de justicia y por delegación de la jurisdicción de guerra, durante la vigencia del presente Bando y sin perjuicio de que los Tribunales Militares puedan recibir o retener el conocimiento de cualesquiera de los aludidos delitos en todo momento.- Las jurisdicciones aludidas no militares, continuarán conociendo de todos los procedimientos actualmente en tramitación y de hechos anteriores y de los que le sean enviados en inhibición por los Tribunales Militares, siempre que no fueran de la competencia exclusiva de estos, por razón de delitos típicamente militares.- ARTICULO 7º.- Los reos de los delitos que juzgue la jurisdicción de guerra aprehendidos in fraganti, lo serán en procedimientos sumarísimos.- ARTICULO 8º.- Las Autoridades o corporaciones civiles, continuarán funcionando en todos los asuntos que no se relacionen con el orden público, limitándose en cuanto a este, a las facultades que mi Autoridad les delegue.- ARTICULO 9º.- Transcurridas que sean veinticuatro horas de la publicación de este Bando, podrán aplicarse sin excepción, en los casos que procedan, las penas establecidas en el Código de Justicia Militar y Disposiciones complementarias a todos los efectos de términos le-

gales.- Se hace la publicación del presente Bando en Valencia a las doce horas del día veintitrés de Enero de mil noventa y tres y nueve".

Lo que tengo el gusto de comunicar a V. E. notificándole a la vez que, en el territorio de mi Mando, han sido acuarteladas todas las Fuerzas militares, no permitiéndose la circulación por el mismo, de ningún militar, como no sea en actos del servicio.

Cartagena 23 Enero 1.939

EL JEFE DE LA BASE NAVAL



Antonio Ruiz
Antonio Ruiz.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO (*)

José Antonio OCAMPO

La biblioteca de la Academia de Artillería de Segovia

Volvemos a los fines para los que fue creada esta sección, una vez dada por terminada la larga lista bibliográfica sobre el combate de Trafalgar publicada en los números anteriores. Quiere decir esto que aquí tienen su sitio instituciones, centros, bibliotecas y archivos que posean fondos bibliográficos relacionados de alguna manera con la mar, los buques y los hombres que hacen de ellos el objeto de su vida, sin otro sentido que proporcionar información a investigadores, estudiosos y aficionados, cuyo interés por estos temas les lleva a elaborar trabajos relacionados con el ámbito marítimo. Tratamos hoy de una biblioteca que, aunque conocida por los especialistas, es merecedora de la mayor difusión dado el número de volúmenes que alberga: la biblioteca de la Academia de Artillería de Segovia.

Esta biblioteca tiene ya una larga historia. Empezó a formarse en 1764 en el Alcázar de Segovia, sede del Real Colegio de Artillería, con los fondos de la Escuela de Artillería de Cádiz, que a su vez había asumido los de la Real Sociedad Militar de Matemáticas de Madrid y la Escuela Teórica de Artillería de Barcelona, las cuales fueron clausuradas.

La colección creció apreciablemente en la primera etapa del colegio, como se puede apreciar en los catálogos manuscritos que se conservan en ella. Estaba ubicada en la sala de reyes del Alcázar y contaba con 11.000 volúmenes. El 6 de marzo de 1862, un voraz incendio la destruyó, y no quedaron más que 297 volúmenes, que fueron salvados del fuego por los propios alumnos.

Tras el incendio, el Colegio de Artillería se trasladó al convento de San Francisco, su sede actual, consiguiéndose recuperar y acrecentar sus fondos, principalmente con donaciones de los propios artilleros, siempre orgullosos de su valiosa biblioteca. En un principio la biblioteca estuvo situada en el claustro plateresco, y en la actualidad ocupa la planta alta de la fachada principal de la Academia.

Los fondos documentales

La biblioteca alberga un fondo bibliográfico de unos 60.000 volúmenes, entre los que, aparte de la tratadística artillera y de fortificación de los últimos

(*) Tomamos la información del tríptico publicado por la Academia de Artillería el año 2003.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

cuatro siglos, se pueden encontrar una gran variedad de volúmenes de carácter científico de los siglos XVIII y XIX, así como una serie de fondos especiales y de gran valor de los siglos XVI y XVII. Destacaremos *El perfecto capitán instruido en el Arte Militar*, de Diego de Álava y Viamont (año 1590); *Plática manual de Artillería*, de Luis Collado (año 1592); *Nova ciencia*, de Nicolo Targlia (año 1537). En los campos de la ciencia y de la técnica, contiene obras de Euler, Newton, Purbachii, Galileo, Giannini, Proust... En el de la geografía encontramos atlas blavianos, obras de Humboldt, Malte-Brun, Dubois, Coello, Madoz...; y, en cuanto a la historia, obras de Bossuet, Voltaire, Gómez Arteche...

Normas de uso

El acceso a la biblioteca está condicionado a la conformidad por parte del general director de la Academia de Artillería, tras una solicitud del usuario debidamente cumplimentada y acreditada en la que éste hará constar los fondos que se propone consultar y el uso que se hará de los mismos. A partir de esta solicitud se le hará el carné de investigador, que le permitirá adquirir sin ninguna dificultad los fondos existentes. El carné se expide por un período de tiempo adecuado a las necesidades del usuario, por un máximo de un año, con posibilidad de renovación.

El uso ordinario de estos fondos quedará condicionado exclusivamente a su consulta en las instalaciones de la biblioteca. Excepcionalmente, y con la correspondiente autorización del general director de la Academia, podrán establecerse otros usos.

La información puede solicitarse personalmente, por correo o por teléfono, haciéndole llegar al interesado el resultado de las búsquedas efectuadas.

A través del servicio OPAC (catálogo en línea de acceso público), el usuario podrá consultar en línea los fondos que estén automatizados en la biblioteca y localizar un determinado ejemplar o los documentos que posee ésta sobre un autor o una materia determinada, todo ello desde el ordenador destinado a tal fin en la biblioteca.

El reconocido prestigio de los fondos de la biblioteca de la Academia de Artillería la ha llevado a colaborar con otras instituciones en la cesión de fondos con fines culturales, de acuerdo con las normas que rigen este tipo de cesiones.

La Asociación Cultural Biblioteca de Ciencia y Artillería (BCA)

Esta asociación cultural está formada por las principales instituciones segovianas, entre las que se encuentran, además de la Academia de Artillería, la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de Segovia, la Diputación Provincial, el Patronato del Alcázar, la Academia de Historia y Arte de San Quirce y la Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Segovia.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

La asociación se creó con la finalidad de llevar a cabo una labor de rehabilitación y catalogación de los fondos existentes en la biblioteca de la Academia de Artillería, a fin de convertirla en un excepcional recurso tanto para los futuros mandos artilleros como para los investigadores interesados por los fondos depositados en ella. Otro de los objetivos de la asociación fue el de llevar a cabo actividades culturales y de investigación que tengan relación directa con la biblioteca, sus fondos y, en definitiva, con todos aquellos temas relacionados con la presencia de la Academia en Segovia. Entre ellas está la convocatoria anual de una beca dirigida a investigadores con titulación universitaria de grado superior o equivalente, y el proyecto editorial iniciado en el año 1990 sobre la base de estos premios de investigación.

La dirección de la Academia es la que sigue:

Biblioteca de la Academia de Artillería
C/ San Francisco, 25; 40001 Segovia
Tfns: 921 420100 (ext. 280) y 921432601
Fax: 921435464
Corr. electr.: biblioacart@terra.es

— Horario de invierno:

- lunes, de 9.30 a 13.30 y de 15.30 a 18.00;
- de martes a viernes, de 9.30 a 13.30.

— Horario de verano:

- de lunes a viernes, de 8.00 a 13.00 horas.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 51 al 75 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 51 al 75.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos noventa y seis páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA incluido) más gastos de envío si se pide por correo.

También están a disposición del público los índices de los cincuenta primeros números, al precio de 6 euros.

Se pueden 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

NOTICIAS GENERALES

Primeras Jornadas de Bibliotecas de Defensa. Madrid, España

Organizadas por la Subdirección General de Documentación y Publicaciones, durante los días 6 y 7 del pasado mes de julio se celebraron por primera vez las Jornadas de Bibliotecas de Defensa, cuyo desarrollo tuvo lugar en Madrid, en el Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).

Estas jornadas, que nacen con vocación anual, estaban dirigidas a todo el personal de bibliotecas de este ministerio, así como al personal técnico civil a quien pudiera interesar, con la posibilidad de solicitar dietas para su asistencia.

El programa provisional que tenemos a mano a la hora de redactar esta noticia contempla un total de ocho ponencias, cinco para desarrollar el jueves 6, en sesiones de mañana y tarde, y tres el viernes 7, sólo por la mañana. Éstos son los temas tratados y sus ponentes:

«Objetivos, planteamiento organizativo y retos de la Red de Bibliotecas de Defensa (RBD)», por Margarita García Moreno, jefa de la Unidad de Coordinación Bibliotecaria de Defensa; «El catálogo colectivo como pieza básica para la organización funcional de la RBD: antecedentes y desarrollo actual», por Ana Isabel Cervantes Muñoz, directora del Centro de Documentación del Ministerio de Defensa; «El patrimonio bibliográfico del Ministerio de Defensa: bibliotecas históricas y de carácter general», por María Yribarren, directora técnica de bibliotecas militares del Instituto de Historia y Cultura Militar; M.^a Luisa Martín-Merás, del Órgano de Historia y Cultura Naval, y el general de brigada José de Aza Díaz, director del Instituto de Historia y Cultura Aero-náutica, disertaron ambos sobre el patrimonio bibliográfico de sus respectivas instituciones; «Documentación al servicio de las políticas y de las organizaciones: centros de documentación y bibliotecas especializadas en la RBD», por Ana Isabel Cervantes, del Centro de Documentación del Ministerio de Defensa, M.^a Luz López Martínez, del Centro de Documentación del CESEDEN, y Fernando Mérida Martín, del Centro de Documentación del INTA; «Normalización y coordinación de las bibliotecas de la Administración del Estado», por Rogelio Blanco Martínez, director general del Libro, Archivos y Bibliotecas; «Programas específicos para fondos especiales: libros antiguos, cartografía histórica, fotografía, música, cinematografía», por Antonio Magariños Compaired, subdirector general de Documentación y Publicaciones del Ministerio de Defensa; «Bibliotecas de Defensa en Europa: Alemania», por Heinz Hage, Fachinformationszentrum der Bundeswehr (FIZBW); «Bibliotecas de Defensa en los Estados Unidos de Norteamérica», por Ann Parham, directora del Programa de Bibliotecas del Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica, bibliotecaria del Pentágono.

NOTICIAS GENERALES

Para más información dirigirse a:

Unidad de Coordinación Bibliotecaria del Ministerio de Defensa.
 Lotus Notes bibliotecas/MDEF.
 Correo electrónico: bibliotecas@oc.mde.es
 Correo postal: C/ Juan Ignacio Luca de Tena, 30; 28071 Madrid.
 Fax: 912 05 42 12.
 Teléfono: 912 05 40 44/ 918 14 40 44.

Jornadas de Historia Marítima. Barcelona, España

En el número 92 de nuestra REVISTA dábamos la noticia de la celebración en Madrid, durante los días 28-30 de marzo de 2006, de las XXXI Jornadas de Historia Marítima, organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval y dedicadas a tratar de los aspectos que presenta el período de entreguerras con el título general «Después de Trafalgar». Todavía resonando los ecos de la conmemoración del bicentenario de esta tragedia, a propuesta de don Francisco Sánchez Jurado, del bufete Sánchez y Moya de Barcelona —quien, a partir de su servicio en la Milicia Naval Universitaria, conserva un gran cariño por la Armada y es un activo difusor de la cultura naval—, el Instituto Español de Estudios Estratégicos, el Órgano de Historia y Cultura Naval y el Comandante Naval de Barcelona, con la colaboración del Museo Marítimo de esta ciudad, decidieron tomar parte de este programa y, con el mismo título, desarrollarlo en dos sesiones de una ponencia cada una y sus correspondientes coloquios el día 5 de octubre de 2006. Según su propio programa:

La apertura corrió a cargo de los almirantes Jaime Rodríguez-Toubes Núñez, director del Instituto Español de Estudios Estratégicos, y Teodoro de Leste Contreras, director del Órgano de Historia y Cultura Naval, y de don Roger Marcet y Barbet, director general del Museo Marítimo de Barcelona.

Las dos ponencias elegidas, que fueron desarrolladas entre las 18.15 y 20.30, son:

- «La evolución de la Armada hasta la invasión napoleónica», por el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón, jefe del Departamento de Historia del Instituto de Historia y Cultura Naval y director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL;
- «La guerra contra el Inglés en el escenario americano», por el general auditor del Cuerpo Jurídico de Defensa José Cervera Pery.

Las sesiones tuvieron lugar en el salón de actos del Museo Marítimo.

Para más información dirigirse a

NOTICIAS GENERALES

Jornadas de Historia Marítima
Museo Marítimo de Barcelona.
Avda. de las Drassanes s/n.
08001 Barcelona, España.
Teléfono: 93 342 99 23. Corr. electr.: m.maritim@diba.es
Internet: <http://www.diba.es/maritim>

Ciclo de conferencias de la CEHISMI. Madrid, España

Organizado por la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), entre los días 13 y 23 de noviembre de 2006 se celebrará en la sala de actos del Centro de Estudios de Defensa Nacional (CESEDEN), en Madrid, un ciclo de conferencias centrado en la «Enseñanza de la Historia Militar». En el programa provisional que tenemos a mano en el momento de cerrar este número de la REVISTA, se prevé desarrollar los siguientes temas:

«La Academia de Matemáticas de Barcelona como referente en la enseñanza militar en el siglo XVIII», por don Juan Carrillo de Albornoz y Galbeño; «La enseñanza de la Historia Militar en la Armada», por doña Dolores José Manzanares; «El estudio de la Historia Militar en la Edad Moderna», por el profesor italiano don David Maffi; «La enseñanza militar en el Ateneo Militar de Madrid (1871-1874)», por el profesor don Guillermo Calleja Leal; «La enseñanza militar en la Escuela Superior de Guerra y Escuela de Estado Mayor», por el general don Miguel Alonso Baquer.

En las actas del ciclo se recogerá la conferencia que la teniente coronel del Ejército de los Estados Unidos de Norteamérica Ryan, profesora de la Escuela de West Point, pronunció en el CESEDEN el día 8 del pasado mes de junio.

Para más información dirigirse a

José María Blanco Núñez.
Secretario general de la CEHISMI.
Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).
Paseo de la Castellana, 61; 28046 Madrid, España.
Teléfono: 914 29 06 26.
Fax: 00 34 913 48 25 53.
Corr. electr.: j.blanco@oc.mde.es

XXXIII Jornadas de Historia Marítima. Madrid, España

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 28, 29 y 30 de noviembre de 2006 tendrán lugar en Madrid las XXXIII Jornadas de Historia Marítima, cuyo tema general será «El comercio marítimo ultramarino».

NOTICIAS GENERALES

El programa prevé unas palabras de apertura y cinco ponencias de cincuenta minutos, impartidas por prestigiosas personalidades estudiosas del mundo naval, distribuidas de la forma siguiente:

Martes 28. Apertura, por el contralmirante Teodoro de Leste Contreras, director del Instituto de Historia y Cultura Naval;

«Riesgos y seguros de la carrera de Indias», por Manuel Maestro López, presidente de la Fundación Letras del Mar.

Miércoles 29. «El comercio marítimo y operaciones financieras», previsiblemente por Marina Alfonso Molas.

«El declive del comercio en América», previsiblemente por Carlos Martínez Shaw.

Jueves 30.«El comercio de esclavos», por Rafael Donoso Anes; «El comercio con Filipinas», por Alicia Castellanos,

Las sesiones tendrán lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (C/ Juan de Mena, 7; 28071 Madrid, España), en horario de tarde. Todos los días, a continuación de cada ponencia, se abrirá el correspondiente diálogo.

Los trabajos serán recogidos en un cuaderno monográfico y distribuidos a los suscriptores. Estarán asimismo a la venta, a disposición del público en general.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval.
XXXIII Jornadas de Historia Marítima.
Calle Juan de Mena 1, 1.º; 28071 Madrid, España.
Teléfono: 913 79 50 50.
Fax: 913 79 59 45
Correo electrónico: ihcn@fn.mde.es

CONVOCATORIAS

X Jornadas de Museología. Modelos de museos y sus profesionales. Pamplona, España

Organizadas por la Asociación Profesional de Museólogos de España y patrocinadas por el Museo de Navarra (Pamplona), durante los días del 19 al 21 de octubre de 2006 se celebrarán en Pamplona (Navarra) las X Jornadas de Museología, en las que se explorarán los modelos de museos y sus profesionales. Estas jornadas están abiertas a todos los profesionales y a las personas que se interesan por el futuro de los museos como instituciones culturales. Aquellos que deseen asistir deberán inscribirse antes del 10 de octubre de 2006.

NOTICIAS GENERALES

La idea básica que está detrás de esta convocatoria es que, según los organizadores, «en la última década, asistimos en España a un proceso de cambio de modelos de funcionamiento en los diferentes museos y de su personal que ha llevado, entre otras consecuencias, a la llamada privatización de algunas de sus tareas y, consiguientemente, a la aparición de nuevos profesionales relacionados en buena parte con empresas de gestión cultural.

»Estos nuevos modos de funcionar y tipos de personal parecen responder mejor al cumplimiento de los objetivos que los poderes públicos, la colectividad y los propios museólogos han marcado ahora como prioritarios para los museos: ser rentables económica o socialmente, si bien varía mucho qué entendemos unos y otros por rentabilidad.

»La situación merece una profunda reflexión y debate entre los profesionales de los museos. En ello está nuestro futuro y, lo que es más importante, el futuro de los museos y de la cultura».

La organización estructura las jornadas en una conferencia inaugural con su coloquio, cuatro ponencias y cuatro mesas redondas integradas por especialistas en los distintos aspectos del asunto, con presentación de comunicaciones libres y coloquios por aquellos que deseen aportar ejemplos concretos a este foro.

Los contenidos planteados son los que siguen:

— Conferencia inaugural: «De lo actual a lo posible», por Andrés Trapie-llo, escritor.

— Ponencias: «Modelos de museos: panorama legal», por Alfredo Stampa, técnico-asesor Jurídico, Fundación Siglo para las Artes de Castilla y León.

— «El modelo recibido», por Marina Chinchilla, subdirectora general de Museos Estatales.

— «Configuración y gestión de los museos: del conservador al gestor cultural», por Luis Jiménez Clavería, asesor jurídico, Dirección General del BB. AA.

— «El panorama internacional», por Patrick Boylan.

— «Deontología y responsabilidad profesional», por Amelia Baldeón, directora del Museo de Arqueología de Álava.

Entre los integrantes de las mesas redondas, así como sus moderadores, están conocidos y prestigiosos especialistas pertenecientes al mundo de las fundaciones, los museos y la universidad.

Para más información dirigirse a

Secretaría de las X Jornadas de Museología.

Congresos Navarra, s.l.

Larrabide 15, bajo, 31005 Pamplona, España.

Teléfono: 948 27 40 50 - 948 27 40 11.

Fax: 948 24 82 27.

Correo electrónico: congresos@congresosnavarra.com

Internet: http://www.apme.es/actividades/X_triptico_APME.pdf

NOTICIAS GENERALES

CERTÁMENES

Primer Certamen de Investigación ISFAS 2006-2007. Madrid, España

El Instituto Social de la Fuerzas Armadas (ISFAS), con el patrocinio de ADESLAS y ASISA y la colaboración de CASER Seguros, DKV y Fundación MAPFRE, convoca el primer certamen de investigación para el período 2006-2007, con el tema «La protección social de los militares: de las cofradías militares al mutualismo administrativo».

Con este concurso, el instituto pretende estimular los trabajos de investigación y estudio sobre la protección social en el ámbito militar, otorgando mediante concurso un premio de diez mil euros (10.000 €) a cada una de las especialidades siguientes:

- Historia de la protección social en España;
- Derecho comparado en la protección social de los militares;
- El mutualismo administrativo militar en nuestros días.

Podrán concurrir al certamen todos los españoles, tanto civiles como militares, así como también el personal militar de los países que forman parte de la Organización del Atlántico Norte (OTAN).

Los trabajos, que deberán ser rigurosamente inéditos, se presentarán en idioma castellano, o en otro siempre que se acompañe la correspondiente traducción en castellano. Tendrán una extensión mínima de 150 páginas y máxima de 250, mecanografiadas a doble espacio por una sola cara, con el tipo de letra Times y cuerpo 12.

El plazo de admisión de los trabajos termina el 30 de septiembre de 2007 y su entrega se hará en la sede del instituto.

La entrega de los premios se hará en la sede del ISFAS, en un acto público que se anunciará oportunamente.

Para más información dirigirse a:

Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS).
Calle Huesca, 31.
28020 Madrid, España.
Teléfono: 900 50 43 26.
Internet: <http://www.mde.es/isfas>

Nota. Los interesados podrán encontrar todos los detalles de la convocatoria en el *Boletín Oficial de Defensa* (BOD) 127, de fecha 30 de junio de 2006, o en Internet, www.mde.es/ISFAS

BECAS

XII Convocatoria de una beca de investigación histórica. Segovia, España

Promovida por la Asociación Cultural Biblioteca de Ciencia y Artillería (BCA), en la que están representadas todas las instituciones segovianas, se concede una beca de investigación histórica, cuyo objeto es difundir los importantes fondos bibliográficos de la biblioteca de la Academia de Artillería de Segovia y dar a conocer todos aquellos temas relacionados con la presencia de la institución militar en esta ciudad.

La BCA concederá una beca de investigación para el período 2006-2007 con una dotación económica de seis mil euros (6.000 €), a la que podrán concurrir investigadores nacionales o extranjeros. Los trabajos deberán centrarse, como ya se ha dicho más arriba, en los fondos de la biblioteca de la Academia de Artillería, que alberga unos sesenta mil volúmenes.

La documentación de solicitud de la beca deberá dirigirse, antes del 1 de octubre de 2006, al Excmo. Sr. general director de la Academia de Artillería de Segovia, calle San Francisco, 25. Apartado de Correos, número 6, 4000 Segovia, España.

La beca la asignará un jurado presidido por el general director de la Academia de Artillería y compuesto por representantes del Ayuntamiento de Segovia, la Junta de Castilla y León, la Diputación provincial de Segovia, la Real Academia de Historia y Arte de San Quirce, la Caja de Segovia, el Patronato del Alcázar y la Academia de Artillería.

El fallo del jurado se hará público el 15 de noviembre de 2006 y será inapelable. Si el jurado o estimare oportuno, la beca podría declararse desierta.

Se concede un plazo de ocho meses para entregar el trabajo totalmente terminado, desde la fecha de notificación de la concesión de la beca. A partir de esa fecha y cuando lo solicite el becario, se abonará la cantidad de mil doscientos euros (1.200 €).

Para más información dirigirse a:

Asociación Cultural Biblioteca de Ciencia y Artillería de Segovia
C/ San Francisco, 25. Apartado de Correos número 6.
40080 Segovia, España.
Teléfono: 921 42 01 00 (ext. 7280), 921 43 26 01.
Fax: 921 43 54 61
Corr. elect.: biblioacart@terra.es

PREMIOS

Concurso Excmo. Sr. D. Felio A. Vilarrubias. Barcelona, España

La Asociación de Amigos del Museo Militar Castillo de Montjuich ha

NOTICIAS GENERALES

convocado un concurso literario sobre el tema «Las virtudes castrenses y los valores morales», dirigido con carácter general a todos los españoles.

El plazo de entrega de los trabajos, con una extensión máxima de uno a cinco folios y escritos en letra de cuerpo 12 y a doble espacio, y se fijó para antes del 30 de julio de 2006. Cerrado ya el plazo de admisión de los originales, damos esta noticia solo para conocimiento de nuestros lectores.

Estaba previsto entregar tres premios, uno de 300 euros, otro de 100 euros y otro de 50 euros, en una ceremonia que tuvo lugar en la primera quincena de septiembre en el castillo de Montjuich, con ocasión del concierto cierre de la temporada 2006.

Para más información dirigirse a:

Concurso Excmo. don Felio A. Vilarrubias.
Asociación de Amigos del Museo Militar Castillo de Montjuich.
Carretera de Montjuich, 66, 08038 Barcelona.

J. A. O.

RECENSIONES

ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *El edificio del Ministerio de Marina (el Cuartel General de la Armada)*.—Quirón Ediciones, Valladolid, 2006, 303 páginas, ilustraciones.

Todo edificio emblemático comienza a acumular historia desde que se colocan sus cimientos hasta que se entrega para el desempeño de su función. El antiguo edificio del Ministerio de Marina —hoy Cuartel General de la Armada— no podía dejar inéditas las numerosas vicisitudes y peripecias que conforman su biografía y que ha sabido plasmar, adecuar y relatar con solvencia y esmero el coronel de Intendencia de la Armada Rafael Estrada Giménez, autor del libro que reseñamos.

Con un material de primera mano y un excelente aporte investigador, *El edificio del Ministerio de Marina* responde a un planteamiento generalizado en el que tienen cabida no sólo las dificultades y contratiempos administrativos surgidos durante su construcción, sino también el momento político en el que surge, se desarrolla y aun culmina el proyecto, con la crónica de la inauguración y noticia de los ministros que la impulsaron. Un relato ajustado y correcto, imprescindible para asumir el contexto en el cual la obra se desenvuelve.

Como es lógico, por el mismo espíritu del libro, abundan los datos técnicos, desde la descripción general del edificio hasta las grandes obras realizadas en el mismo, con sus diversas reestructuraciones y acondicionamientos, siendo también interesante y atractivo el estudio de cristalería sobre la escalera monumental y patio del Museo Naval.

Si de la lectura del texto el lector adquiere un conocimiento exacto y puntual de la dimensión del proyecto y del alcance de su realización, las espléndidas ilustraciones que lo complementan y la pulcritud y buen gusto de la edición hacen de este libro un instrumento indispensable en sus raíces arquitectónicas y un valioso intérprete del papel que la Armada ha jugado desde dentro de sus mediáticos muros.

VV.AA.: *Cuba y sus puertos*.—Instituto de Historia de Cuba, 2005, 210 páginas, gráficos y mapas.

La intensa actividad intelectual que realizan las instituciones culturales de Cuba, especialmente desde su Instituto Histórico y el grupo de trabajo estatal Bahía de La Habana, se ve reflejada en esta compilación temática de Cuba y sus puertos desde el siglo xv al xxi, compilación que ha estado a cargo de los doctores Mercedes García Rodríguez, Yolanda Díaz Martínez y Gustavo Placer Cervera.

Los trabajos incluidos en este libro exploran diferentes aspectos de la complejidad de la evolución urbana buscando la integración del puerto y su ciudad. Así, se habla de las actividades del arsenal de La Habana y se subraya

RECENSIONES

la importancia que el mismo tuvo en el desarrollo económico y urbanístico de la ciudad, y se presenta también un estudio sobre la actividad en el puerto habanero de la Real Compañía de Comercio de La Habana, centrando la atención en el período de 1740 a 1790.

Aunque para muestra basta un botón, estos dos «botones» nos dan idea de la trascendencia y oportunidad de los temas tratados, y el simple enunciado de las seis grandes parcelas en que se estructura el libro confirma lo expuesto. Así, la primera parte está centrada en el estudio de puertos, economía y comercio; la segunda, en puertos: historia y entorno; la tercera, puertos, espacios culturales y recreativos; la cuarta, entorno portuario, identidad y sociedad; la quinta, infraestructura portuaria y espacio urbano, y la sexta, los puertos y su función militar. Como puede apreciarse, un recorrido completo y bien trazado sobre la incidencia de la herramienta portuaria en sus distintas épocas.

Un mapa que señala los principales puertos de Cuba —Mariel, La Habana, Matanzas, Isabela de Sagua, Nuevitás, Puerto Padre, Guantánamo, Santiago de Cuba, Cabo Cruz, Júcaro, Casilda, Cienfuegos y Nueva Gerona— es un valioso instrumento de identificación y ayuda desde la convicción de la importancia que tiene el estudio sistemático de la historia portuaria en un país como Cuba, isla abierta al comercio y centro de rutas marítimas interoceánicas y que durante varios siglos fue florón importante de la corona de España.

ABILLEIRA CRESPO, Yago: *Los galeones de Vigo*. Pontevedra, 2005, 134 páginas, ilustraciones.

El 23 de octubre de 1702 la flota de Nueva España y la escuadra francesa que la escoltaba fueron atacadas y vencidas por una flota angloholandesa en la ría de Vigo. Es la llamada batalla de Rande, que ha merecido la atención de numerosos historiadores por presumirse la existencia de un fabuloso tesoro que aún yace en el fondo de la ensenada de San Simón.

El tema ha interesado también a un joven investigador, Yago Abilleira Crespo, y fruto de ello es su libro *Los galeones de Vigo*, en que de una forma clara y amena y desde una sólida base documental responde a los interrogantes planteados de ¿por qué se produjo la batalla?, ¿qué consecuencias tuvo?, ¿qué destino afrontó cada barco?, ¿y si existe el fabuloso tesoro que tanta expectación ha despertado entre los investigadores y hecho correr auténticos ríos de tinta?

Abilleira Crespo, en el relato del que es autor, se mueve entre parámetros de veracidad y exactitud y deja la impronta sincera de su investigación, pero además incluye la traducción del libro de H. Magen titulado *Les galions de Vigo*, publicado en 1873 y en el que no sólo recoge los trabajos realizados en la ensenada de San Simón, sino que relata también las diferentes peripecias que ocurrieron antes de que se iniciaran aquéllos.

En su traducción, Abilleira comienza relatando los esfuerzos para conse-

RECENSIONES

guir la concesión de la extracción de los tesoros y la constitución final de la sociedad que debía sufragar los trabajos. Y expone que, para evitar una lectura engorrosa al lector, se ha, resumido los capítulos en los que Magen describe los pasos antes de comenzar los trabajos.

Un resumen estadístico de las expediciones realizadas en la ensenada de San Simón y el resultado de sus hallazgos, junto con una excelente bibliografía orientadora, completan el trabajo, que en su conjunto ofrece ante todo el señuelo de una agradable lectura.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El bergantín Penélope*. Tomo 10 de *Una saga marinera española*. Editorial Áglaya, Cartagena, 2006, 340 páginas.

Nuevamente, la dimensión creativa y el rigor histórico que Luis Delgado imprime a todas sus aportaciones literarias se hace presente en esta nueva entrega, correspondiente al número 10 de *Una saga marinera*. En este caso, el bergantín *Penélope*, que como todos los de la serie sitúa en el marco de la historia naval española la peripecia aventurera de sus personajes, plena siempre de dinamismo, acción y fuerza narrativa que «engancha» desde las primeras páginas.

Sobre la cubierta del bergantín *Penélope* existe ya el relevo generacional de los Leñanza y toma protagonismo el tercero de la saga, que ha heredado de su padre el amor al mar y un acusado sentido del cumplimiento del deber.

Y aparece también un nuevo personaje, Beto, que recuerda mucho la figura de Pecas, para que el ensamblaje de la ficción encaje perfectamente en el devenir histórico.

Una de las virtudes esenciales de este nuevo libro, en que la acción transcurre en un período de entreguerras, es la habilidad creativa del autor, sometida a un esfuerzo de imaginación bien conducido. Ha pasado el combate de Trafalgar, vivido a bordo del *Príncipe de Asturias*, y aún no se ha producido el estallido del 2 de mayo, que abrirá nuevos surcos de una historia naval de signo diferente de la de etapas anteriores; pero este *intermezzo* le permite el buen manejo de una serie de personajes —Gravina, Escaño, Moreno, Apodaca—, todos con un papel sustancial en los planteamientos de esta nueva trama, cuyos hilos mueve, con el acierto de siempre, nuestro prolífico autor.

Pasa el tiempo; queda la Historia. El bergantín *Penélope* se incorpora a la amplia nómina de galeras, cañoneras, flotantes, corbetas, fragatas y navíos que conforman la serie en su protagonismo material, mientras que el humano se renueva y enriquece con relevos e incorporaciones. Y estamos convencidos de que los que hayan de ofrecerse en nuevas singladuras en la trayectoria emocional o histórica que los enmarca, dejarán amplia huella, reanimando un panorama siempre sugerente y esperanzador.

J.C.P.

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

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética 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 alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.