

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XXV

2007

Núm. 98

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXV

2007

Núm. 98

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; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática.

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

Administración: 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 2007.

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: 076-07-036-X (edición en papel).

NIPO: 076-07-037-5 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

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

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

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>Un óleo anónimo del Museo Naval: Revelación a san Pío V de la victoria de la Santa Liga en Lepanto (7 oct. 1571), por José I. González-Aller Hierro</i>	7
<i>La expedición hidrográfica del Atlas de la América septentrional, 1792-1805, por Luisa Martín-Merás</i>	25
<i>La sublevación cantonal de 1873 en el Departamento Marítimo de Cádiz. La Marina resiste en el arsenal de La Carraca, por Manuel Rolandi Sánchez-Solís</i>	43
<i>La ayuda militar alemana a la Marina española, 1942-1944 (I), por Lucas Molina Franco</i>	69
<i>Cuando a la Isla vino la Marina. Una aproximación histórica, por José Cervera Pery</i>	83
<i>La historia vivida: El gallardetón de Felipe V utilizado en la guerra de la Cuádruple Alianza, 1718-1721, por Íñigo Pérez de Rada</i> ...	91
<i>Documento: Real cédula de Felipe II por la que se crea la Escuela de Artillería de La Coruña a semejanza de la de Ferro (29 nov. 1589)</i>	95
<i>La Historia Marítima en el mundo: La batalla de Trafalgar: síntesis biográfica (XXIII), por José Antonio Ocampo</i>	101
<i>Noticias Generales</i>	107
<i>Recensiones</i>	117

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José I. González-Aller Hierro es contralmirante especialista en submarinos y artillería y diplomado en Guerra Naval. Ha sido director del Museo Naval y del Instituto de Historia y Cultura Naval. Activo articulista y conferenciante sobre temas de su especialidad, ha publicado numerosas obras de asunto naval, de las que citaremos aquí: *La batalla del Mar Océano, 1568-1604* (VV.AA.); *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid* (3 vols.), y *España en la mar: una historia milenaria*. Su importante trabajo *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental* (Madrid, 2000) fue premio «Virgen del Carmen» 2005. Es vocal de varios patronatos, fundaciones e institutos relacionados con el ámbito naval, y está en posesión de numerosas condecoraciones españolas y extranjeras, entre ellas, la Gran Cruz de Alfonso X el Sabio.

Luisa Martín-Merás Verdejo. Licenciada en Filosofía y Letras por la Universidad de Salamanca y experta en museos militares, es especialista en cartografía naval. Miembro del Comité de Cartotecas del Estado español, del *Board of Directors* de Imago Mundi Internacional y de LIBER, colabora con distintas revistas de su especialidad, tanto españolas como extranjeras. Entre sus numerosas publicaciones, artículos y conferencias destacamos «La cartografía en la expedición Malaspina», en *La expedición Malaspina, 1794-1799* (Madrid, 1984); *Introducción y catalogación de la cartografía novohispana* (México, 1980); «Fondos cartográficos del Museo Naval de la Armada en Madrid», en *RHN* (1988); «La cartografía: ciencia y arte», en *España y el mar en el siglo de Carlos III* (1989); *La dirección de trabajos hidrográficos (1797-1908)*, edic. y coord, t. I. Luisa M-M. es premio «Virgen del Carmen» (1991) y premio «del Mar» (2004) de la Armada (Instituto de Historia y Cultura Naval), y está en posesión de la Medalla del Mérito Naval.

Manuel Rolandi Sánchez-Solís es licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense de Madrid, diplomado en Hidrogeología e investigador histórico, así como miembro de numerosas instituciones nacionales e internacionales relacionadas con su profesión. En el campo de la investigación ha realizado cerca de medio centenar de publicaciones sobre temas técnicos e históricos en diferentes revistas y medios editoriales especializados, entre los que cabría destacar los libros sobre *La Marina y el Departamento marítimo de Cartagena durante la 1.ª República y la sublevación cantonal de 1873-1874* (en preparación) y *Sublevaciones republicanas en Cartagena (1885-1886): las intenciones del arsenal naval y del castillo de San Julián*, Editorial Aglaya, 2001. Asimismo colabora asiduamente con diversas revistas especializadas como la *Revista de Historia Naval* y la *Revista de Historia Militar*, *Cuadernos republicanos* y *Cartagena histórica*, de cuyo consejo editorial forma parte.

Lucas Molina Franco es licenciado en Ciencias Económicas Empresariales por la Universidad de Valladolid. Ha desarrollado su vida profesional como funcionario interino en la Junta de Castilla y León, como profesor de Economía en la Escuela Superior de Marketing de Valladolid, y en los últimos siete años como redactor jefe de la *Revista Española de Historia Militar*. Actualmente está preparando la tesis doctoral en Historia Contemporánea.

José Cervera Pery es general auditor y periodista. Diplomado en Tecnología de la Información y en Derecho Internacional, miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y de numerosas academias hispanoamericanas, y autor de numerosos libros de historia naval. Conferenciante y articulista y ex director de la *Revista de Historia Naval*, ha sido premio Santa Cruz de Marcenado del Ministerio de Defensa, premio «Elcano» de Periodismo y premio «Virgen del Carmen» del año 1999, otorgado éste por la Armada (Instituto de Historia y Cultura Naval).

NOTA EDITORIAL

En esta revista queremos tener un recuerdo especial para conmemorar que hace noventa años que en el mes de septiembre de 1917 se produjeron acontecimientos que por su importancia y trascendencia no se pueden olvidar; el primero de ellos es la llegada a España de los submarinos A-1, A-2 y A-3 que, junto el A-0 *Isaac Peral*, que había llegado también en marzo del mismo año, van a formar el núcleo inicial de nuestra Arma Submarina. El segundo fue la creación de la aviación naval por decreto del día 20 del mismo mes y año, que inició su andadura real como Aeronáutica Naval y que comenzará a escribir la historia de lo que posteriormente se convirtió en el Arma Aérea de la Armada.

Este número se inicia con un artículo del contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, titulado *Un óleo anónimo del Museo Naval: Revelación a San Pío V de la victoria de la Santa Liga de Lepanto*; continúa *La expedición hidrográfica del Atlas de la América septentrional, 1792-1815*, por Luisa Martín Merás; *La sublevación cantonal de 1873 en el Departamento Marítimo de Cádiz*, por Manuel Rolandi Sánchez-Solis; *La ayuda militar alemana a la Marina española, 1942-1944 (I)*, por Lucas Molina Franco; *Cuando a la Isla vino la Marina. Una aproximación histórica*, por José Cervera Pery.

Las secciones habituales de *La historia vivida*, *Documento*, *La Historia Marítima en el mundo*, *Noticias generales* y *Recensiones* cierran este número 98.

UN ÓLEO ANÓNIMO DEL MUSEO NAVAL

*Revelación a san Pío V de la victoria de la Santa
Liga en Lepanto (7 de octubre de 1571)*

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

Corría el año 1569 cuando Selim II, sultán de Turquía, preparó una expedición para apoderarse de Chipre, que pertenecía a Venecia. El papa Pío V, alarmado por el peligro que esto suponía para la cristiandad, propició una Santa Liga formada por el propio pontífice, España, Venecia, Génova y Malta, aprobándose las capitulaciones, que se juraron el 24 de mayo de 1571, con término ilimitado y lo mismo contra turcos que contra berberiscos. Mientras tanto, Selim ya había atacado la isla de Chipre y era cuestión, pues, de impedir a toda costa que avanzase hacia poniente. Don Juan de Austria fue nombrado capitán general de la armada de la Santa Liga; Marcantonio Colonna, de la escuadra pontificia; y Sebastiano Venier, de la veneciana. La fuerza coligada, reunida en Mesina el 5 de septiembre de 1571, sumaba en total, a más de seis galeazas venecianas al mando de Francesco Duodo, 207 galeras, 26 naves y 76 buques ligeros entre los de España, el papa, Venecia, Malta y Génova. El mismo mes embarcaron y fueron distribuidos por todos los navíos 34.500 hombres de los Tercios Viejos de infantería española de Nápoles, Sicilia y Cerdeña, de infantería alemana, veneciana y del papa. La suma de la gente de mar alcanzaba los 13.000 hombres, y la de la gente de remo, 43.500; en total, 91.000 hombres.

Respecto al dispositivo de marcha en la navegación al encuentro del enemigo turco, don Juan dispuso la fuerza en columnas, con las escuadras o escuadrones en líneas sucesivas. La vanguardia y la exploración se confiaron a Juan de Cardona, con ocho galeras destacadas por la proa a 20 millas. Seguía el ala derecha, con otras 51, mandadas por Giovanni Andrea Doria, general de las escuadras españolas en Italia; a continuación, el cuerpo de batalla, a las órdenes directas de don Juan, con 64 unidades; después, el ala izquierda, regida por el veneciano Agostino Barbarigo, con 55; en la cola formaba la retaguardia o reserva, 30 galeras a cargo de Álvaro de Bazán, cerrando el dispositivo la escuadra de galeazas venecianas de Duodo y la de las naves. Además, se estableció un orden de combate en dispositivo o formación «en águila» —líneas de frente integradas por las mismas escuadras anteriores, es decir, ala izquierda, centro o batalla, ala derecha, y a retaguardia, la reserva de Bazán, para acudir a donde fuese necesario—. Una milla a vanguardia de cada una de las escuadras se acordó situar sendas parejas de galeazas, mientras Cardona ocuparía un puesto situado entre el centro y el ala derecha.

Habiendo recibido los últimos avisos de Corfú (islas Jónicas), que advertían de la presencia de las fuerzas turcas en sus proximidades, don Juan dio la orden de salir a la mar desde Mesina el 16 de septiembre y arrumbar a Corfú, donde fondearía el día 27 para reaprovisionarse y embarcar más infantería de la guarnición. El 30 pasó a Gomeriza (Igoumeritsa, Grecia) para completar la aguada, lugar que abandonaba el 3 de octubre a fin de proseguir la navegación hacia la entrada del golfo de Lepanto (Návpactos, Grecia). Durante el tránsito se registraron varios incidentes graves, creados por el fuerte carácter de Venier, que hicieron peligrar la continuidad de la Liga, pero fueron soslayados gracias a la mano izquierda de don Juan, impropia de sus veinticinco años de edad. Por fin, al amanecer del 7 de octubre, rebasado el cabo Scrofa, se avistaba la armada turca, que al mando de Pialí Alí, *qapudan pasha* del sultán, había abandonado las aguas de Lepanto. En efecto, al primer aviso de la presencia del enemigo, el otomano se hizo a la mar y desplegó una formación de combate similar a la cristiana: una línea de frente curvada en forma de media luna creciente, integrada por tres divisiones que, de norte a sur, se componía de un cuerno derecho a las órdenes de Mehmet Scirocco, con 55 galeras y una galeota; el cuerpo de batalla, mandado por el propio Alí *pasha*, con 91 galeras y cinco galeotas, y el cuerno izquierdo, a cargo de Uluch Alí, de 67 galeras y 27 galeotas. A retaguardia disponía de una pequeña fuerza de reserva al mando de Murat-Dracut, formada por ocho galeras y 22 fustas y galeotas. En total estaba compuesta de 221 galeras y 56 galeotas y fustas, llevando a bordo unos 92.000 hombres.

Al filo de la mañana del 7 de octubre, como hemos dicho, se avistaban ambas formaciones e iniciaban sus respectivas evoluciones al sursureste de Punta Scrofa, con ventolinas del este. A las 11.00 el ala izquierda coligada de Barbarigo había desplegado y arrumbado a levante, con sus galeras más al norte pegadas lo más posible a tierra. El cuerpo de batalla cristiano de don Juan estaba en pleno despliegue, mientras Cardona forzaba el remo para situarse al sur de la línea del generalísimo. Las galeazas se dirigían a ocupar sus puestos remolcadas por galeras. Frente a estas dos divisiones cristianas, el ala derecha y el centro turcos también habían desplegado y navegaban a vela rumbo al oeste con viento escaso de popa. El ala izquierda turca de Uluch Alí ponía proa al sursuroeste, con la intención de envolver la división de Andrea Doria; a la vista de las intenciones enemigas, éste también se dirigió hacia el sur, dejando las dos galeazas que le correspondían fuera de su puesto de combate.

Al mediodía, ambas formaciones contendientes cubrían un frente de cinco millas. El viento había escaseado, quedando tan sólo ventolinas del oeste. Un cañonazo de la real de don Juan fue la señal de reto, que aceptó Alí *pasha* con otro. El centro y el ala izquierda de la Liga avanzaron sobre el centro y la derecha de los turcos que, cargado el aparejo, forzaban la boga de los remeros. Al estar los enemigos a la altura de los costados de las cuatro galeazas venecianas, éstas abrieron fuego con la potente artillería de las bandas y castillos de proa y popa, lo que causó terribles destrozos en las galeras otomanas y

desorganizó su formación. Las escuadras de Doria y Uluch Alí seguían su progresión hacia el sur. Bazán avanzaba a ponerse por la popa del centro cristiano para auxiliarlo, y Cardona bogaba hacia el extremo sur del centro coligado, donde se encontraba la capitana de Malta, de Pietro Giustiniani, desprotegida por el alejamiento de Doria.

Media hora más tarde, el viento se había entablado del oeste. En el ala izquierda cristiana, la galera de Scirocco fue apresada y la victoria se inclinó a favor de los coligados de Barbarigo a costa de la vida de este valeroso general veneciano. Muchas galeras turcas quedaron varadas en la costa. En el centro, la capitana real de don Juan, flanqueada por las galeras insignias de Colonna (por el través de estribor), Sebastiano Venier (por el de babor) y la capitana y patrona de Luis de Requesens por las aletas de estribor y babor, respectivamente, emprendió un combate al principio indeciso, pero que se decantaría finalmente en favor de los aliados gracias en gran parte al apoyo de Bazán. En el cuerno izquierdo de los turcos, Uluch Alí, al ver que Doria se corría en el despliegue demasiado al sur dejando un gran claro, cambió el rumbo por conversión para dirigirse hacia el norte, con la pretensión de envolver el centro cristiano atacando previamente las galeras de Giustiniani.

A las 14.00 estaba asegurada la victoria cristiana en el ala izquierda y el centro con la muerte de Alí *pasha*. Sin embargo, la maniobra de Uluch Alí había puesto en gran apuro a las fuerzas de Cardona y Giustiniani; éste sucumbió heroicamente, abrumado por la superioridad turca. Al percatarse de la crítica situación, don Juan y Bazán acudieron en su auxilio, al mismo tiempo que lo hacía Doria. A las 16.00, al ver la aproximación de los refuerzos cristianos, Uluch Alí emprendió la retirada hacia Lepanto y Prevesa (Préveza, Epiro, Grecia). La victoria de los coligados fue completa y la proclamaron las 190 galeras apresadas y 15 hundidas; sólo se salvaron 40, entre galeras y galeotas, de Uluch Alí. Murieron 30.000 turcos, quedando 8.000 prisioneros, mientras 12.000 remeros que bogaban en la escuadra de Selim alcanzaron la libertad. Las pérdidas cristianas, aunque mucho menores, también fueron notables: 15 galeras hundidas o incendiadas y cerca de 15.500 bajas. Los resultados no fueron más fructíferos estratégicamente por salir Venecia de la Liga y firmar la tregua con Turquía el 15 de marzo de 1573 (1).

El recuerdo de Lepanto ha sido perpetuado en pinturas murales coetáneas realizadas en tiempo del propio pontífice Pío V por G. Vasari (1511-1574), existentes en la Sala Regia del Vaticano, o posteriores como la anónima de la Galería Colonna, de Roma. La obra más importante fue realizada en Venecia por Jacopo Tintoretto (1518-1594), desgraciadamente perdida en un incendio en 1577, reemplazada por otra sobre el mismo tema debida a los pinceles de Andrea

(1) ROSELL, C.: *Historia del combate naval de Lepanto*. Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1853; QUARTI, Guido A.: *La guerra contro il Turco a Cipro e a Lepanto*. G. Bellini, Venecia, 1935; CARRERO BLANCO, Luis: *La victoria del Cristo de Lepanto*. Editora Nacional, Madrid, 1948; CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Años cruciales en la historia del Mediterráneo (1570-1574)*. Barcelona, 1972, pp. 129-195.

Michelli (h. 1542-h. 1617) (2); podemos mencionar también el cuadro anónimo del Duomo di Santa Maria, en Montagnana (Padua), y la *Apoteosis de la batalla* de Paolo Veronés (1528-1588), exhibida en la Real Academia de Bellas Artes de Venecia, entre otras. En Inglaterra, el National Maritime Museum posee un cuadro estimable de la misma batalla pintado en el siglo XVI por H. Letter.

En España, aparte del cuadro del Museo Naval del siglo XVII objeto de este estudio, también existen otros representativos de este suceso, como el detalle que figura en la alegoría que muestra a Felipe II ofreciendo al cielo a su hijo el infante don Fernando (1477-1576), pintado en 1573 por Tiziano, cuando el artista tenía noventa y seis años, propiedad del Museo del Prado; los pintados en 1584 por Lucca Cambiasso por encargo de Felipe II para el monasterio de El Escorial; el de la ermita de la Madre de Dios de Roser, Valls (Tarragona), realizado en cerámica en 1634; el de la iglesia de Santo Domingo de Murcia, obra al óleo atribuida a Juan de Toledo (1611-1665); el de la iglesia de Santiago en Totana (Murcia), de la misma atribución; el anónimo de la iglesia parroquial de Nuestra Señora de la Asunción, en Bujalance (Córdoba); los que existían del mismo siglo en la Casa de Cervantes, en Valladolid, y en el Archivo Central de Alcalá de Henares (3); el del antiguo convento de San Pablo, en Sevilla, hoy parroquia de Santa María Magdalena, pintado al fresco a principios del siglo XVIII por Lucas Valdés (1671-1725); y, por último, el óleo de Antonio Brugada realizado en 1850, perteneciente a las colecciones del Museo Marítimo de Barcelona (4).

Cuando me dispuse a realizar una profunda revisión y corrección del tomo I del *Catálogo-guía* de la institución editado en 1996, la primera dificultad que encontré al abordar la redacción de los textos catalográficos fue precisamente la representada por la citada pintura anónima, titulada *Revelación a san Pío V de la victoria de la Santa Liga en Lepanto (7 de octubre de 1571)*, realizada al óleo en el siglo XVII para ensalzar la figura del papa san Pío V y su decisiva influencia en la formación de la Santa Liga, protagonista de aquella célebre batalla naval. El cuadro desde siempre ha sido considerado de autor anónimo, aunque hace años a Julio Guillén le recordaba las maneras de Juan de Toledo (5).

(2) Recientemente (2003) ha sido ofertado al Museo Naval para su posible adquisición un magnífico lienzo representativo del combate, de la escuela veneciana, atribuido con reservas al propio Tintoretto.

(3) Ignoro la situación actual de estos dos cuadros.

(4) Artíñano describe con mayor o menor profundidad estas pinturas del combate de Lepanto existentes en España (ARTIÑANO, Gervasio de: *La arquitectura naval española*. Madrid, 1920, láminas XXXVII-XLI). Este autor también cita una adarga con mosaico de plumas, realizado éste por los indios amantecas de México, en la que figura la batalla, según el conde de Valencia de Don Juan en su *Catálogo de la Real Armería de Madrid*, p. 162.

(5) GUILLÉN, Julio: *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*, 1945 (9.^a ed.), p. 33. Hugo O'Donnell también la considera anónima, sin inclinarse claramente por la autoría de Juan de Toledo (*Las joyas del Museo*. Zahara Ediciones, 1992, p. 178). Para González de Canales podría ser de mano italiana por su composición (GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: *Catálogo de pinturas del Museo Naval*, t. IV. Ministerio de Defensa, Madrid, 2001, pp. 170 y 171).



Vista general del cuadro.

Los datos aportados sobre esta obra de arte por antiguos catálogos y la documentación conservada en el archivo administrativo del Museo son escasos. En resumen, lo que se conoce sobre ella es lo siguiente. A finales de 1847, tras la desamortización de Mendizábal (1836), la pintura se encontraba bastante deteriorada y clavada sobre tablas en el testero del primer descanso de la escalera principal del antiguo convento de Santo Domingo de Málaga, convertido en hospicio (6). Por real orden de 21 de enero de 1848 se dispuso que Pedro Marín, comandante militar de Marina de Málaga, pasase a examinar el cuadro para informar sobre su posible traslado a Madrid. El 9 de febrero Marín contestó elevando un informe del experto Carlos de Vega, que hacía hincapié en la necesidad de someter la obra a una restauración a fondo previa al traslado. El 10 de julio del mismo año, el alcalde corregidor de Málaga hacía entrega de la pintura al comandante de Marina, en cumplimiento de una real orden de 15 de junio anterior, conseguida gracias a las gestiones de Mariano Roca de Togores (1812-1889), marqués de Molins y ministro de Marina. Ingresó en agosto del mismo año y finalizó su instalación en el Museo el 24 de abril de 1849 en su marco de madera actual, debidamente

(6) Se desconocen las circunstancias de la llegada de la pintura al convento, por haber desaparecido su archivo histórico durante los sucesos revolucionarios de Málaga en mayo de 1931, al ser incendiado el edificio.

restaurada por el citado Carlos de Vega, a expensas del propio marqués (7). Se expuso en una sección de la sala que ocupaba la secretaría del Palacio o Casa de los Consejos, en la calle Mayor de Madrid, actualmente sede del Consejo de Estado. Su historial a partir de entonces estuvo indisolublemente unido al resto de las primeras colecciones de la institución. Así, en 1853 la pintura fue trasladada a su nueva sede, el Palacio de los Ministerios, antigua casa de Godoy hasta 1807, hoy en día sede del Centro de Estudios Constitucionales, junto al actual Senado, en la plaza de la Marina Española. De allí pasó a la planta baja del nuevo Ministerio de Marina, solemnemente inaugurado el 16 de julio de 1928, planta reservada para albergar los fondos del Museo Naval, donde se conserva desde 1932. Actualmente (2007) el lienzo, amparado por el número de inventario 109, está expuesto en la Sala II, Reyes de la Casa de Austria (1517-1700), en regular estado de conservación, por lo que necesita una restauración a fondo (8).

Sólo cabe añadir que resulta inaceptable que una obra de arte del siglo XVII de tal categoría, rara entre las colecciones del patrimonio histórico español, tan escaso de pintura naval, haya pasado desapercibida a la investigación de tantos visitantes estudiosos de sus salas desde mediados del siglo XIX (9).

Comentando estas inquietudes con mi amigo el arqueólogo e historiador Javier Iván Noriega Hernández, de Nerea Arqueología Subacuática (Málaga), se interesó mucho por el tema, dada la circunstancia, como dijimos, de haber pertenecido el cuadro en su día al convento de Santo Domingo de Málaga, tan unido desde hace siglos a la historia de esta bellísima ciudad. Para estudiar la pintura, la incansable actividad de Noriega se ha concretado en la formación de un equipo dirigido por Marina Romero Contreras, que ha dispuesto de la colaboración de Ana Ros Togores, jefa de la sección de Artes Plásticas y Decorativas del Museo Naval de Madrid; Francisco García Gómez, investigador de la historia de Málaga y su provincia; Enrique Rivada Antich, arquitecto; Rafael Retana Rojano, investigador de las cofradías del Rosario en Málaga; fr. Francisco S. Hermosilla Peña, párroco del convento de Santo Domingo; Alberto J. Palomo Cruz, sacristán de la catedral de Málaga; Encarnación Díaz Álvarez, investigadora especializada en la edad moderna; Juan Antonio Sánchez López, profesor de Historia del Arte de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Málaga; Enrique Valdivieso González, catedrático del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Sevilla; Manuel Molina Gálvez, archivero de la Diputación Provincial de Málaga; Rosario Camacho Martínez, catedrática del Departamento de Historia del Arte de la

(7) Archivo del Museo Naval, caja 1518, docs. 43 y 61.

(8) *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*, t. I. Ministerio de Defensa, 2007, pp. 14-17.

(9) Antonio Méndez Casal, académico de San Fernando, vocal del Patronato del Museo Naval, en una conferencia pronunciada el 16 de noviembre de 1935 sobre la huella artística que ha dejado el combate en el arte, ni siquiera citó la pintura del Museo Naval (MÉNDEZ CASAL, A.: «Lepanto en el Arte», en *Lepanto, IV Centenario de Cervantes y de don Juan de Austria*, vol. III, Museo Naval, Madrid, 1948, pp. 77-102).

Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Málaga, y Marion Reder Gadow, profesora del Departamento de Historia Moderna y Contemporánea de la Universidad de Málaga, entre otros. Javier Iván Noriega me ha facilitado amablemente el resultado de los primeros frutos de la investigación de Marina Romero sobre la parte del cuadro centrada en el retrato de san Pío V, con la pretensión de publicar en su día un trabajo monográfico sobre la pintura, que no cabe duda será de gran interés para el conocimiento del patrimonio artístico español y el de la ciudad de Málaga en particular.

La obra objeto de este somero trabajo es una pintura apoteósica al óleo sobre cinco paños de lienzo cosidos (300 x 536 cm), dedicada a ensalzar la figura del papa san Pío V, probablemente tras su elevación a los altares. En ella se aprecian dos zonas perfectamente delimitadas: la derecha, que ocupa casi las tres cuartas partes de la totalidad del lienzo y representa el combate naval de Lepanto, y la izquierda, centrada en la figura de san Pío V y que muestra al fondo una vista en perspectiva de la ciudad de Málaga y de la costa a levante del puerto.

Empezando la descripción por esta última parte, en primer plano aparece un reclinatorio, en el que está arrodillado san Pío V (1504-1572) orando bajo dosel frente a un crucifijo de marfil y ébano, que al ser representado en escorzo tiene cierto parecido con la tipología propugnada por Cornelio Jansenio (m. 1638) —brazos muy elevados—, posiblemente copia del conservado actualmente en el Museo Diocesano de la catedral de Málaga (10). Un ángel pasa la mano derecha sobre la cabeza del papa, girada a su izquierda. Representa el momento en que Su Santidad, cuando se encontraba en una de las cámaras del Vaticano despachando con el tesorero, monseñor Bartolomeo Bussotto, el cardenal Cesis y otros familiares, según Quarti, citando al padre Alberto Guglielmotti, tuvo una visión de la batalla que en aquellos momentos se libraba en aguas de Lepanto entre las armadas de la Santa Liga y Turquía, a mediodía del 7 de octubre de 1571. En aquella ocasión, el pontífice, con el rostro demudado por la emoción y la mirada pues-



Detalle. Retrato de san Pío V orante y su vista de Málaga.

(10) Si el autor de la pintura pretendió darle una connotación jansenista, no estuvo acertado al incluir este crucifijo en la obra, pues es bien conocido que Pío V, por una constitución fechada el primero de octubre de 1567, condenó las proposiciones de Michel Bay, precursor de la secta jansenista.

ta en el cielo, se dirigió al tesorero y le dijo: «Andate, monsignore, non è tempo di altri affari, ringraziatene Iddio che l'armata nostra, affrontatasi con la nemica, ha guadagnato la vittoria» (11). Suceso notorio que consta como milagro en el proceso de canonización de este papa, pues la noticia real del resultado de la acción llegó a Roma el día 26 de octubre.

Tras la imagen, en segundo plano, a través de un arco se aprecia una terraza, donde un personaje de perfil vestido de obispo contempla la magnífica vista de la ciudad de Málaga y de la costa hacia levante que se extiende a sus pies. Esta figura, que Marina Romero denomina «el personaje transparente», por verse difusas las losetas a través de su vestimenta, lo identifica con fray Manuel de Santo Tomás, obispo de Málaga el 23 de marzo de 1714. Podemos distinguir de arriba abajo el castillo de Gibralfaro, la Coracha, el conjunto de la Alcazaba —que en el lienzo quedaría tapada por la estructura del arco—, el Corral de los Cautivos y las torres de dos edificios principales. El primero, que se aprecia sobre la imagen de la Virgen con cubierta a dos aguas, es posiblemente el convento de la Encarnación, según Marina Romero, mientras que el segundo puede ser, para esta investigadora, el alminar reformado de la antigua mezquita, desaparecido hacia 1730. Entre las dos torres, para Rosario Camacho se distingue una de las fachadas de la catedral, que por estos años iniciaba su andadura histórica como símbolo principal de la ciudad. Un poco más a la derecha del observador se alza imponente un gran torreón cuadrado que bien podría ser la Torre Gorda o «castillo de los Genoveses», no existente en la actualidad, pero cuya fábrica está documentada por las excavaciones realizadas en el lugar durante la última década del siglo pasado, intervenciones arqueológicas que ya nos patentizan puntualmente buena parte del imponente bastión defensivo que aparece reflejado en el cuadro.

De igual forma se encuentra fielmente retratada buena parte del litoral a levante de la ciudad, y una torre almenara —quizá la de San Telmo— en lo que actualmente es la playa de la Caleta; más al fondo, sobre la bahía, los dos montes de San Antón, más conocidos como las «tetas de Málaga».

El pintor ha escogido el convento de Santo Domingo para plasmar en el lienzo una vista privilegiada de la ciudad. No olvidemos la importancia de tal hecho, ya que fue este convento el que impulsó y desarrolló la importante figura de fray Alonso de Santo Tomás, como veremos posteriormente, y el lugar donde se conservó el lienzo motivo de este estudio.

Además, avalan la importancia del convento tanto los dominicos presentes en la comitiva de la procesión como la advocación que preside el escenario de la batalla en la parte superior, donde también figura la Virgen del Rosario, en cuya capilla de Santo Domingo de Málaga aún se la representa para el culto, si bien no en su imagen original —quemada en 1931—. Dicha Virgen es la

(11) QUARTI: *op. cit.*, p. 723; CARRERO BLANCO: *op. cit.*, pp. 209 y 210. Fray Justo Pérez de Urbel calificó el milagro como «pura leyenda» («Lepanto y la devoción del Rosario», conferencia pronunciada en 1936 que figura en el folleto *IV Centenario de la batalla de Lepanto*), a mi manera de ver con ligereza, sin haber examinado el expediente de canonización del pontífice, como hizo el padre Coloma y atestigua Guglielmotti, entre otros.

que en la pintura está siendo procesionada bajo palio en andas portadas por cuatro caballeros precedidos por padres dominicos (recordemos que el papa Pío V Ghislieri pertenecía a esta orden, así como la importante profusión de las hermandades religiosas y de sus piadosas salidas en comitiva por la ciudad de Málaga).

En cuanto a la autoría de esta zona de la pintura, Marina Romero la adscribe al entorno de la escuela malagueña de los siglos XVII y XVIII, relacionada en principio con el hispanoflamenco Miguel Enrique (m. 1647); más concretamente, y como primera hipótesis, al artista Juan Niño de Guevara (Madrid, 8 de febrero de 1632-Málaga, 8 de diciembre de 1698), y en segunda, a Diego de la Cerda (Málaga, 6 de julio de 1674-5 de agosto de 1745), discípulo del anterior, el primero asentado en Málaga desde 1634 junto a fray Antonio Enríquez de Porres, obispo de la ciudad con el nombre de Alonso de Santo Tomás (1664-1692), al cual se encontraba unido por lazos familiares (12).

Juan Niño de Guevara, discípulo de Alonso Cano, junto con su primer maestro, el hispanoflamenco Miguel Enrique, constituyen la más alta jerarquía artística de pintores a lo largo de casi toda la centuria del siglo XVII barroco en Málaga. Acerca de su religiosidad, Palomino nos habla de que era muy dado a la virtud y a la escuela de Cristo. La temática del presente cuadro se enclava en esta acepción. Hombre de vasta cultura y, sobre todo, de profunda espiritualidad, encarna de modo claro «el cristiano viejo del tiempo de los Austrias», con un fervor y una pasión religiosa fuera de lo corriente.

La atribución de esta parte del óleo a la mano de Niño de Guevara está basada en muchos detalles de color, pincelada y tratamiento de las figuras, particularmente en lo que se refiere al ángel que pasa su mano derecha sobre la cabeza del papa, elemento iconográfico muy repetido en las pinturas de este artista. Así lo encontramos en *La Trinidad* de la catedral de Granada, el *San Agustín* de la parroquia del mismo nombre en Córdoba, o *El triunfo de la Caridad* de la malagueña iglesia-hospital de San Julián.

Además, Marina Romero considera la forma de los dibujos, sobre todo en lo referente a los ojos almendrados y las siluetas de los rostros, muy típicos de Niño de Guevara. Igualmente, un dato muy significativo es la utilización de los colores de este pintor, fiel representante de la escuela malagueña del siglo XVII. El uso predominante de los ocres, así como del rojo encarnado, que domina el tercio izquierdo del cuadro, es otra de las principales características. El empleo del color se adueñó de él tras las importantes influencias flamencas recibidas de la mano de su propio maestro, que abanderó la escuela malagueña del mismo siglo. Otro elemento característico es la composición del cuadro, que encaja perfectamente con la utilizada por el autor, y así lo atestiguan algunas de sus pinturas de la citada iglesia de San Julián.

De todos modos, las principales señas de identidad que llevan a la inves-

(12) CEÁN BERMÚDEZ, Juan Agustín: *Diccionario histórico de los más ilustres profesores de las Bellas Artes en España*. Ibarra, Madrid, 1800, t. II, pp. 232-236, y t. III (adiciones del conde de la Viñaza en 1894), p. 191.

tigadora Marina Romero a concretar la posible autoría del cuadro se deben a la coincidencia cronológica de autor y mecenas del convento de Santo Domingo, la obsesión continua que fray Alonso señala en sus constituciones sinodales sobre el tema de la Santa Liga, y la recuperación de la unión de los cristianos, tomando el ejemplo de la batalla de Lepanto, acaecida casi un siglo antes; de ahí la posibilidad del origen conmemorativo de la composición de este cuadro. La existencia probada del crucifijo jansenista entre las posesiones del obispo malacitano es importante, ya que este crucifijo —que ya se encontraba en el testamento de fray Alonso— nos sirve también para fechar y proponernos un arco cronológico al óleo. Igualmente relaciona el cuadro una vez más con la figura de Niño de Guevara, ya que éste sostuvo con el prelado una relación no sólo familiar sino contractual, al realizar algunas de las obras del convento. En suma, conocía abiertamente el ambiente de fray Alonso, cuyo despacho estaba íntimamente relacionado con el espacio que ocupa en el cuadro el punto de orientación del autor, siendo el convento de Santo Domingo la visión del escorzo del cuadro (13).

No obstante lo dicho anteriormente sobre la adjudicación de la obra a Niño de Guevara como primera hipótesis, Marina Romero considera que esta suposición se basa más en motivos históricos que puramente artísticos, pues al estudiar la obra de Guevara en este lienzo encuentra diferencias estilísticas, sobre todo fijándose en la calidad de la figura del papa, superior a lo normal de la producción de Niño. Como san Pío V no fue canonizado hasta el año 1712, Romero adelanta una segunda hipótesis: que un cuadro de estas características no pudo realizarse cuando el personaje retratado era aún mero beato (desde el primero de mayo de 1672), y por ello retrasa la ejecución de la pintura al año 1713 ó 1714, tras la canonización del pontífice, el 4 de agosto de 1712. El único pintor de categoría que trabajaba en Málaga por aquellas fechas era el ya citado Diego de la Cerda, en cuya obra confluyen los coloridos de su maestro Niño de Guevara y las composiciones que realizó y se conservan, como la titulada *Aprobación papal de la Orden de Clérigos Menores*, fresco de la iglesia de la Inmaculada Concepción. Además, la investigadora relaciona la fecha de ejecución de la pintura con el obispo de Málaga fray Manuel de Santo Tomás, que tomaría posesión de su cargo el 23 de marzo de 1714, cuando su antecesor había fallecido el 2 de febrero de 1713, y que cuando se ejecutó el lienzo lo era de Almería; de ahí el identificar el «personaje transparente» de la terraza con este prelado *in pectore*. Por todo ello no está fuera de lugar suponer que esta parte de la pintura sea una obra de taller traza-

(13) PÉREZ DE COLOSÍA Y GIL SAN JUAN, María: *La Málaga del barroco*, vol. II. Editorial Andalucía, Granada, 1984; DIEZ BORJE, José María: *La vida española en el Siglo de Oro según los extranjeros*. Ediciones del Serbal, Barcelona, 1990; CAMACHO, R. (dir.): *Guía histórico-artística de Málaga*. Editorial Arguval, Málaga, 1992; MORALES FOLGUERA, José Miguel (coord.): *Fray Alonso de Santo Tomás y la hacienda El Retiro*. Benedito, Málaga, 1994; CLAVIJO GARCÍA, Agustín: *Juan Niño de Guevara, pintor malagueño del siglo XVII*. Universidad de Málaga, Málaga, 1998.

da y dibujada por Diego de la Cerda y terminada por sus alumnos hacia 1713, como homenaje y recuerdo a la santidad del pontífice Pío V, plasmando en el lienzo alguna de las procesiones conmemorativas que tuvieron lugar en Málaga en aquellas fechas.



Si pasamos a describir las zonas central y derecha del cuadro, puramente navales, la Virgen del Rosario aparece presidiendo el escenario de la acción, y aunque no es de atribución Inmaculada, esta última advocación de la Virgen María asume una extraordinaria importancia tras un largo camino iconográfico. Procede del Apocalipsis: «En esto apareció un gran prodigio en el Cielo, una mujer vestida de sol, y la luna bajo sus pies, y en la cabeza una corona de doce estrellas» (14). Tal es el caso de nuestra pintura. Las 12 estrellas de la corona simbolizan los 12 apóstoles, mientras que la presencia de la luna bajo los pies de la Virgen es un atributo cargado de significado. Si bien la luna rebasa el simbolismo puramente cristiano y se adentra en las más ancestrales creencias humanas, en el caso de este óleo tiene directas relaciones con

el momento de su creación pictórica. Los cristianos españoles de los siglos XVI y XVII, ignorantes de todo el antiguo riquísimo acervo cultural, identificaban tras la batalla de Lepanto que nos muestra el cuadro la presencia del astro como la victoria del cristianismo sobre la Media Luna turca infiel. Si nos atenemos a la forma de representar la luna, generalmente nos aparece de cuarto creciente, a pesar de las indicaciones de Pacheco (15). Los atributos de poder también los encontramos en el Niño Dios, ya que es el verdadero rey del Universo. Éste se encuentra centrado, en su eje, como rey «en minoría de edad». En el siglo XVII las imágenes barrocas eran espléndidas, de dimensio-

(14) *Apocalipsis*, 12,1. Curiosamente, las 12 estrellas y el color azul celeste que figuran en la bandera de la Unión Europea, de clara connotación mariana, fueron impuestas por el católico alemán Conrad Adenauer al decretar su diseño el 8 de diciembre de 1957, día de la Inmaculada Concepción.

(15) «Suelen los pintores poner la luna a los pies desta mujer, hacia arriba; pero es evidente entre los doctos matemáticos, que si el sol y la luna se carean, ambas puntas de la luna han de verse hacia abaxo, de suerte, que la mujer no estaba sobre el cóncavo, sino sobre el convexo. Lo cual era forzoso para que alumbrara a la mujer que estaba sobre ella, recibiendo la luna del sol. Y plantada en un cuerpo sólido, como se ha dicho, aunque lúcido, había de asentar en la superficie de afuera».

JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO

nes naturales, como se observa en la representación, plenas de naturalidad y cuidada policromía; las antiguas esculturas medievales quedaban desfasadas. Obsérvese la caída de su basquiña, acampanada. Otra prenda reseñable es el conocido mantolín, resultado de la evolución de las mangas amplias, llamadas «perdidas», de fines del siglo XVI. Por las características pictóricas —pincelada suelta, predominio del color sobre el dibujo, rostros y manos esbozados—, para Marina Romero esta imagen se puede atribuir al mismo autor de la batalla plasmada a sus pies.



Detalle. La galera real y don Juan de Austria.

Bajo la figura de la Virgen se muestran, representadas en perspectiva y vistas de norte a sur, las escuadras de la Liga y Turquía combatiendo bajo un cielo cubierto. En primer plano, se aprecia a la derecha la que podría ser la galera real de don Juan de Austria, abordada por la proa con la también galera sultana de Piali Alí *pasha*, comandante general de la armada turca. En la primera embestida, esta última, tras disparar la artillería, había metido el espolón hasta el cuarto banco de la española, de tal modo que ambas quedaron firmemente aferradas formando un solo campo de batalla. Es el momento final del sangriento combate entre las dos capitanas, descrito así por un autor anónimo, presente en el célebre suceso, en manuscrito coetáneo conservado en este Museo Naval:

«Así que, combatiendo por más tiempo de hora y media, fue tres veces la real del Turco rendida hasta el árbol, pero con la gente de refresco que de

continuo le entraba fueron los nuestros vueltos a echar fuera, pero el último, como llegase el marqués de Santa Cruz con el socorro de la retaguardia que traía y lo repartiase a donde más le pareció convenir, en breve tiempo se dio tal estrecha a los enemigos que, no pudiendo más resistir a los crueles golpes de los nuestros, fueron muertos y presos todos los de la real [turca], adonde también murió Alí Bajá, del cual afirman algunos turcos que se tomaron esclavos que le vieron degollarse él mismo con sus propias manos, luego que vio perdida su galera, habiendo primero echado a la mar una cajeta pequeña, la cual afirman que era de grandísimo precio porque estaba llena de preciosísimas joyas (no obstante, otros quieren decir que un soldado español le cortó la cabeza y se echó con él a la mar, y nadando, la trajo a Su Alteza [don Juan de Austria], el cual no gustó nada del presente, diciendo qué quería él hacer con una calavera de muerto, y que holgara mucho que se lo trajese vivo)...

»Ganada que fue la galera turquesca, le fue cortada la cabeza a Alí Bajá, y puesta en una pica en la real nuestra, y en la otra quitado el estandarte bárbaro y en su lugar arbolada una cruz (y el estandarte del Turco fue traído a Su Alteza, el cual era una cola de caballo rucio, ympresa [*sic*] que usan los emperadores de la Casa Otomana)» (16).

La galera de don Juan presenta el costado de babor. Para Gervasio de Artiñano, esta galera, y en general todas las representadas en la pintura, reproduce modelos posteriores a los que intervinieron en 1571 (17). Puede que así sea, pero hay que tener en cuenta que desde luego son vistas ideales y se corresponden poco con la descripción de la galera real que hizo Juan de Malara; además, la evolución de este tipo de barco fue tan lenta a través de los siglos que las diferencias debían de ser inapreciables. La popa está ricamente decorada con tallas y pinturas doradas, destacando la carroza, descubierta, sin tendal y rematada por fanal —en realidad eran tres, destacando el central sobre los dos restantes—; en el casco, bajo ella, abre tres portas, correspondientes a las cámaras del consejo y de popa (18); a estribor, y por proa de la carroza lleva firme al costado el estandarte ideal de la Santa Liga, blanco con crucifijo, cuando en verdad era azul, con la imagen de un crucifijo y, debajo, el escudo de las armas papales, de Venecia, del emperador Carlos V y de don Juan de Austria (19). En el árbol de proa enarbola una bandera cuadra blanca

(16) ANÓNIMO: *La batalla naval del señor don Juan de Austria*, con prólogo del almirante Julio Guillén Tato. Ministerio de Marina, Madrid, 1971, pp. 185 y 186, transcripción del manuscrito coetáneo sign. 2438 del Archivo del Museo Naval, ff. 397 y 398.

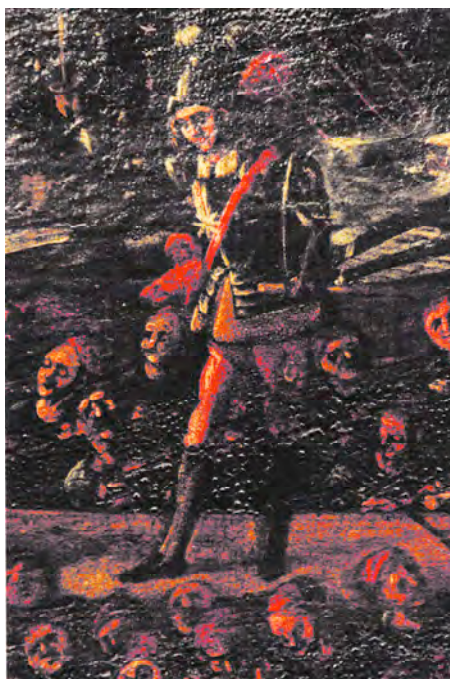
(17) ARTIÑANO: *op. cit.*, p. XXXVIII.

(18) MALARA, Juan de: *Descripción de la galera real del Sermo. Sr. D. Juan de Austria*. Francisco Álvarez, Sevilla, 1876, pp. 499 y ss.

(19) El estandarte de la Santa Liga que arboló don Juan de Austria a bordo de la galera real en la batalla de Lepanto se conserva en la santa iglesia-catedral de Toledo. Tiene las siguientes dimensiones: longitud, 7,30 m; ancho en la vaina, 4,42 m, y en el exterior, 3,27 m. Es de damasco azul recamado de oro, que remata en punta redonda, todo pintado al óleo, de lazos, ramos y hojas en medio, la imagen de un Santo Crucifijo, y debajo, el escudo de armas de san Pío V; al lado derecho, las de Venecia, y al otro, las del emperador Carlos V; debajo de las

con la cruz de San Andrés, y una flámula carmesí con la imagen de la Virgen del Rosario (realmente eran gallardetes de tafetán azul en el calcés). A proa de la carroza está reunida parte de la gente de cabo que acompañaba al generalísimo de la Liga: Luis de Zúñiga y Requesens, Fernando Carrillo, Luis de Córdoba, Bernardino de Cárdenas, Luis Carrillo, Gil de Andrada, Juan Vázquez de Coronado, Miguel de Moncada, Rodrigo de Mendoza, Luis de Cardona, Juan de Guzmán, Felipe de Heredia y Ruy Díaz de Mendoza, entre otros (20).

Sobre el pasillo de crujía se aprecia en solitario la figura de don Juan de Austria; lleva media armadura con brazales, calzas y botas hasta las rodillas; en el pecho luce una gran joya o condecoración de ocho puntas; cubre las melenas de la cabeza un morrión adornado de penacho de plumas rojas y blancas; sobre el peto cruza la banda encarnada de general; la mano derecha empuña una espada en gesto amenazador, y con la izquierda porta la bengala de mando. Detrás del generalísimo, un padre con hábitos de dominico (21) mantiene un crucifijo con la mano derecha mientras lo señala con la izquierda. Más a proa, sobre el mismo pasillo, destaca la imagen del cómitre, mosqueando con un rebenque o «anguila» las espaldas de la chusma, a la que se aprecia bogando desesperadamente, observándose entre los remeros, tocados con barretinas encarnadas, algunas caras burlescas o socarronas. La proa está materialmente cubierta por la gente de guerra escogida de infantería española y alemana —en la realidad eran 100 hombres—, que abigarrados luchan encarnizadamente con los jenízaros turcos.



Detalle. don Juan de Austria en la galera real.

del papa, las de don Juan de Austria. Todos los escudos van entrelazados con cadenas,..... que simbolizan la unión de las potencias que formaron la Liga (FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Tradiciones infundadas*. Rivadeneyra, Madrid, 1888, pp. 549 y ss.)

(20) HERRERA, Fernando de: «Relación de la guerra de Chipre y suceso de la batalla naval de Lepanto», en el folleto *IV Centenario de la batalla de Lepanto, homenaje de Mallorca*. Imp. Ministerio de Marina, Madrid, 1971, pp. 109 y 110.

(21) Debe de representar a fray Miguel Servía, confesor de don Juan de Austria, de la Orden de San Francisco de la Observancia y que, por tanto, no era padre dominico (*ibidem*, pp. 3-5).

Por el través de estribor de don Juan se aproxima en su apoyo otra galera española, a juzgar por el estandarte blanco con las armas reales que arbola a estribor de la carroza. Si nos atenemos a los puestos adoptados en el combate, pudiera identificarse con la capitana de Luis de Requesens y Zúñiga, comendador mayor de Castilla y lugarteniente de don Juan. El caballero armado puede representar al capitán Alejandro de Torrellas (22), acompañado a su derecha por otro padre dominico con un crucifijo. La carroza es de estructura descubierta y se halla ricamente decorada. En ambos árboles iza sendas banderas blancas de la cruz de San Andrés y flámulas carmesí con escudos cuartelados.

A estribor de la galera de Zúñiga se aprecia otra que arbola insignias papales —blancas con las llaves de San Pedro bajo tiara pontificia—, la cual puede identificarse como la capitana de Marcantonio Colonna, según el orden de combate preestablecido. Más al fondo se ve una galera avanzada hacia la línea turca con distintivos de Saboya —cruz blanca sobre carmesí—, en el puesto que correspondería a la capitana del conde de Leyni. Mucho más alejado, un grupo de galeras y naves venecianas entremezcladas, y otra nave con bandera de Malta. En la parte superior derecha del cuadro, un escuadrón de galeras cristianas de vela y remo persigue en tropel a parte del ala izquierda turca de Uluch-Alí, que se bate en retirada.

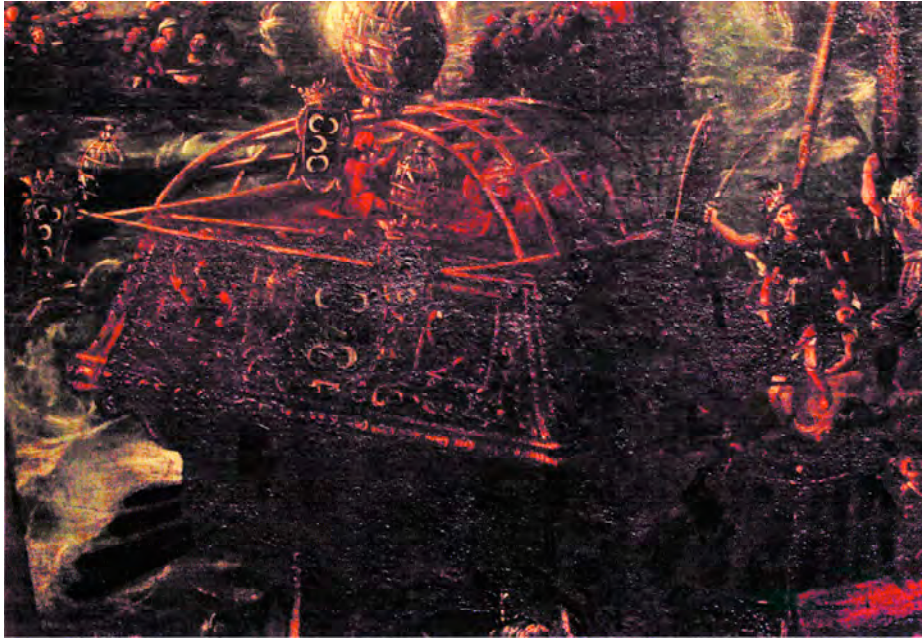


Detalle. Popa de la galera capitana turca, *La Sultana*, y a la derecha, la galera real española.

(22) Requesens iba en la *Real* de don Juan (HERRERA: *op. cit.*, p. 108).

JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO

Tanto *La Real* de don Juan como *La Sultana* de Alí *pasha* tienen por sus popas y aletas varias galeras que las apoyan con gente de fresco. En la lejanía, bajo la imagen de la Virgen, el ala derecha cristiana de Doria y la izquierda turca de Uluch-Alí se batían encarnizadamente en las postrimerías del combate.



Detalle. Popa de la galera capitana turca, *La Sultana*, y a la derecha, Alí *pasha* blandiendo un alfanje.

Por su parte, a la izquierda en primer plano, la galera real otomana o «sultana» presenta su aleta de estribor, con la carroza descubierta rematada por tres fanales —el de crujía más alto— que llevan debajo sendos escudos con medias lunas en sentidos contrapuestos. El árbol mayor está partido por su medianía. En el trinquete arbola bandera cuadra oscura con media luna y una flámula, decorada al parecer con una cola de caballo o insignia *tug* pintada o bordada (en realidad, llevaba permanentemente en lo alto del calcés un estandarte hecho de hojas doradas, con una media luna en el centro y versículos del Corán) (23). A proa de la carroza se distingue la figura de Alí *pasha*, que luce amplios mostachos, lleva la cabeza cubierta con rica celada rodeada por turbante, va protegido por cota de malla sin mangas, ciñe faja anudada a la

(23) OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: *La galera en la navegación y el combate*, t. I. Madrid, 1971, p. 117.

cintura y calza botas encarnadas de media caña; la mano derecha empuña un alfanje en actitud desafiante. Más a proa, la masa de jenízaros pugna por invadir la real española. Ambas galeras se ven rodeadas por diversas embarcaciones que combaten entre sí y por multitud de hombres en el agua.

Esta zona del óleo que corresponde a la acción naval fue pintada sin duda por la mano de un artista de no señalada calidad, pero ciertamente minucioso y experto para lo que se acostumbraba en las obras de batallas navales producidas por los escasos pintores de la España del siglo XVII, aunque muchos detalles concretos distan de la realidad. Sin embargo, la disposición de las galeras que rodean a la real de don Juan, la de la galera capitana del turco y la de las escuadras que combatieron guarda bastante fidelidad con lo ocurrido en la acción, lo que hace pensar que el autor tuvo presente en el diseño de su obra alguna relación bastante verídica de la batalla, y así lo plasmó en el lienzo. Ni por su formación artística ni por las pinceladas, densas y sueltas, así como por el predominio del color sobre el dibujo y otras características de la pintura cabe adscribir esta parte del cuadro a Niño de Guevara o Diego de la Cerda. Evidentemente es de otra mano.

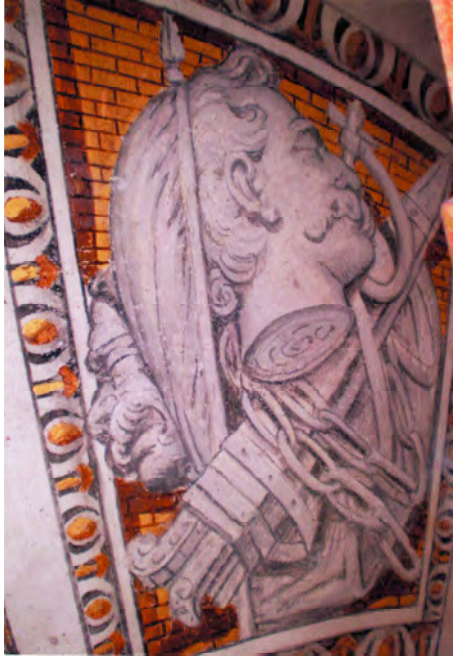
Como dijimos, la obra en su totalidad fue atribuida por Guillén sin fundamento serio a Juan de Toledo (1611-1665), pintor natural de Lorca que pasó a Italia, donde ejerció el oficio de soldado. Sería discípulo de Michelangelo Cerquozzi (1602-1660), llamado «Miguel Ángel de las batallas», tema al que se aficionó el militar español, particularmente en su vertiente naval (24). Junto a Juan de la Corte (h. 1580-1660) y Enrique Jácome y Brocas (1620-1680), pintor gaditano más conocido con el nombre de Enrique el de las Marinas, fue de los escasos artistas de la escuela de Madrid que durante la segunda mitad del siglo XVII cultivó los lienzos de batallas y más de las navales, género que en España estaba considerado de muy bajo nivel artístico e incluso «vilísimo», como dice Carducho de la pintura de los bodegones (25). Toledo trabajó en Granada y posteriormente en Murcia, ciudad que guarda varias obras sobresalientes de su mano, entre ellas, una *Batalla de Lepanto* encargada para la capilla del Rosario en la iglesia de Santo Domingo, de la Compañía de Jesús, donde se conserva en la actualidad. Es un óleo sobre lienzo de notables proporciones (218 x 358 cm) y en buen estado de conservación; fue dibujado por Toledo pero pintado al óleo por su amigo Mateo Gilarte (26). Comparando esta pintura con la del Museo Naval, no se encuentran similitudes en la disposición de los buques, ni en la tipología de las galeras —arboladuras, cascos, fanales, banderas, etc.— o en el diseño de los

(24) CEÁN BERMÚDEZ: *op. cit.*, t. V, pp. 50-52.

(25) LASSAIGNE, Jacques: *La pintura española*. Carroggio, S.A. de Ediciones, Barcelona, 1952, p. 70; CAMÓN AZNAR, José: «La pintura española del siglo XVII», en *Summa Artis. Historia general del arte*, vol. XXV. Espasa-Calpe, Madrid, 1977, p. 440. Según Artiñano, en Totana (Murcia) existe otro cuadro también atribuido a Juan de Toledo (ARTIÑANO, Gervasio de: *La arquitectura naval española*. Madrid, 1920, láminas XXXVII - XLI).

(26) BELDA, Cristóbal: *Mirabilia*. Fundación Cajamurcia, Murcia, 2002, pp. 176-178; CEÁN BERMÚDEZ: *op. cit.*, t. V, p. 51; ARTIÑANO: *op. cit.*, láminas XXXVII - XLI.

detalles que permitan adjudicar a Juan de Toledo la autoría del óleo de batalla naval que estamos estudiando.



La cabeza del decapitado Piali Ali, *qapudan pasha* de Turquía en Lepanto. Pintura mural en el palacio de El Viso del Marqués, cedida por el equipo de restauración dirigido por Javier Carrión Barcáiztegui.

A falta de exámenes posteriores más profundos cuando haya finalizado su restauración, o del hallazgo de documentación que pruebe lo contrario, podemos pensar que, eliminado Juan de Toledo, nos encontramos ante una pintura del círculo de Enrique Jácome y Brocas o del hispanoflamenco Juan de la Corte, con fuertes influencias de la escuela genovesa (27). Por otra parte, la preeminencia dada en el lienzo a la intervención de la galera real española y de don Juan de Austria, como muestra la zona naval del cuadro, nos hace inclinarnos aún más por la atribución de la autoría a la mano o al taller de alguno de los dos mencionados, pues los pintores italianos en general y los venecianos y genoveses en particular siempre resaltaron la intervención de los marinos de su patria en el célebre combate. En cuanto a la datación, si nos atenemos a las épocas de actividad de los pintores citados, podemos aventurar que la fecha de ejecución de esta zona naval del cuadro —hacia 1650— es anterior en bastantes años a la parte centrada en la imagen de

san Pío V, que atribuimos a Niño de Guevara o a Diego de la Cerda y, por lo tanto, ésta es un hábil añadido realizado entre la beatificación del pontífice, en 1672, o poco después de su canonización, hacia 1714, siendo esta fecha la más probable.

Iconografía cedida amablemente por Francisco Manuel Palomo, de Fotogestión.

(27) PADRÓN MÉRIDA, Aída: «Combate naval entre cristianos y turcos», núm. 98 del catálogo de la exposición *Carlos V. La náutica y la navegación*, Pontevedra, 2000.

LA EXPEDICIÓN HIDROGRÁFICA DEL ATLAS DE LA AMÉRICA SEPTENTRIONAL, 1792-1805 (*)

Luisa MARTÍN-MERÁS
Directora técnica del Museo Naval, Madrid

Introducción

En el último tercio del siglo XVIII la geografía y la hidrografía astronómica pasaron a ser instrumentos imprescindibles en las políticas expansionistas europeas, y España, que era todavía una gran potencia colonial, se sumó a este esfuerzo.

«Emulando a las otras naciones europeas, comenzaban, todavía con modestia, las primeras expediciones a lo largo de las costas de California o patagónicas» (Lafuente y Sellés 1988: 196).

Si bien estas primeras expediciones no tenían carácter plenamente científico sino de afirmación territorial, después del tratado de San Ildefonso, en 1777, en el que se establecían los límites con Brasil, se organizaron una serie de expediciones demarcadoras (1781-1800) para poner en práctica dicho tratado, las cuales estuvieron en su mayor parte dirigidas por oficiales de la Marina. En estas expediciones se puso de manifiesto que el único modo de realizar las observaciones astronómicas y los levantamientos cartográficos precisos, como ya habían demostrado los tres viajes de James Cook (1768-1777), la expedición de Louis Antoine Bougainville (1766-1769) y la de François Galoup, conde de La Pérouse (1785-1788), era a través de expediciones muy ambiciosas y bien dotadas, para reconocer amplios espacios ultramarinos, combinadas con pequeñas expediciones sobre el terreno.

Corresponde a José Moñino, conde de Floridablanca, que llegó a la presidencia del Consejo del Rey en 1776, el protagonismo del impulso político definitivo dado a un programa científico aplicado a la hidrografía. En 1787, en el punto CXCI de la «Instrucción reservada para la dirección de la Junta de Estado», redactada por el propio Floridablanca, se reflejaba la necesidad política de desarrollar un programa hidrográfico, para lo que se mandaba que se hicieran progresivamente reconocimientos de todas las costas de los dominios del rey, como se había hecho en el estrecho de Magallanes con la expedición de la fragata *Santa María de la Cabeza*, con el fin de organizar rutas más seguras y cortas para la navegación, y que se ejecutase por lo menos una

(*) La cartografía y cuadernos de observaciones astronómicas, operaciones geodésicas e instrucciones náuticas de esta expedición se encuentran en el archivo del Museo Naval de Madrid y se publican en el suplemento núm. 9 a esta *Revista*.

expedición al año que propondría el secretario de Marina en la Junta después de haber oído las opiniones de los expertos (Lafuente y Sellés 1988: 199).

Durante la permanencia de Antonio Valdés al frente de la Secretaría de Marina, de 1783 a 1796, con la activa colaboración de José de Mazarredo, se puso en práctica este programa hidrográfico y se llevaron a cabo las grandes expediciones científicas ilustradas de la Marina española. Precisamente con los planes aprobados por Floridablanca y puestos en práctica por el ministro Valdés llegó el momento de los oficiales científicos que se estaban formando en los cursos de Estudios Mayores, pues se crearon en las Academias de Guardias Marinas de Cádiz, Ferrol y Cartagena unos cursos de ampliación de estudios, denominados también «estudios sublimes», que tenían una duración de cuatro años y estaban destinados a aquellos oficiales especialmente dotados para el estudio de las matemáticas, astronomía, geometría, etc., que voluntariamente los solicitaran y pasaran el examen establecido.

Cuando, en 1783, Vicente Tofiño fue encargado de levantar hidrográficamente las costas de España para publicar el Atlas marítimo (1784-1789) (Martín-Merás 1986), llevaría consigo al primer equipo de oficiales agregados al Observatorio de Cádiz, quienes completarían su adiestramiento en los trabajos de la comisión. A partir de entonces veremos a estos «oficiales astrónomos» formar parte activa en todos los proyectos de hidrografía científica de finales del siglo XVIII.

Con los mismos métodos astronómicos utilizados por Vicente Tofiño en las costas de España y bajo un impulso ilustrado se organizaron las tres grandes expediciones españolas del último tercio del siglo XVIII:

- la expedición de la fragata *Santa María de la Cabeza* al estrecho de Magallanes (1783-1786);
- la expedición Malaspina, para dar la vuelta al mundo (1789-1794);
- la expedición del Atlas de la América septentrional, para cartografiar las costas del golfo de México y las Antillas (1792-1805).

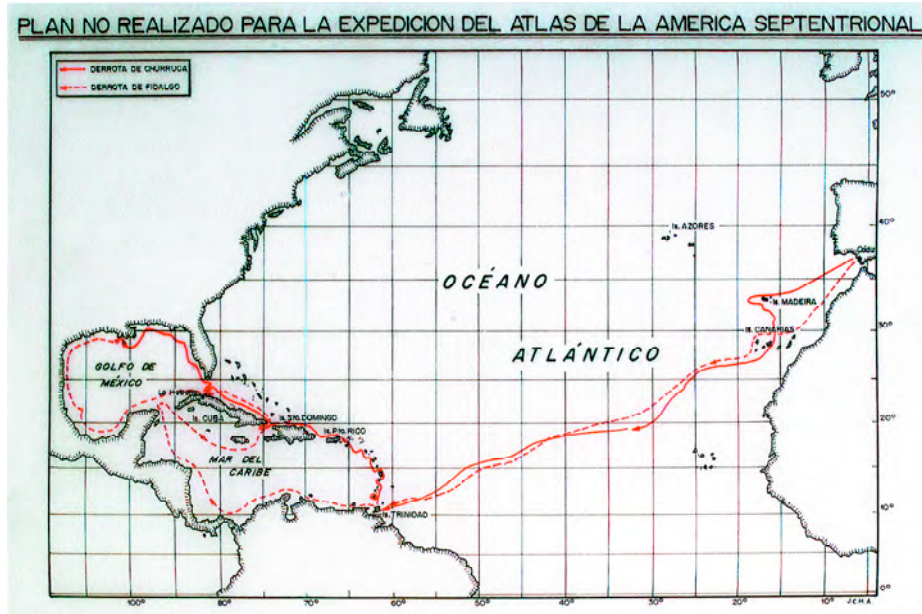
La expedición del Atlas de la América septentrional (1792-1805)

La organización

En 1762 España perdió la isla de Cuba, que pasó a manos británicas, y en 1776 las colonias inglesas en América del Norte proclamaron su independencia, lo que provocó la primera guerra colonial que Gran Bretaña perdió. Con la paz de Versalles (1783), España recobró la Florida oriental y la occidental, con lo que el golfo de México quedó bajo soberanía española. Ante estos nuevos planteamientos, España tuvo que tomar medidas de tipo estratégico a fin de reforzar los territorios del golfo de México y las Antillas, para lo que era imprescindible conocerlos de una manera fehaciente y poder representarlos en mapas técnicamente correctos, realizados según los nuevos métodos de

LA EXPEDICIÓN HIDROGRÁFICA DEL ATLAS DE LA AMÉRICA SEPTENTRIONAL...

observación astronómica. Hasta entonces los mapas con que contaban los marinos, producto de una política de sigilo que limitaba su publicación y divulgación, eran «cuarterones» del seno mejicano, manuscritos y hechos a mano alzada, producto de navegaciones de pilotos, pero poco perfeccionados; además de éstos, existían los mapas extranjeros, principalmente holandeses y franceses, casi todos productos de gabinete.



Croquis que expresa el plan original de la expedición del Atlas hidrográfico.

La denominada «expedición hidrográfica del Atlas de la América septentrional», que se trató realmente de dos expediciones independientes y que no produjo ningún atlas, se empezó a gestar en 1784, estando al frente de la Secretaría de Marina Antonio Valdés, y se prolongó en el tiempo hasta 1805.

José de Mazarredo, que había estado en la Escuadra del Caribe con José Solano, fue el impulsor de la idea al presentar a Valdés, ya en 1786, un primer plan (1). Este plan fue seguido en enero de 1787 por otro, firmado por un grupo de oficiales que habían trabajado con Tofiño en el levantamiento del Atlas marítimo de España. Los oficiales Dionisio Alcalá Galiano, José Espinosa, Alejandro Belmonte y José de Lanz estaban recomendados por Tofiño, que se brindó a ir a ayudarles una vez que terminara su comisión (2). Este plan, más circunscrito

(1) Propuesta reservada sobre la organización de dos expediciones hidrográficas y los que deben estar al mando de ellas y de los buques, José de Mazarredo a Antonio Valdés, Madrid, 5-8-1786. MN, Ms. 2381, ff. 114-117.

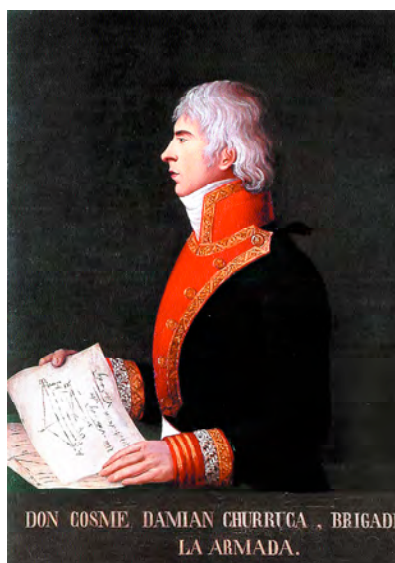
(2) La documentación de esta expedición se halla en el Archivo General de la Marina (AGM), DH, *Atlas marítimo americano* (1788, 1788 y 1789), leg. 4948.

a la hidrografía y menos ambicioso que el de Mazarredo, seguía el esquema de la comisión que estaba realizando Tofiño en las costas españolas; estaría organizado en forma de tres campañas, aprovechando la estación buena del año, con dos bergantines: *Infante* y *Atocha*. El derrotero se haría después, una vez que se hubieran grabado las cartas, con la ayuda de los marineros que hubiesen navegado por la región, según fueran comentando sus experiencias y cotejando los diarios de navegación. Los puntos de la costa se situarían astronómicamente, con ayuda de los instrumentos del Observatorio de Cádiz y de otros que se encargarían al extranjero. En el plan se solicitaba que los barcos se dedicasen exclusivamente a la comisión y que los oficiales, cuando no estuviesen haciendo reconocimientos, trabajasen en las cartas. Los oficiales terminaban diciendo que, una vez aprobado el plan, se acomodarían a la elección de dos de ellos, ya que sólo podían participar en la expedición dos oficiales de su rango. El 13 de noviembre de 1788, la Junta de Estado aprobó el plan de estos oficiales con una nota al margen diciendo que se trataría de llevarlo a efecto en cuanto volvieran a la corte después de la comisión de Tofiño.

En 1788, Tomás Ugarte y Juan M.^a de Villavicencio propusieron a Antonio Valdés un tercer plan para hacer un «atlas de las cartas y planos de las partes de América septentrional y su derrotero». La zona geográfica estaría comprendida entre los 8° 31' N y los 53° 94' O de Cádiz, es decir, desde la embocadura del río Orinoco hasta Santa María, en la Florida oriental e islas intermedias. El plan tendría varios objetivos, que se desarrollarían progresivamente:

- 1) levantar exactamente los planos de los puertos más frecuentados en Tierra Firme, reconociendo y situando los principales puntos;
- 2) levantar y reconocer también las otras costas y puntos donde no se hubiera hecho hasta entonces por no considerarlos de primera urgencia.

Se formarían dos divisiones: la del norte, con la corbeta *Colón* y el bergantín *Infante*, y la segunda o del sur, con la *San Pío* y el *Galgo*, todas forradas de cobre. Irían a la isla Trinidad y, desde allí, el bergantín *Galgo* se dirigiría a la boca del Orinoco, para sondar su barra y colocar las situaciones verdaderas de su entrada, siguiendo a continuación por la Costa Firme hasta llegar otra vez a la isla Trinidad, donde el comandante de la segunda división habría levantado su puerto y establecido el observatorio, pues esta isla era un punto importante de recalada de las flotas.



Retrato de Cosme Damián de Churruga.
Museo Naval de Madrid.

LA EXPEDICIÓN HIDROGRÁFICA DEL ATLAS DE LA AMÉRICA SEPTENTRIONAL...

La primera división, con sus relojes puestos a punto en Trinidad, iría a las Antillas Menores, empezando por San Martín, la Anguila y Anegada hasta llegar a Puerto Rico, cuyos puertos debía levantar exhaustivamente, reconociendo también cabo Engaño, Punta de Espada (en La Española), las embocaduras de Santo Domingo y las de la isla de Cuba. Las mismas operaciones se realizarían en Yucatán, Campeche y Veracruz, donde se establecería el observatorio, y en los puertos de Movila, Pensacola (hasta la bahía de San Bernardo) y Tampa, San José. Se abordaría a continuación el reconocimiento de isla Margarita, en la costa de Venezuela, Puerto Cabello, Santa Marta y la entrada del golfo de Darién y Nicaragua. Consideraban también los oficiales el provecho que se seguiría de los conocimientos prácticos en astronomía que obtendrían los dedicados a ella.

El tercer objetivo era examinar las fortificaciones de las plazas fuertes de estas zonas, para lo que habría que destinar a un oficial del Ejército que supiera de ello; también se pasaría revista al ramo de maderas para construcción naval y al de la pesca.



Cronómetro marino n.º 5, firmado por Arnold.
Museo Naval de Madrid.

Proponían para el mando de los bergantines, pues los oficiales firmantes irían en las corbetas mandando sendas divisiones, a los tenientes de navío Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés. Esta expedición estaría equipada con toda clase de instrumentos científicos y se emitirían reales órdenes para que se le facilitase toda clase de ayuda de los jefes de los distintos apostaderos por los que pasase. Como podría también ser útil adquirir nuevos conocimientos de historia natural, botánica, física, etc., en el transcurso de la campaña se podría destinar a esta expedición los especialistas correspondientes. Los oficiales terminaban la exposición del plan aceptando las sugerencias y correcciones que fueran necesarias.

Valdés mandó todos estos planes a Mazarredo y a Tofiño para que informasen. En marzo de 1789 Mazarredo remitió a Valdés un plan muy detallado de 96 puntos. Recomendaba que el viaje se ciñese sólo a lo marítimo, sin contemplar otras materias de estudio, a la vez que desaconsejaba que interviniesen Ugarte y Villavicencio, por sus difíciles caracteres. La selección del personal al mando resultó un poco complicada, ya que los oficiales debían tener experiencia en labores hidrográficas y haber pasado por el curso de Estudios Mayores. Cayetano Valdés, Dionisio Alcalá Galiano y José de Espinosa, oficiales que postulaban uno de

los planes presentados y que reunían los requisitos, estaban ya destinados al viaje alrededor del mundo con Malaspina. Cosme Churruca, entonces capitán de fragata, y Joaquín Francisco Fidalgo, teniente de navío, fueron pronto seleccionados por Mazarredo. José Rovira, en Cartagena, fue encargado de la construcción de cuatro bergantines, tipo de buque idóneo por su poco porte.

Vemos así que la política de los ministros de Carlos III en relación con las expediciones de la Marina era muy vigorosa en esta época, pues no parece haber habido mayor problema en organizar dos grandes expediciones hidrográficas consecutivas, la de Malaspina y la del Atlas hidrográfico de la América septentrional, abordando satisfactoriamente la construcción de barcos específicos para cada una de ellas y consiguiendo tripulaciones e instrumentos náuticos y astronómicos.

La expedición

La primera división de bergantines estaba compuesta por la siguiente dotación: en el *Descubridor*, al mando de Cosme Churruca, iban los oficiales Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, Ignacio Amparán y José Bertiz; en el *Vigilante*, Antonio García de Quesada, José Salazar, José Caro y Alejo Gutiérrez de Rubalcaba.

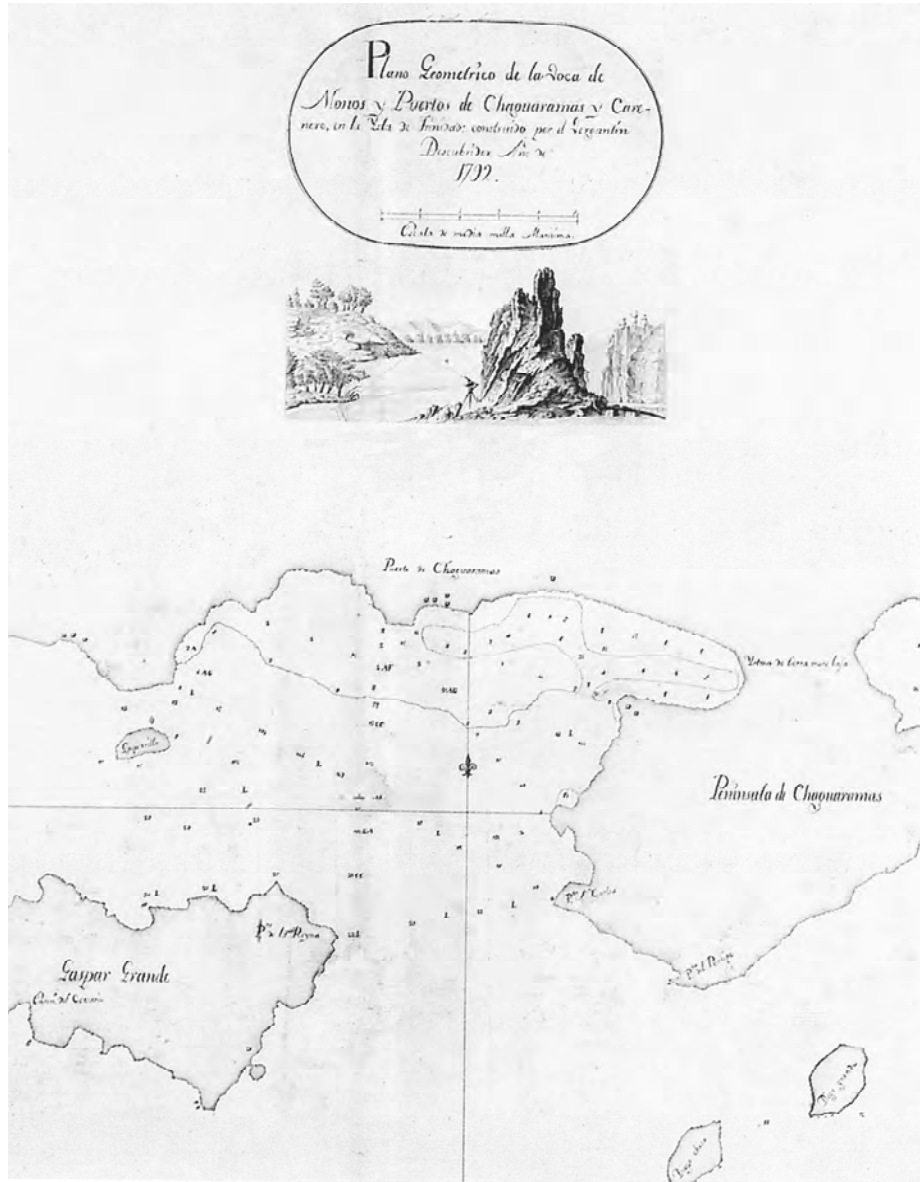
Cosme Damián de Churruca había nacido en Motrico (Guipúzcoa) el 27 de septiembre de 1761. Su carrera militar se inició en 1776, cuando entró como guardiamarina en la Academia de Cádiz, continuando su formación en la de Ferrol. Una vez terminados sus estudios en la Academia, se reintegró al Departamento de Cádiz, siguiendo su carrera militar en servicios de mar hasta el año 1783, en que fue aceptado para seguir el curso de Estudios Mayores en la Academia de Ferrol, donde permaneció hasta 1787 y en la que desempeñó el cargo de profesor ayudante del curso de observaciones astronómicas. En febrero de 1787, junto con su compañero de estudios Ciriaco Cevallos, fue destinado a la fragata *Santa Casilda* para desempeñar tareas de astronomía en la segunda expedición al estrecho de Magallanes, mandada por Antonio de Córdoba, comandante de la fragata *Santa María de la Cabeza*. Al volver en 1789 de la citada expedición, se le destinó como oficial agregado al Observatorio Astronómico de Cádiz, donde continuó su formación técnica a las órdenes de Vicente Tofiño. En 1791 José de Mazarredo le eligió para mandar la expedición del Atlas de la América septentrional, que se inició al año siguiente, de la que regresaría en 1795 habiendo realizado sólo la primera etapa de su comisión, por causa de las enfermedades de la tripulación. A su vuelta, estuvo destinado en Madrid, donde intentó organizar los materiales hidrográficos recogidos en la expedición con vistas a su publicación. A finales de 1796 se reincorporó al Departamento de Cádiz, donde ejerció su carrera militar en momentos políticamente convulsos. Murió el 19 de octubre de 1805 al mando del navío *San Juan Nepomuceno*, en el combate de Trafalgar, habiendo alcanzado el empleo de brigadier de la Armada.

La segunda división de bergantines estaba integrada por el *Empresa*, en el que iba como comandante Joaquín Francisco Fidalgo, ascendido a capitán de fragata para la ocasión con Fernando Noguera, José Hermosilla y Manuel Bergueta; y por el *Alerta*, donde embarcaron Manuel del Castillo, nacido en Nueva Granada, José Meñaca y Sebastián Páez de la Cadena.

Joaquín Francisco Fidalgo había nacido en Urgel (Cataluña) en 1758, ingresando en la Academia de Guardias Marinas de Cartagena en 1773, y ejerciendo como tercer maestro en dicha escuela 1776 hasta 1779. Continuó su carrera militar hasta 1782, en que retornó a la Academia para seguir ejerciendo su magisterio. Allí desempeñó los cargos de primer maestro y de director interino, con diversos paréntesis para participar en campañas navales, hasta 1791. El 7 de noviembre de 1791 fue nombrado comandante de los bergantines *Empresa* y *Alenta* para la expedición hidrográfica del Atlas de las costas de la América septentrional, saliendo de Cádiz el año 1792. Permaneció realizando labores cartográficas hasta el año 1797, en que por razón de la guerra con Gran Bretaña se suspendieron los trabajos, que se reanudaron de forma intermitente después del conflicto bélico. Desempeñó interinamente durante dos años y siete meses, desde 1796, la Comandancia de Marina de Cartagena de Indias y Guarda Costas de Tierra Firme. En 1806 fue nombrado mayor general del Departamento de Cádiz, pero por razones no especificadas no regresó a la Península, ni tampoco volvió en 1808, cuando se inició la guerra contra Francia, motivo por el que se le dejaron de pagar sus sueldos hasta mayo de 1810, en que se reintegró a España. En Cádiz fue nombrado director interino de la Dirección de Hidrografía y de la Compañía de Guardias Marinas, y en 1812, director del Colegio de San Telmo, de Sevilla. En 1813 ejerció durante unos meses como director interino del Observatorio Astronómico de Cádiz. Fidalgo continuó dirigiendo el Colegio de San Telmo hasta su muerte, el año 1820, habiendo alcanzado el empleo de brigadier de la Armada.

Siguiendo el esquema ya establecido en la expedición Malaspina, se emitieron una serie de órdenes para garantizar en los puertos americanos el suministro prioritario de marinería y pertrechos, y prohibir el empleo de los bergantines y sus dotaciones en otras tareas que no fueran las estipuladas en las órdenes que llevaban. Además, se obtuvieron a través del embajador en Londres salvoconductos para que las autoridades británicas de las Antillas no pusieran impedimentos a los trabajos. Cada división llevaba un extenso instrumental tanto astronómico como geodésico que sumaba en total 75 piezas. El *Descubridor* llevaba 20 instrumentos; el *Vigilante*, 17; el bergantín *Empresa* 20, y el *Alerta*, 18 (3). Todos ellos, excepto cuatro que pertenecían al Observatorio Astronómico, fueron adquiridos expresamente en Londres para la expedición o construidos en el arsenal de La Carraca (González 1995: 19-21). Llevaban también almanaques náuticos, cartas de la zona y cualquier obra científica que pudiera ser necesaria.

(3) Relación de los instrumentos astronómicos y geodésicos pertenecientes a la colección de la comisión de Cosme Churrua. MN, Ms. 540.



Operaciones geodésicas en una cartela de un mapa de la expedición de Churruca.

Todo, los instrumentos científicos, el personal, el forro de los barcos, la construcción de ellos, hasta el último detalle estuvo controlado por José de Mazarredo. La expedición salió de Cádiz en junio de 1792, con unas instrucciones muy detalladas dadas por Mazarredo para los dos comandantes.

Se preveía para cada división una duración de seis años, con un rumbo distinto que les llevaría a encontrarse solamente en dos islas, Trinidad y Cuba. Se pretendía, pues, cartografiar estas costas aprovechando los mapas que ingleses y franceses habían hecho de sus posesiones en el Caribe, y verificar las observaciones parciales hechas por otros marinos españoles desde Cuba y Nueva España. Las dos divisiones debían encontrarse en Trinidad, donde establecerían el primer meridiano en Puerto España y pondrían los cronómetros a punto. La primera división estaba encargada de levantar los planos de las Antillas de Sotavento y Barlovento, como eran denominadas entonces las Antillas Menores, es decir, Barbada, Santa Lucía, San Vicente, Granada y Granadilla, hasta llegar a Fuerte Real, en Martinica. Ninguna de estas islas era española, así que no se debía hacer ningún reconocimiento, ya que estaban correctamente cartografiadas; sólo debían comprobar la extensión de cada isla, sus canales de separación y la posición astronómica. De Martinica debían ir a las islas Dominica, Marigalante, Guadalupe, Deseada, Antigua, Barbuda, Montserrat, Redonda, Nieves y San Cristóbal, para hacer las mismas operaciones que en las anteriores. De Guadalupe, donde habrían repostado, debían ir a las islas de San Bartolomé, San Martín y Anguila, fondear en San Eustaquio, y de allí dirigirse a las islas Saba, Aves, Santa Cruz, Santo Tomás y Puerto Rico, desde donde se organizarían reconocimientos de la propia isla y sus canales. En Santo Domingo, las operaciones se limitarían a la parte española, pues la francesa estaba muy bien descrita por Chastenet Puysegur. De Santo Domingo era preciso ir a Cuba, donde se desarrollaría la segunda parte de la campaña de la primera división, haciendo un exhaustivo reconocimiento de la isla y del canal de Bahamas. Una vez terminado el reconocimiento de las costas cubanas, Churruca debía emprender los reconocimientos de la costa norte del seno mejicano, es decir, desde el río Misisipí, Luisiana y Florida hasta el presidio de San Agustín y la sonda de la Tortuga.

La segunda división era la encargada de realizar el plano de la isla de Trinidad y reconocer la costa sur del seno mejicano o Tierra Firme, desde la isla Trinidad, Granada, Margarita, La Guaira y Puerto Cabello, hasta Santa Marta y Cartagena de Indias. Desde allí se organizarían otras campañas en Portobelo, Santo Domingo y Jamaica, y de allí a La Habana, para seguir el reconocimiento del Yucatán y Campeche hasta enlazar con los reconocimientos hechos por la primera división en el río Misisipí.

Salió la primera división de Cádiz el 15 de junio del 1792, deteniéndose para hacer observaciones en las islas Salvajes; los expedicionarios siguieron a la isla de La Palma, en la que levantaron un plano, para pasar a continuación a la de El Hierro, donde comprobaron las mediciones de los cronómetros y la situación de la isla. Llegaron Tobago el día 18, y pasaron el 19 a Trinidad, donde hicieron levantamientos, establecieron el meridiano de Puerto España y, habiendo también arribado la segunda división el 1 de agosto, se repartieron las tareas astronómicas, decidiendo levantar una nueva carta de la isla en lugar de enmendar la que había hecho el piloto Llorente. También, siguiendo las instrucciones de Mazarredo, establecieron el primer meridiano en América en

Puerto España, exactamente en el fuerte de San Andrés, fijando la latitud norte en 10 grados, 38 minutos y 48 segundos y la longitud occidental del meridiano de Cádiz en 55 grados, 22 minutos y 44 segundos. Pero las enfermedades diezmaron a las tripulaciones, por lo que las tareas de Churruca, que eran reconocer las Bocas de los Dragos y las costas norte y oeste de la isla, se demoraron más de lo planeado, mientras Fidalgo se encargaba de levantar planos de la costas sur y este. Una vez reconocida la isla, Churruca dejó las noticias que había adquirido en ella a Fidalgo, para que las completara y enviara a Madrid. Por otra parte, las Antillas se encontraban en una completa ebullición bélica, que se tradujo en la declaración de guerra, del 7 de marzo de 1793, del Directorio francés contra España, su aliada secular, circunstancia que produjo una inversión de las alianzas, que ahora se establecieron con Gran Bretaña. Este estado de cosas tuvo su reflejo en el plan de Churruca, pues ya no contaba con el apoyo de las autoridades francesas para los levantamientos de las islas francesas, antes bien tuvo que protegerse de los corsarios franceses, por lo que se limitó al reconocimiento de la isla Granada, que era inglesa, y a comunicar al ministro los cambios de planes por tantos inconvenientes (4). El 23 de mayo de 1793 recibió permiso para continuar los reconocimientos sin sujetarse al plan estipulado por Mazarredo, y el 26 de junio salieron para Puerto Rico, situando en el camino la isla de Saba y la de Spanish-Town, en las islas Vírgenes, donde establecieron por observaciones astronómicas la situación de este archipiélago, para llegar a la ciudad de Puerto Rico el 3 de julio de 1793. Desde allí envió el comandante dos oficiales en una goleta a reconocer prolijamente las islas Vírgenes, con idea de trazar una carta original de ese archipiélago insuficientemente cartografiado; otros dos oficiales fueron enviados a determinar la costa noroeste de Puerto Rico, mientras Churruca se quedaba haciendo un plano del puerto y de la ciudad. El 22 de octubre regresaron los oficiales, realizando una gran labor, y por medio de «una serie inmensa de triángulos nunca interrumpidos», habían levantado todas las islas, que «pasan de ciento[,] y sus planos particulares». Churruca, por su parte, una vez que ordenó todo este material, salió a la mar el día 20 de noviembre, para seguir examinando la costa suroeste de la isla y ligarla por medio de triángulos con el resto de las observaciones de los oficiales. Terminadas estas tareas, fondearon todos en Puerto Rico el 6 de diciembre. Mientras se ordenaban estos materiales, Churruca destinó dos oficiales a terminar la costa este y a ligarla por medio de triángulos con las Vírgenes, con lo que tal archipiélago y la isla de Puerto Rico quedaron perfectamente cartografiados. El 20 de febrero de 1794 ya estaban trazados todos los mapas, ordenados los elementos y establecidos los relojes para continuar las tareas por las islas de Barlovento «al abrigo de las escuadras inglesas». Pero sus planes se vieron interrumpidos por la orden del gobernador para que socorriera con los bergan-

(4) Francia poseía antes de la guerra las islas de Guadalupe, Dominica, Martinica, Granada, Santa Lucía, San Vicente y Tobago y Santa Cruz, Gran Bretaña, las islas Antigua, Barbados, Montserrat, Neis, Anguila, Barbuda y San Cristóbal; Holanda, la de San Martín, y Dinamarca, que era neutral, Santo Tomás y San Juan.

tines a la isla de Santo Domingo, atacada por los franceses. El 22 de abril, después de muchos inconvenientes, salieron para las islas de Barlovento, situando la Anegada, Sombrero, Anguila, Barbuda, la Antigua, San Cristóbal, Montserrat, Redonda y Nieves. En la Antigua recibió Churruca una ofensa de un navío de guerra inglés, por lo que, necesitando una reparación «al honor de su bandera», alteró el plan de su comisión y navegó a la isla de San Cristóbal en busca del capitán general de la escuadra británica, quien, al no tener autoridad sobre su flota, le hizo desplazarse hasta la isla de Guadalupe en busca del almirante Jervis. Al enterarse de que éste ya había zarpado, para no retrasarse más decidió volver a Trinidad antes de la estación de los huracanes, para invernar allí y conocer cómo se iban desarrollando los acontecimientos bélicos a fin de actuar en consecuencia con vistas a su comisión. En la derrota situó las islas de Anguila, Saba, San Eustaquio y San Bartolomé, y luego la expedición fondeó en San Martín, que era holandesa, y la levantó astronómicamente (5).

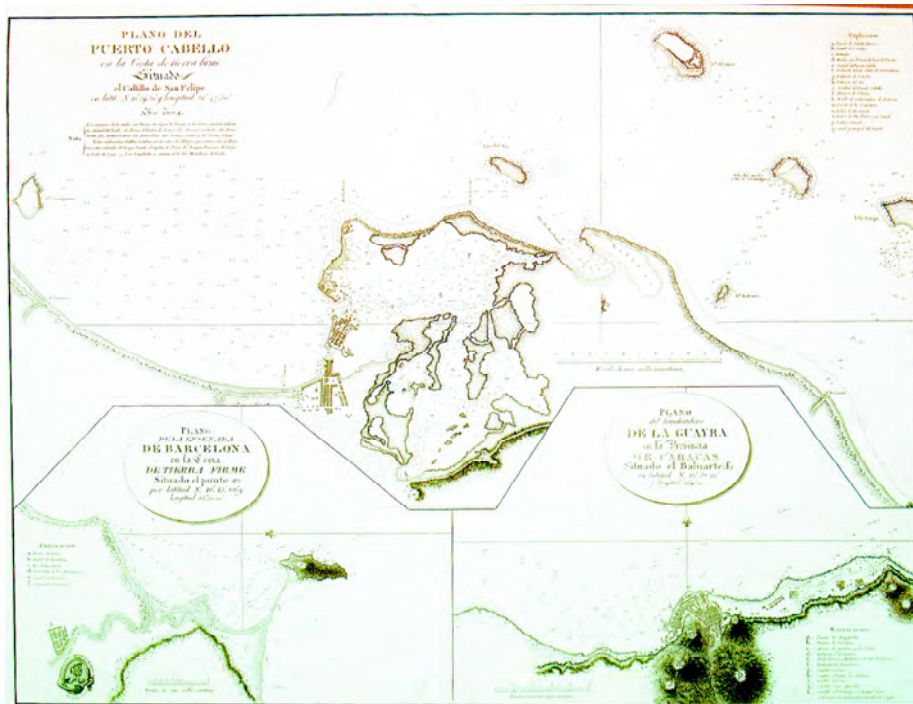
El comandante Churruca establecía el método de trabajo, que consistía en pequeñas separaciones de los bergantines para hacer distintos levantamientos en islas próximas e incluso enviar lanchas de reconocimiento con dos o tres oficiales para hacer comprobaciones puntuales de las costas que luego, una vez verificadas las observaciones, se vertían en la carta general. En esta ocasión, mientras el *Vigilante* localizaba un bajo entre la isla de Montserrat y Saba, el *Descubridor* exploraba la pequeña isla de Aves, reuniéndose luego en la llamada Spanish-Town. En Santa Cruz fueron muy bien recibidos por los daneses, que les proporcionaron sus planos de la isla para que los copiaran. Allí se enteraron de que la isla Guadalupe había sido recuperada por los franceses, por lo que se dirigieron a la Martinica, en poder de los ingleses. Éstos, a pesar de ser aliados, no le dieron permiso para levantar la carta de la isla ni verificar los cronómetros. Una vez llegado a Trinidad el 11 de agosto, recibió la orden de volver a España. Respondía el ministro Valdés a su petición de regreso, hecha en enero de 1794, debido a las enfermedades de su tripulación, ya que según un informe del comandante en abril de ese año el *Descubridor* había perdido 10 hombres muertos, 10 enfermos desembarcados y 32 desertiones (Lucena 2000: 141-142). Pero antes de acatar la orden decidió terminar esta primera parte de su comisión, que estaba muy atrasada ya que la guerra en las Antillas estaba generalizada, habiendo los franceses recuperado las islas de Guadalupe, Marigalante, Deseada y Santa Lucía. No pudo hacerlo inmediatamente porque tuvo que defender las costas de Trinidad por requerimiento del gobernador y hacer varias salidas con los bergantines en defensa de la Granada, hasta que llegó la escuadra de Gabriel de Aristizábal. Una vez allí, la

(5) La descripción de la derrota y los trabajos de la primera división del informe, que el mismo Churruca emitió al llegar a Cádiz, en *Extracto de los acaecimientos y operaciones de la 1ª división de bergantines destinada a perfeccionar la hidrografía de las islas de la América septentrional bajo el mando del capitán de fragata D. Cosme Damián Churruca, iniciando dichas operaciones desde el puerto de Cádiz el 15 de junio de 1792. 1795, octubre, 18, a bordo del Conquistador en Cádiz*. MN. Ms. 320, doc. 26, ff. 188-199.

LUISA MARTÍN-MERÁS

escuadra española retomó su comisión en contra del parecer de Aristizábal, que reclamaba los bergantines para la defensa de Trinidad. Churruca tuvo con él fuertes desavenencias que provocaron que este jefe se quejara al ministro, acusándolo de cobarde porque se escudaba en sus trabajos para evitar los peligros de la guerra. Churruca, esgrimiendo las órdenes recibidas de Madrid, consiguió proseguir sus trabajos en abril de 1795, los cuales se prolongaron hasta el 26 de julio.

Se dirigió entonces a Martinica, que estaba en manos inglesas, ligando por medio de triángulos esa isla con la Dominica, Marigalante, Los Santos y Guadalupe, donde no se pudieron detener esta vez por ser de soberanía francesa, así que siguieron hasta Santa Lucía y Monteverde. Ligaron por medio de triangulaciones todas las islas con el grupo de las Granadillas y Granada. Aunque no pudo examinar la Deseada ni la parte oriental de Guadalupe, consideraba que tenía ya todos los datos para trazar una carta general de las Antillas desde la Barbuda hasta Santo Domingo.



Plano de Puerto Cabello, expedición de Fidalgo.

Dejando los bergantines en la escuadra de Aristizábal, la tripulación se embarcó en la fragata *Santa Perpetua* y, navegando por la costa norte de Santo Domingo y el canal viejo de Bahamas, donde situó algunos puntos de

la costa, llegaron a La Habana el 11 de julio. En esta ciudad situaron el puerto y se observó el satélite de Júpiter con el reloj n.º 3 de Arnold, el único que no estaba averiado. Cuando iban a verificar el plano del puerto construido por José del Río, entró en éste el navío *Conquistador*, que se dirigía a España, donde se embarcaron y llegaron a Cádiz el 18 de octubre de 1795. Habían transcurrido tres años y tres meses, y por diversos problemas, entre ellos las enfermedades y la guerra, la primera división volvía a España sin haber completado más que la primera parte de su comisión, es decir, los trabajos en Trinidad, Puerto Rico, islas Vírgenes y Antillas de Barlovento y Sotavento, dejando para unas nuevas dotaciones el reconocimiento de los canales de la isla de Cuba y la costa norte del seno mejicano desde Luisiana hasta Florida.

Llegó a Cádiz la primera división en 1795 con varios enfermos, y fue Churruca llamado por Valdés para ir a Madrid a tratar sobre finalización de los trabajos y grabación de cartas, pues se pensaban publicar los resultados conjuntos en cuanto terminara sus trabajos la otra división. Churruca pensaba, como se había hecho en la expedición Malaspina, que lo mejor era que fueran a Madrid todos los oficiales participantes, para ocuparse de poner al día los trabajos con vistas a su publicación (6); pero la muerte de Valdés y la toma de posesión del nuevo ministro, Pedro Varela, que sintonizaba mal con las teorías de una Marina ilustrada y de élite y, sobre todo, las circunstancias políticas adversas lo impidieron. Cosme Churruca permaneció en Madrid hasta el verano de 1796, presentó a Godoy sus trabajos sobre la isla Trinidad (González-Ripoll 1992) y concluyó su labor al frente del Depósito Hidrográfico, cuya dirección ostentaba desde marzo de 1796.

Las cartas náuticas, diarios y observaciones de la primera división, al mando de Churruca, se depositaron en la Dirección de Trabajos Hidrográficos, a la espera de los trabajos de la segunda división, de Fidalgo, que permanecía en las Antillas, para publicarlos conjuntamente. Pero entretanto José de Espinosa y Tello, director de dicho establecimiento y gran amigo de Churruca, se ocupó de publicar las cartas generales que éste había levantado en su comisión (7). También fue el primero en dar noticia escrita de los resultados de la

(6) La documentación sobre el grabado de las cartas y trabajos de la comisión de Churruca está en AGM, DH, AP, leg. 4907.

(7) Plano geométrico del puerto capital de la isla de Puerto Rico. Dirección de Hidrografía, 1794.

· Carta esférica de las islas Antillas con parte de la costa del continente de América. Trabajada por los capitanes de navío don Cosme Churruca y don Joaquín Francisco Fidalgo. Dirección de Hidrografía, 1802.

· Carta esférica de las islas Caribes de Sotavento, construida sobre operaciones geodésicas en 1793 por don Cosme Churruca, brigadier de la Real Armada. Dirección de Hidrografía, 1804.

· Carta esférica de los canales que forman la isla de San Martín con las de San Bartolomé y Anguila levantada geoméricamente en 1794 por don Cosme Churruca brigadier de la R.A. Dirección de Hidrografía, 1811.

expedición (Espinosa y Tello 1809) y de las observaciones astronómicas realizadas en ella (8).

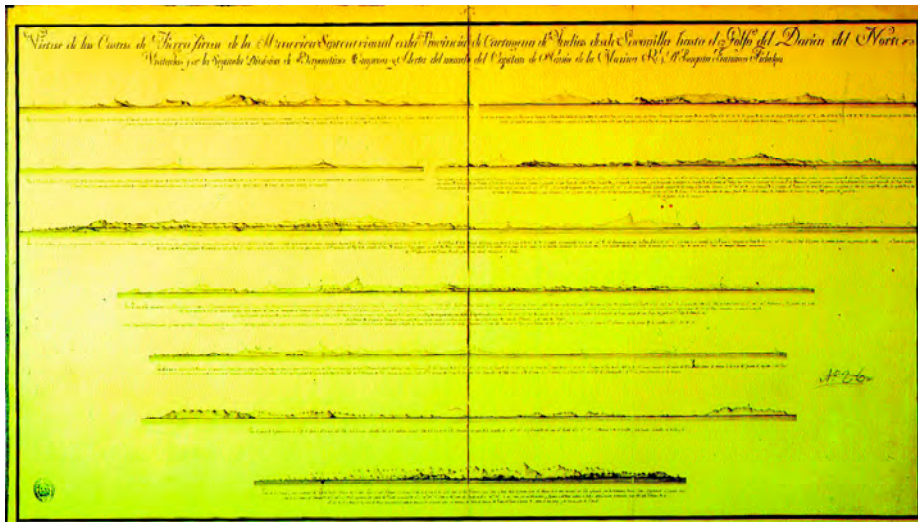
La segunda división de bergantines, al mando de Joaquín Francisco Fidalgo, había salido el 4 de julio de Cádiz, y antes de cruzar el Atlántico se demoró haciendo observaciones en las islas de Madera y Tenerife. En Trinidad se reunieron las dos divisiones y trabajaron simultáneamente, estableciendo el observatorio en el fuerte de San Andrés, en la capital, Puerto España, y levantando conjuntamente el plano de la isla. Fidalgo partió de la isla Trinidad en junio de 1793, dedicándose los seis meses siguientes a levantar la costa venezolana, estableciendo el observatorio en Cumaná, en el castillo de San Carlos de Pampatar, en Isla Margarita, en Nueva Barcelona y en La Guaira. Después de recorrer la costa de Caracas, en febrero de 1794 llegaron a La Guaira, donde Fidalgo se quejó a Madrid de la insuficiencia de las dotaciones. Continuaron los trabajos hidrográficos en Puerto Cabello, costa de Coro, Curazao, Paraguaná, Maracaibo y la costa occidental venezolana. La expedición, siguiendo el plan establecido, continuó los levantamientos cartográficos por la costa colombiana del cabo de la Vela, península de la Guajira, Río Hacha, Santa Marta y las bocas del río Magdalena. El 27 de agosto de 1794 llegaron a Cartagena de Indias, donde establecieron su centro de operaciones. Las campañas no se iniciaron hasta el año siguiente, por las enfermedades de la tripulación, la falta de pertrechos y la cercanía del invierno. Entonces el *Empresa* recorrió las islas del Rosario y San Bernardo y la costa sur de Cartagena, y el *Alerta* procedió a establecer las coordenadas de Portobelo y a levantar los planos de la costa panameña hasta el río Chagres.

La segunda división de bergantines interrumpió su trabajo en agosto de 1797, durante la guerra contra los británicos, dedicándose los buques y la tripulación a misiones bélicas y recibiendo el 26 de marzo de 1798 la orden de reintegrarse a España, para «habilitar de nuevo los bergantines y continuar la comisión en los términos que parezca más conveniente». En carta posterior se le pedía que enviara una copia de los trabajos hidrográficos desde Trinidad hasta el Darién y Cuba, para completar los de Churruca y publicarlos en la Dirección de Hidrografía. Pero Fidalgo, que desde el año anterior a la guerra desempeñaba la comandancia interina del apostadero de Cartagena de Indias y la de guardacostas de Tierra Firme, empleos muy interesantes y con muchas prebendas, no deseaba regresar a España, por lo que escribió al ministro Juan de Lángara en febrero de 1798 diciendo que, aprovechando los salvoconduc-

(8) En efecto, en la memoria cuarta de la Dirección de Hidrografía inserta: «Tabla de alturas meridianas de estrellas observadas en las noches del 26, 27 y 28 de julio de 1793 en la ciudad de Puerto Rico por D. Cosme Churruca con el cuarto de círculo. Discusión sobre la ocultación de Aldebarán por la luna observada en Pto. Rico la noche del 21 de octubre de 1793 por el capitán de fragata don Cosme Churruca. Alturas meridianas de estrellas observadas en la Havana al N. y S. del zenit en la noche del 8 de agosto de 1795 por D. Cosme Churruca con el cuarto de círculo. Padrón de latitudes y longitudes de las costas, islas y escollos de la América Septentrional, en donde se dan las obtenidas por Churruca en las Antillas». La observación de Aldebarán en Puerto Rico ya había sido publicada en 1802 y en el Almanaque náutico de 1804.

LA EXPEDICIÓN HIDROGRÁFICA DEL ATLAS DE LA AMÉRICA SEPTENTRIONAL...

tos que habían dado los ingleses al comienzo de la expedición, creía necesario situar las islas Mulatas y reconocer sus canales antes de dar por concluida su comisión. El 8 de agosto de 1799 recibió el permiso para hacer esas observaciones, con las que se consideraba concluido el levantamiento de las cartas y planos desde el meridiano de la isla de Trinidad hasta el de Portobelo, debiendo después volver a España. En 1802 se reiteró el cese de la expedición y la orden de retorno después de que reconociera la travesía entre Cartagena de Indias y Cuba para situarla en las cartas (Lucena Giraldo 1991). Para entonces Fidalgo comunicaba que estaba terminada la carta esférica n.º 1, desde Trinidad de Barlovento hasta cabo Codera, junto con cinco planos de sus puertos y el padrón de latitudes y longitudes de ella, y la carta n.º 2, desde cabo Codera hasta cabo La Vela, con 13 planos de cartas esféricas de las islas Antillas Menores, además de los puertos comprendidos en dicha carta. Anunciaba que estaban casi terminadas la tercera, desde cabo Codera hasta punta de San Blas, y la cuarta hasta el río de Chagres.



Vista de la costa de Cartagena de Indias, en la expedición de Fidalgo. En el borde inferior aparece su firma.

En los años posteriores, Fidalgo continuó en Cartagena de Indias, sin desempeñar cargo oficial alguno y con órdenes repetidas de reintegrarse a la Península, órdenes a las que él reponía que estaba poniendo a punto los trabajos de la comisión que todavía no había enviado a España, como le ordenaban las instrucciones de Mazarredo y los requerimientos de sus superiores. En 1806 no tomó posesión de su cargo como mayor general del Departamento de Cádiz, ni tampoco volvió en 1808, cuando se inició la guerra contra Francia, motivo por el que se le dejaron de pagar sus sueldos hasta mayo de 1810, en

que se reintegró a Cádiz. Allí fue nombrado por la Junta de Regencia, el 13 de mayo de 1810, director de Trabajos Hidrográficos, lo que produjo una reclamación de Felipe Bauzá, quien estaba desempeñando el cargo interinamente. El 18 del mismo mes se rectificaba la orden, declarando a Fidalgo interino en el cargo. Por su parte, Fidalgo pidió que se agregase a la Dirección de Hidrografía el piloto Sebastián Damiano, por haber estado con él en la comisión del Atlas de la América septentrional, para encargarse de terminar el dibujo de las cartas. En diciembre de ese mismo año, Fidalgo fue nombrado director de la Academia de Guardias Marinas, y a pesar de que intentó mantener los dos cargos, el 24 de febrero de 1811 Bauzá fue nombrado finalmente director interino con opción a ocupar la plaza en propiedad. Finalmente, en 1812 Fidalgo hizo entrega de los trabajos de la comisión, pero sin finalizar, dándose orden de que se terminasen en la Dirección de Hidrografía (9).

A partir de entonces empezaron a aparecer en este establecimiento las cartas procedentes de su expedición (10). Asimismo se publicó en 1810 el derrotero de las costas de las Antillas (Dirección de Trabajos Hidrográficos 1810).

Después del enfrentamiento de Malaspina con Godoy y de los acontecimientos bélicos posteriores, la política científica de la Marina sufrió una inflexión; se abandonaron los grandes y costosos proyectos y se tendió a resolver problemas puntuales. En tiempos de una evidente decadencia económica y política, los recursos de la Marina fueron destinados a la paga de la marinería y a la mejora de los barcos. Se olvidaron las costosas expediciones científicas de los años anteriores, y sus resultados fueron sepultados en los archivos sin extraer de ellas la inmensa información que aportaron ni divulgar el conocimiento científico que recogieron. Aunque la comunidad internacional tuvo noticia de los trabajos de la expedición a través de Alejandro de Humboldt (González Ripoll 1992: 55) y los resultados hidrográficos se publicaron en las cartas de la Dirección de Hidrografía, faltó, igual que había sucedido en la expedición Malaspina, la publicación ordenada y completa de los resultados conjuntos de las dos divisiones, que por otra parte no habían podido cumplir el plan de levantamientos costeros, pues la parte norte del seno mexicano no fue cartografiada. Desgraciadamente, la confirmación de la crisis económica y la pérdida o exilio de los mejores hombres de la Marina ilustrada, durante los conflictos armados de finales del siglo XVIII y principios del XIX, supusieron el fin de una etapa en la que se quiso conectar la Marina con las corrientes del pensamiento científico europeo.

Todas estas circunstancias y las posteriores de España impidieron que se publicasen los resultados conjuntos de las dos divisiones en un gran Atlas de la América septentrional, como se había planeado en la etapa ilusionada de las grandes expediciones ultramarinas organizadas por la Marina.

(9) Existe un listado de los planos que se entregan en AGM, DH, GI, leg. 4911.

(10) Plano del Puerto Cabello en la Costa de Tierra Firme: Situado el Castillo de San Felipe en latit. N. 10°29'30" y longitud 61°47'30". Año 1804 : Dirección Hidrográfica, 1804.

· Carta esférica del mar de las Antillas y de las costas de Tierra Firme desde las bocas del río Orinoco hasta el golfo de Honduras. Madrid : Dirección de Hidrografía. Año 1810.

Bibliografía

- DIRECCIÓN DE TRABAJOS HIDROGRÁFICOS: *Derrotero de las islas Antillas, de las costas de Tierra Firme y de las del seno mexicano formado en la Dirección de Trabajos Hidrográficos para inteligencia y uso de las cartas que ha publicado*. Imprenta Real, Madrid, 1810.
- *Derrotero de las islas Antillas, de las costas de Tierra Firme y de las del seno mexicano*. 2.^a ed. Corregido y aumentado y con un apéndice sobre las corrientes en el océano Atlántico. Imprenta Real, Madrid, 1815.
- Derrotero de las islas Antillas, de las costas de Tierra Firme y de las del seno mexicano*. Imprenta Nacional, Madrid, 1820 (3.^a ed.).
- ESPINOSA Y TELLO, José: *Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo, las cuales han servido de fundamento para la formación de las cartas de marear publicadas por la Dirección de Trabajos Hidrográficos de Madrid, ordenadas por Don José Espinosa y Tello, jefe de Esquadra de la real Armada y primer directo de dicho establecimiento*. T. II. Memoria quarta. *Contiene las observaciones astronómicas practicadas en Puerto Rico, la Guayra, Carta genérica de Indias, la Havana y Veracruz para la exacta colocación de estos lugares; prece-didas de una sucinta noticia de los trabajos hidrográficos ya executados en las islas de Barlovento y Antillas, en las costas de Tierra-firme y en el seno mexicano*. Imprenta Real, Madrid, 1809.
- GONZÁLEZ, Francisco J.: *Instrumentos científicos del Observatorio de San Fernando (siglos XVIII, XIX y XX)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1995.
- MARTÍN-MERÁS, Luisa: *La Dirección de Trabajos Hidrográficos (1797-1908)*. Ed. y coord.; t. I. GONZÁLEZ, Francisco J. y MARTÍN-MERÁS, Luisa: *Historia de la Cartografía Náutica en la España del siglo XIX*; T. II José M.^a Cano Trigo: *Catálogo de las cartas náuticas publicadas*. Ministerio de Defensa-Museo Naval, Madrid, 2003.
- GONZÁLEZ-RIPOLL, M.^a Dolores: *La expedición del Atlas de la América septentrional (1792-1810)*; «Orígenes y recursos», *Revista de Indias*, vol. I, n.º 190, pp. 767-788, 1990.
- «Trinidad, la otra llave de América», en *Cuadernos Lagoven*, Caracas, 1992.
- A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América*. Fundación BBV-CSIC, Madrid, 1995.
- Bajo pólvora y estrellas: Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. Museo Naval, San Sebastián, 2000.
- LAFUENTE, Antonio, y SELLES, Manuel: *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1988.
- LUCENA GIRALDO, Manuel: «El estudio de la travesía de Cartagena de Indias a Cuba por la Expedición Hidrográfica del atlas Americano», en *Asclepio*, vol. XLIII, fasc. 2, pp. 199-216, 1991.
- «Joaquín Francisco Fidalgo y la expedición cartográfica del Atlas americano», en *Marinos cartógrafos españoles*. Prosegur, Madrid, 2002, pp. 129-149.

· Carta Esférica de la isla Margarita y sus canales con el golfo del Carraco en la costa firme, levantada en el año de 1793 por la 2.^a División de Bergantines del Rey *Empresa y Alerta*, al mando del brigadier de la Real Armada D. Joaquín Francisco Fidalgo. Dirección de Hidrografía, Madrid, 1816.

· Carta Esférica de las Costas de Tierra Firme en quatro hojas, que comprende desde la longitud de 53° 45' occidental de Cádiz hasta 73° 50' del mismo meridiano, levantada de orden del Rey desde 1793 hasta 1802 por la 2.^a División de Bergantines *Empresa y Alerta*, al mando del brigadier de la Real Armada D. Joaquín Francisco Fidalgo y publicada de orden de S. M. en la Dirección de Hidrografía, 1816.

· Carta Esférica de parte de la Costa del Darién del norte con las Islas Mulatas que la hacen frente desde la de Pinos hasta la Punta San Blas del golfo del mismo nombre, levantada por orden del Rey por la 2.^a División de Bergantines *Empresa y Alerta*, al mando del brigadier de la Real Armada D. Joaquín Francisco Fidalgo. Dirección de Hidrografía, Madrid, 1817.

LUISA MARTÍN-MERÁS

MARTÍN-MERÁS, Luisa: *El Atlas marítimo de España*, «Cicle de conferencies presentat amb motiu del symposium IMCOS». Barcelona, 3, 4 y 5 de octubre de 1986. Institut Cartogràfic de Catalunya, Barcelona, 1986, pp. 49-60.

Cartografía marítima hispana: la imagen de América. Ed. Lunwerg, Madrid, 1993.

«Cosme Damián de Churruca, científico: ilustración versus adocenamiento», en *Cosme Damián de Churruca*, catálogo de la exposición. Museo Naval, Madrid, 2005, pp. 21-40.

LA SUBLEVACIÓN CANTONAL DE 1873 EN EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CÁDIZ

La Marina resiste en el arsenal de La Carraca

Manuel ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS
Investigador histórico

Antecedentes y prolegómenos

En la mañana del sábado 12 de julio de 1873 se iniciaba en Cartagena la sublevación cantonal, preparada desde varias semanas antes por el Comité de Salud Pública de Madrid. Dos días más tarde, lunes 14 de julio, tras una tímida resistencia por parte de sus mandos, se unía a la sublevación la escuadra surta en su rada, la denominada Fuerza Naval del Mediterráneo, que constituía la principal fuerza naval operativa de la Marina de Guerra española de la época y su importante arsenal naval. El mismo día 12 se proclamó desde el Ayuntamiento de Cartagena el Cantón murciano, el primero de la sublevación cantonal española, destituyéndose a la corporación municipal y nombrándose una Junta de Salvación Pública, que encabezaría el veterano republicano cartagenero Pedro Gutiérrez de la Puente. Tres días más tarde, 15 de julio, se unieron a la sublevación cantonal la ciudad de Murcia, con Jerónimo Poveda a la cabeza, y varias localidades de la provincia, que destituyeron a las autoridades locales y formaron, igualmente, juntas revolucionarias. La sublevación cantonal española del verano de 1873 acababa de empezar.

A partir de ese momento, la sublevación se extendió rápidamente como un reguero de pólvora por todo el Levante y Andalucía y algunas ciudades y localidades de Castilla la Vieja. El día 18 se sublevó y proclamó cantón la ciudad de Granada, bajo la dirección de Francisco Lumbreras y Ramón Maurell; el 19, Almansa, Valencia, Torrevieja, Alicante, Cádiz —encabezada por el propio alcalde popular, Fermín Salvochea—, San Fernando —con su alcalde, Federico Mota, a la cabeza—, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera y Sevilla, al mando del general Fernando Pierrad y del antiguo alcalde de la localidad, Balboa, y un día más tarde, Castellón de la Plana, bajo la dirección del diputado González Chermá. La problemática ciudad de Málaga, con su gobernador civil a la cabeza, lo hizo el 21, y el 22 hicieron lo propio Alicante, Valencia, Salamanca, Ávila —a las ordenes de Miguel Cuadrillero—, Bailén, Jaén —liderada por el brigadier Peco—, Andújar, Algeciras, Cádiz y Tarifa.

La sublevación cantonal había prendido en media España, afectando a dos de sus más importantes departamentos marítimos, Cartagena y Cádiz, y a un importante número de sus unidades navales. Pero el desarrollo de los acontecimientos, el comportamiento de sus mandos y su repercusión en el resultado final de la sublevación serían muy diferentes en ambos departamentos. Mientras que en el de Cartagena, que fue el primero en sublevarse, triunfó plenamente, debido a la relativa sorpresa que supuso, tanto para el gobierno de Madrid como para las autoridades locales, y a la escasa resistencia mostrada por los mandos de la Marina y del Ejército, en el de Cádiz, iniciada la sublevación siete días después que en Cartagena, terminó fracasando, precisamente por la decidida resistencia mostrada por los marinos en el arsenal de La Carraca. El Departamento Marítimo de Ferrol estuvo en esta ocasión exento de sublevaciones cantonales, debido a que su arsenal naval se encontraba en esos momentos clausurado, tras los acontecimientos revolucionarios de octubre del año anterior, es decir, la insurrección republicana encabezada por el coronel de Artillería Bartolomé Pozas Soler, el teniente coronel de Caballería Ortega y el capitán de fragata Braulio Montojo, tras cuyo fracaso la mayor parte de los republicanos intransigentes locales se hallaban todavía en el exilio o estaban muy escarmentados por la dura represión sufrida (1).

Los acontecimientos en el Departamento Marítimo de Cartagena, así como los antecedentes históricos generales y las causas de la sublevación cantonal a nivel nacional, ya han sido presentados en un artículo previo (2), por lo que esta segunda parte se referirá, exclusivamente, al caso concreto del Departamento Marítimo de Cádiz, en cuya provincia los republicanos del denominado sector intransigente dominaron la situación desde prácticamente los primeros días de la República (febrero de 1873), destacando a su cabeza el propio alcalde popular de la ciudad de Cádiz y diputado a Cortes Fermín Salvochea.

Tras el triunfo federal en las elecciones del mes de mayo de 1873 y la proclamación de la República Federal en las Cortes de Madrid el 7 de junio, en la ciudad de Cádiz se desató una viva polémica sobre cuál debía ser el modelo de descentralización y autonómico más apropiado y conveniente para los intereses de la provincia. La propuesta aprobada por las Cortes de que en el nuevo Estado federal español la provincia de Cádiz se integrara en Andalucía Baja preocupaba enormemente a los gaditanos, ante el temor de que terminaran siendo controlados por la poderosa ciudad de Sevilla, por lo que entre los dirigentes federalistas locales empezó a predominar la antigua idea de que Cádiz se convirtiera en una ciudad libre, siguiendo el modelo hanseático noreuropeo.

(1) ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel: *La Marina durante el reinado de Amadeo de Saboya y la insurrección prorrepública del Arsenal de Ferrol de octubre de 1872* (inédito).

(2) *Julio de 1873: la sublevación cantonal triunfa en los buques de la Fuerza Naval del Mediterráneo y en el Arsenal Naval de Cartagena* (inédito).



Figura 1. Fermín Salvochea (1842-1907), destacado dirigente republicano federal durante el Sexenio Democrático y diputado a Cortes y alcalde popular de la ciudad de Cádiz durante la I República. Sería el líder de la sublevación cantonal de Cádiz y de su provincia en el verano de 1873. (Grabado de la época. Del libro de Pedro Parrilla Ortiz *El cantonalismo gaditano*.)

Dentro de esta viva polémica, el 8 de junio se organizó en Cádiz una manifestación masiva de los republicanos, con participación de más de 6.000 asistentes, en la que muchos de los presentes pidieron a gritos la constitución de un cantón gaditano, dentro de la República Federal española, como solución más eficaz, según ellos, para resolver los importantes problemas económicos y sociales de la zona. Pocas semanas más tarde, el 19 de junio, los concejales del ayuntamiento se reunieron para discutir esta cuestión, siendo su opinión mayoritaria la de que Cádiz debería autoconstituirse en cantón, de acuerdo con sus intereses locales y sin ningún tipo de imposiciones desde el gobierno central, lo que se conocía en la época como «federalismo de abajo arriba», así como que dicho cantón estuviera constituido únicamente por las ciudades de Cádiz y San Fernando, excluyendo del mismo incluso al resto de los pueblos de la provincia.

Pocas semanas después, entre el 12 y el 15 de julio, y coincidiendo con el comienzo de la sublevación cantonal en Cartagena y en la provincia de Murcia, se celebraron en Cádiz elecciones municipales, en las que, a pesar de la alta abstención registrada —tan sólo votaría el 18,7 por 100 de los electores—, se marcarían nuevamente las profundas diferencias existentes entre los dos grandes sectores del republicanismo de la época, «benévolos» e «intransi-

gentes», e incluso se constataría el descenso de popularidad del alcalde y líder de los intransigentes locales, Fermín Salvochea, que resultó tercero en la lista de candidatos del colegio Merced y Extramuros, considerado el principal reducto de los federalistas intransigentes gaditanos.

Por su parte, en la vecina ciudad de San Fernando la situación la controlaba su propio alcalde, el también republicano intransigente Federico Mota, comandante del batallón local de Voluntarios de la República, quien mantenía un fuerte enfrentamiento personal con el capitán general del departamento marítimo, contralmirante José Ignacio Rodríguez de Arias Villavicencio, por dos importantes cuestiones: la petición de armamento ligero para el rearme de los Voluntarios de la República locales, la antigua Milicia Nacional, y el intento de coacción para que se expulsara del arsenal a los maestros de taller y personal no adicto a los republicanos federales. La negativa del capitán general a ambas pretensiones motivaría que el alcalde iniciara una serie de acciones de presión, en forma de desplantes y de huelgas de los trabajadores de la maestranza del arsenal, e incluso daría pie a desórdenes en la ciudad y a enfrentamientos verbales con algunos mandos de Infantería de Marina, disturbios a los que la máxima autoridad de Marina respondió, el 5 de julio, con el refuerzo de las guardias del acuartelamiento de dicho cuerpo, de cuyos depósitos solicitaban las armas los voluntarios. Esta actitud de fuerza sería aprobada plenamente por el gobierno de Pi y Margall, quien haría intervenir al gobernador civil de la provincia, Faustino Moreno Portela, para que apaciguara los encendidos ánimos del alcalde y sus voluntarios.

Comienza la sublevación en Cádiz y San Fernando. La Marina se mantiene fiel al gobierno central

Al amanecer del sábado 19 de julio, el alcalde Salvochea recibía un telegrama de Sevilla en el que se le anunciaba que, pocas horas antes, esta ciudad se había unido a la sublevación cantonal iniciada en Cartagena el día 12 y que se constituía en cantón federal libre e independiente.

Salvochea se puso inmediatamente en contacto con los gobernadores civil y militar de la plaza, a los que comunicó su intención de unirse a la sublevación cantonal en marcha. El gobernador civil, Faustino Moreno Portela, declinó su mando en la autoridad municipal, mientras que el militar, brigadier Pedro Eguía, se ofreció enseguida a secundar, con las fuerzas de la guarnición, al movimiento insurreccional.

Sin pérdida de tiempo, a las seis de la mañana de ese mismo día el alcalde ordenó repicar las campanas del ayuntamiento, de la catedral y de todas las iglesias de la ciudad, con objeto de convocar al vecindario y comunicarle los nuevos acontecimientos. Mientras tanto, los Voluntarios de la República ocupaban los puntos urbanos estratégicos, concentrándose el primer batallón en el cuartel de San Roque; el segundo, en el de Santa Elena; la brigada montada, en el baluarte de Capuchinos, y las compañías de zapadores-bombe-

Alcaldía Republicana Federal de Cádiz.

El Ayuntamiento en sesión de 7 del que rige, designó para presidir las mesas interinas en las próximas elecciones Municipales que han de tener efecto durante los días doce, trece, catorce y quince del presente, a los Ciudadanos Concejales, cuyos nombres a continuación se expresan.

1.º Colegio: S. Francisco y S. Carlos.
Ciudadano Isidoro Angel.

2.º Constitución.-C.º Juan Morilla.

3.º 1.ª Sección.-Cortes.-C.º Manuel Guerra.

2.ª id.-Hospicio.-C.º José M. Rendon.

4.º Correo.-C.º Antonio de Góngora.

5.º Hércules.-C.º Enrique Bartorelo.

6.º Palma.-C.º Francisco Pacheco.

7.º Libertad.-C.º Miguel Mendoza.

8.º Escuelas.-C.º Pablo Perez Lazo.

9.º Pópulo.-C.º Calisto Garcia Gomez.

10 1.ª Sección, Merced.-C.º Francisco Lopez Mas.

2.ª Sección.-Extramuros.-C.º Antonio Fernandez y Fernandez.

Los suplentes en las referidas Presidencias los serán los Alcaldes de los Barrios respectivos.

Cádiz 10 de Julio de 1873.

El Alcalde.
Fermin Salvochea

El Secretario.
José M.º Jurado

Figura 2. Proclama de la Alcaldía Federal de Cádiz donde se designan los presidentes de mesa para las elecciones municipales del 12 al 15 de julio de 1873. Va firmada por el alcalde Fermín Salvochea. (Del libro de Pedro Parrilla Ortiz *El cantonalismo gaditano*.)

ros, en la planta baja del edificio de la Aduana. Por otra parte, diversas compañías ocupaban la estación de ferrocarril y el fuerte de La Cortadura.

Controlada la ciudad, Salvochea, en compañía de varios concejales y miembros de la diputación provincial y del comité republicano local, se trasladó al edificio de la Aduana, en el que izó una bandera roja, insignia adoptada por todos los cantones que se iban proclamando, y constituyó un comité de salud pública que asumió la representación de la provincia. Acto seguido se publicó un primer manifiesto (3), en el que se justificaba este su proceder anunciando que, «proclamada la República Federal por los representantes de la nación, ha sido necesario que las provincias se constituyan por sí a fin de contrarrestar el espíritu centralizador de las organizaciones pasadas y salvar

(3) PARRILLA ORTIZ, Pedro: *El cantonalismo gaditano*. Ediciones de la Caja de Ahorros de Cádiz, Cádiz, 1983, p. 123.

CIUDADANOS ¹⁸⁷³

DE LA

PROVINCIA DE CÁDIZ.

Proclamada la República Federal por los Representantes de la Nación, ha sido necesario que las provincias se constituyan por sí á fin de contrarrestar el espíritu centralizador de las organizaciones políticas pasadas, y salvar para siempre al pueblo español de todas las tiranías.

Carrizosa, Sevilla y otras provincias proclamaron ya su independencia, nombrando un Comité de Salud pública que con la mayor decisión represente en los momentos supremos que atraviesa la patria, las doctrinas republicanas federales que han de ser el cimiento inquebrantable de la sociedad Española.

Proceso es que la provincia de Cádiz allegara su poder, no concurre á la obra regeneradora iniciada ya, formándose un Comité de Salud pública provincial, que cumpla con aquellos deberes que consignamos.

El Ayuntamiento de Cádiz, la minoría de la Diputación y el Comité Republicano, representados en el Comité de Salud pública cada uno por nueve de sus individuos, asume hoy la representación de la provincia hasta tanto que por un medio democrático directo se constituya definitivamente.

Este Comité al dirigirse al pueblo hace una satisfacción al poderindicador que cuenta con él para llevar á cabo todas las reformas y medidas necesarias en este instante.

Proceso es que la Milicia voluntaria y fuerza del ejér-

cito de mar y tierra, se conserve como hasta aquí, como un modelo de subordinación, y como un solo hombre para salvar la República Democrática Federal y la dignidad pública.

Unámonos todos los hombres de corazón, amantes del progreso de la humanidad, y todos inspirados en el bien del pueblo concurramos á llevar á cabo la salvación de la patria.

Pueblos de la provincia, ciudadanos de toda Andalucía, responded al llamamiento de vuestros hermanos de esta, secundádonos con el mayor entusiasmo.

Este Comité no descansará un instante y promete hacer pública á la mayor brevedad todas las medidas tomadas, que crea de su deber, para el sostenimiento del concierto público con el fin de salvar la República Democrática federal.

Cádiz 19 de Julio de 1873.

Fermín Salceda.—Antonio Obispo y García de Meneses.—Antonio de Góngora.—Calisto García Gómez.—Francisco de la Viesca.—Pablo Pérez Lazo.—Francisco Pacheco.—Enrique Bortolero.—José María Sobremonte.—Pedro Bolserques.—Maur. Coll.—Agueda Rivera.—Antonio Ortiz y Perea.—Joaquín Díaz Llovet.—Antonio Gutiérrez.—Eduardo Gutiérrez.—Felipe Saenz.—Gerónimo Méndez.—Emilio Veumurgum.—Ricardo Busto.—Francisco Abuelo.—Domingo Tablo.—Eduardo Corleto.—Manuel Yago.—José Casel.—Antonio Gutiérrez Agüera.—Miguel Mestiza Salceda.

Figura 3. Proclama del Comité de Salud Pública de Cádiz, publicada el 19 de julio de 1873, en la que se anuncia la constitución del cantón gaditano. (Del libro de Pedro Parrilla Ortiz *El cantonalismo gaditano*.)

para siempre al pueblo español de todas las tiranías». En dicho manifiesto se enviaba un claro mensaje dirigido a obtener la subordinación de las guarniciones militares de la provincia: «Preciso es que la milicia voluntaria y las fuerzas del Ejército de Mar y Tierra, se conserven como hasta ahora, como modelo de subordinación y como un solo hombre, para salvar la República Democrática Federal y la dignidad pública».

En una segunda proclama, publicada también ese mismo día, el nuevo Comité de Salud Pública de la provincia de Cádiz anunciaba que el gobernador militar de la plaza y de la provincia, con las fuerzas de su mando, «había secundado el movimiento con el mayor entusiasmo», así como que «el Comité de Salud pública, las fuerzas del Ejército de Mar y Tierra y los voluntarios de la República quedan encargados de la conservación del orden y tranquilidad pública».

El comité se constituyó en comisión permanente y distribuyó sus funciones por comisiones: Guerra, Gobernación, Hacienda, Justicia, Beneficencia y Servicios Sanitarios e Intereses Materiales, recayendo la de Guerra, que se encargaba de las cuestiones de organización, propaganda y defensa, en seis personas: el propio Salvochea y los también republicanos intransigentes Viesca, Llovet, Rivera, Pacheco y Veamurguía.

De acuerdo con lo prometido por el gobernador militar, unido desde el primer momento a la sublevación e integrado por añadidura en el Comité de Salud Pública, hacia las siete de la tarde del mismo 19 de julio las fuerzas de guarnición de la plaza, dos compañías del 2.º Regimiento de Artillería a pie del Ejército y diversas fuerzas de Sanidad, los Cuerpos Francos y la Administración Militar, a las que había que añadir 106 miembros de la Guardia Civil y 118 del Cuerpo de Carabineros, hasta el momento recluidas en sus acuartelamientos, se unían a los Voluntarios de la República en un acto celebrado frente al cuartel de la Bomba, desde cuyo balcón principal el brigadier Eguía les dirigió unas vibrantes palabras, que finalizaron con el mensaje de que «sucudiese lo que sucediese, estaba siempre dispuesto a defender la libertad, a cuyo servicio había consagrado su vida y su acero» (4).

A lo largo del sábado 19 de julio, y a medida que les iban llegando noticias sobre el triunfo de la sublevación en la ciudad de Cádiz, la mayoría de los pueblos de la provincia se fueron incorporando al movimiento insurreccional. Éstos serían los casos concretos de San Fernando, Sanlúcar de Barrameda, Jerez de la Frontera, Chiclana, Puerto Real, Vejer, La Línea, Alcalá de los Gazules, San Roque, Conil, Sanlúcar, Benaocaz, Villaluenga del Rosario, Espera y Paterna. Al día siguiente lo haría Algeciras, que se constituyó en cantón independiente del de Cádiz, y Tarifa, mientras que Jerez, cuyo alcalde era favorable a unirse al cantón de Cádiz, desistiría ante la abierta oposición de las fuerzas de su guarnición, un batallón de Infantería, un escuadrón de Caballería, una compañía de Artillería y diversas fuerzas de carabineros y de la Guardia Civil, que procedieron a desarmar a los Voluntarios de la República locales. Finalmente, el ayuntamiento de El Puerto de Santa María se manten-

(4) PARRILLA ORTIZ, Pedro: *op. cit.*, p. 127.



Figura 4. Tropas del Ejército marchando por las calles de Cádiz, ciudad emblemática y cuna del liberalismo español decimonónico, durante el Sexenio Democrático. (Grabado de la época.)

dría indeciso y a la expectativa, sin pronunciarse en ningún sentido y manteniendo el orden con la ayuda de diversos comités de ciudadanos y de los propios Voluntarios de la República locales.

Mientras tanto, en Cádiz, el Comité de Salud Pública continuó emitiendo decretos y acuerdos de todo tipo y ámbito, muchos de ellos de hondo matiz reformista, socioeconómicos y religiosos, como la incautación de los bienes del Estado y el desestanco del tabaco, el derecho a acuñar moneda propia, la abolición del papel sellado, de la contribución de puertas y consumos y de los tratamientos, la supresión de la lotería oficial, el aumento de los haberes de los Voluntarios de la República, la abolición de la libertad de imprenta —medida escasamente democrática, por cierto—, la separación de la Iglesia y el Estado, la supresión de las órdenes religiosas, así las masculinas como las femeninas, la incautación de los conventos y de los libros de los archivos parroquiales, el cierre de iglesias y capillas, con secularización de templos incluida, la prohibición de la enseñanza religiosa en las escuelas públicas y la secularización de los cementerios.

En el ámbito puramente militar, las reformas se centraron en la abolición de las quintas y las matrículas de mar en todas sus formas, de suerte que se licenció a todos los soldados y marineros que no desearan continuar en servicio, reclamo que sería muy bien aprovechado por los intransigentes cantonales

para conseguir la adhesión de algunas tripulaciones de la Escuadra, mientras que al cuadro de oficiales se les indicaba «que (...) continuará prestando servicios a las órdenes de este comité, con el mismo haber y en la misma forma que hoy tienen» (5).

San Fernando sería la primera localidad en unirse a la sublevación cantonal gaditana, y a su cabeza se pondría su propio alcalde, Federico Mota, apoyado por el batallón local de Voluntarios de la República y por la propia compañera sentimental del edil, Francisca Gante, más conocida en la localidad como la *Peinadora*, la cual, al parecer armada de un enorme pistolón y desde un coche de caballos requisado, se encargó de dirigir personalmente las primeras acciones insurreccionales, entre las que se incluyeron insultos y provocaciones a jefes y oficiales de la Marina y a sus familias.

En la misma mañana del sábado 19 de julio, y tras conocerse el triunfo de la sublevación en la ciudad de Cádiz, los intransigentes de San Fernando hicieron sonar las campanas de todas las iglesias y ocuparon uno por uno los lugares estratégicos de la localidad, procediendo a continuación a crear su correspondiente Comité de Salud Pública. A mediodía, el Comité de Salud Pública de Cádiz envió un emisario, el teniente coronel gaditano Soler, al capitán general del departamento marítimo, con un mensaje escrito en el que se le comunicaba que acababa de formarse el cantón gaditano, al que se le invitaba a unirse. El contralmirante Rodríguez de Arias le transmitió su negativa a secundar la sublevación, por depender la Marina del poder central, como en todas las repúblicas federales existentes, y añadiendo que «la Marina nunca ni por nada reconocería otro gobierno que al legítimo de la nación y jamás a uno que enarbolaba una bandera que no era la española» (6). La respuesta de los marinos exasperó aún más al alcalde Mota y a sus voluntarios, los cuales, hacia las diez de la noche del mismo 19 de julio, intercambia-



Figura 5. El contralmirante José Ignacio Rodríguez de Arias Villavicencio, capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz durante la sublevación cantonal del verano de 1873. (Grabado del Ministerio de Marina.)

(5) Publicado en el *Boletín Oficial de la Provincia* de 23 de julio de 1873 y en los periódicos *Diario*, *El Comercio* y *Federación Andaluza* de los días 21 y 23 de julio de 1873.

(6) CERVERA PERY, José: *Juan Bautista Topete, un almirante para una revolución*. Ministerio de Defensa, Servicio de Publicaciones de la Armada, Madrid, 1995, p. 208.

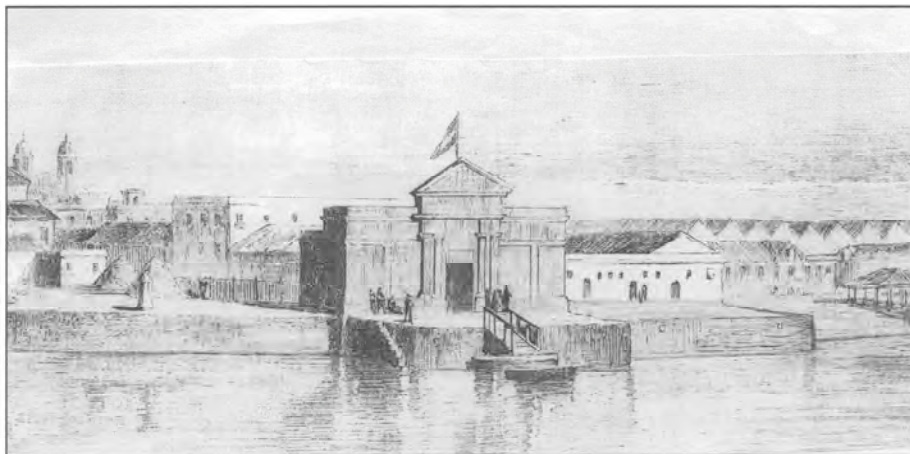


Figura 6. Puertas del arsenal de La Carraca, en Cádiz, durante la época de la sublevación cantonal del verano de 1873. (Grabado de la época de *La Ilustración Española y Americana*.)

ron ya los primeros disparos de fusil con los centinelas del cuartel de Infantería de Marina de San Fernando.

El domingo 20 el comité gaditano decidió pasar a la ofensiva y amenazar claramente a los marinos, enviando a San Fernando, hacia las siete de la tarde, un tren especial con dos compañías de Artillería del Ejército con cuatro piezas, y seis compañías de Voluntarios de la República, al mando de un teniente coronel de Artillería del Ejército.

La llegada de los refuerzos cantonales decidió finalmente al contralmirante Rodríguez de Arias, por obvias razones de seguridad y en previsión de un posible agravamiento de la situación, a ordenar el día 21 el repliegue al arsenal de La Carraca de todas las fuerzas del Regimiento de Infantería de Marina —unos 400 hombres—, mandadas por el general Rivera, junto con todo el personal de la capitania general con sede en la población de San Fernando. Este repliegue estratégico, unido al hecho de que se uniera a los sublevados un remolcador que acababa de salir del arsenal, envalentonaría a los cantonales, quienes procedieron a ocupar la población de San Carlos, próxima a San Fernando y donde vivían la mayoría de las familias de los marinos, y a establecer barricadas y parapetos en las zonas de la Albina y el Zaporito con objeto de cortar el único camino de acceso por tierra al arsenal.

Ante el riesgo de enfrentamiento que se avecinaba, un importante número de personas —cerca de 30.000, según la prensa de la época, aunque parece una cifra altamente exagerada— abandonó la población y los pueblos vecinos con dirección a El Puerto de Santa María, mientras las nuevas autoridades cantonales, siguiendo las indicaciones del comité gaditano, procedían a cerrar e incautarse de hasta 18 conventos e iglesias de la localidad, donde quedaron abiertas al culto sólo cuatro parroquias.

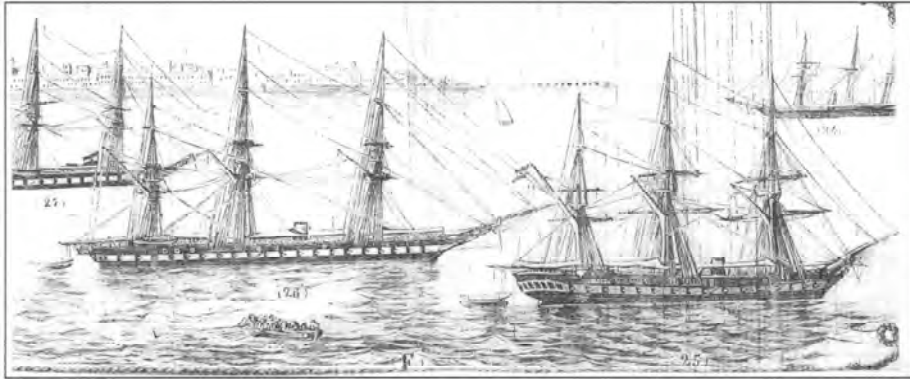


Figura 7. La escuadra de Reserva, destinada en el Departamento Marítimo de Cádiz en julio de 1873 y que se vio implicada en los sucesos de la sublevación cantonal. En esos momentos estaba compuesta por la fragata de hélice *Navas de Tolosa*, las corbetas *Villa de Bilbao* y *María de Molina*, los vapores de guerra *Ciudad de Cádiz*, *Colón*, *Liniers*, *Álava* y *Piles*, y las goletas *Diana* y *Concordia*. (Grabado de la época de *La Ilustración Española y Americana*.)

Conseguidos los primeros éxitos de la sublevación, tanto Salvochea como el brigadier Eguía, jefe militar de las fuerzas cantonales, comprendieron enseguida la importancia de conseguir unir a la sublevación las considerables fuerzas que la Marina concentraba en el arsenal de La Carraca: fragata de hélice *Navas de Tolosa*, corbetas *Villa de Bilbao* y *María de Molina*, vapores de guerra *Ciudad de Cádiz*, *Colón*, *Liniers*, *Álava* y *Piles*, y goletas *Diana* y *Concordia*, junto con otros buques menores del tren naval del departamento. Se hacía fundamental conseguir la adhesión de estas fuerzas, muchas de ellas muy politizadas y favorables a la adhesión, tanto para garantizar la consolidación de lo ya conseguido en Cádiz y San Fernando como para poder enfrentarse con posibilidades de éxito a las tropas del general Manuel Pavía, que el gobierno de Madrid había enviado para pacificar Andalucía.

Tras cortar todos los accesos por tierra al arsenal de La Carraca, a las dos de la tarde del lunes 21 de julio el brigadier Eguía encabezaba una segunda expedición de voluntarios a San Fernando, formada por unos 900 hombres y dos piezas de artillería, y hacía llegar al contralmirante Rodríguez de Arias unas condiciones de rendición cuyo plazo de aceptación se fijaba en las nueve de la mañana del día siguiente. El capitán general del departamento, con objeto de estudiar y valorar la grave situación creada, convocó una junta urgente de mandos en el despacho del comandante general del arsenal, Cayetano Lobatón, junta en la que se vertieron opiniones y se adoptaron actitudes muy diversas, dentro de un ambiente de gran tensión. Mientras que determinados altos mandos, encabezados por el propio capitán general, consideraban muy difícil e incluso inútil la resistencia, por la escasa garan-



Figura 8. Unidades de la Marina situadas en línea de fila y en posición de combate en el caño grande de La Carraca, defendiendo el arsenal naval de los ataques de los cantonales a finales de julio de 1873. (Cuadro del Museo Naval de Madrid.)

tía de fidelidad de las dotaciones de los buques y la poca probabilidad de recibir refuerzos, y recomendaban negociar con los insurrectos, un importante número de mandos intermedios, liderados por el entonces capitán de fragata Pascual Cervera Topete, el secretario del arsenal, Eduardo Montojo, el comandante de Infantería de Marina Olegario Castellani y el comandante de la goleta *Concordia*, teniente de navío Celestino Lahera, se opusieron abiertamente a cualquier tipo de negociación y optaron por recomendar aprestarse a defender con las armas las instalaciones y los buques que tenían a su cargo. En esta actitud entreguista del contralmirante Rodríguez de Arias parece ser que influyó, y de forma directa, su situación familiar personal. En aquellos mismos días, su propio hermano Rafael, también contralmirante y comandante general de la escuadra del Mediterráneo, destinada en Barcelona, se encontraba de permiso en la provincia de Cádiz con su madre, de ochenta y un años de edad, intentando refugiarse en el arsenal de La Carraca en busca de protección ante la grave situación insurreccional de la provincia. Al encontrarse todos los accesos del arsenal bloqueados por los cantonales, se dirigieron a la vecina colonia británica de Gibraltar, en la que embarcaron en la fragata de guerra británica *Triunfo*, que los trasladó a Lisboa; desde allí, posteriormente, se dirigieron a Madrid, donde Rafael se puso a las órdenes del ministro de Marina.

Pero, volviendo a la junta de mandos del arsenal de La Carraca del 21 de julio, ésta se disolvió sin conclusiones y sin órdenes concretas, aunque el triunfo de la opción de la defensa a ultranza iría ganando poco a poco adeptos entre los mandos más jóvenes. El capitán de fragata Pascual Cervera, con los años futuro comandante en jefe de la Escuadra de Operaciones de Cuba, que

resultaría hundida en el histórico combate de Santiago de Cuba el 3 de julio de 1898, tomó la iniciativa y se convirtió en el verdadero líder de la defensa. Nombrado provisionalmente ayudante mayor de la plaza, a pesar de que en aquellos momentos estaba a punto de partir para un nuevo destino en Filipinas, Cervera puso en práctica un arriesgado y audaz plan de defensa, consistente en conseguir que se mantuviera la disciplina en los buques mediante la presencia de determinados oficiales de confianza en las unidades más conflictivas, y la combinación de arengas patrióticas con amenazas de hacer fuego contra los que se resistieran.

Mientras el comandante de Infantería de Marina Castellani se mantenía en el parque del arsenal con varias piezas de artillería, cargadas y dispuestas para disparar en caso necesario, el secretario del arsenal, Eduardo Montojo, subía a bordo de las goletas y cañoneros y el capitán de fragata Pascual Cervera hacía lo propio en las fragatas y vapores de guerra, considerados los más peligrosos. La resuelta actitud de la oficialidad sería decisiva para conseguir doblegar las actitudes hostiles, que sin duda las hubo. En el *Ciudad de Cádiz* Cervera contaría con la entereza del entonces joven alférez de navío Ramón Vierna, mientras que en la *Navas de Tolosa* la situación llegaría a ser tan tensa que se tuvo que recurrir a que Castellani amenazara, a través de una bocina, con abrir fuego contra la fragata si no se cumplían las órdenes de Cervera.

Finalmente, todos los buques permanecieron fieles al gobierno central a lo largo del duro 21 de julio, lo que permitió que, transcurrido el plazo anunciado, los enviados cantonales recibieran la siguiente respuesta: «La Marina está dispuesta a cumplir con su deber de lealtad al país y rechaza en absoluto todas las ignominiosas pretensiones que le hace el mal llamado Comité de Salud Pública». Ante la insistencia de los cantonales en exigir la rendición inmediata, los marinos anunciaron: «A las doce romperemos el fuego» (7). La lucha parecía inevitable, y durante los días siguientes se pusieron a prueba las fortalezas y debilidades de ambas partes, así como su capacidad de resistencia, decidiéndose, como resultado de dicha confrontación armada, el triunfo o el fracaso del cantón gaditano.

La decidida resistencia de los marinos en el arsenal de La Carraca

Conseguida la fidelidad de los buques, los marinos se dispusieron inmediatamente para la defensa del arsenal de La Carraca, situando como primera medida a todas sus unidades navales disponibles —fragata de hélice *Navas de Tolosa*, corbetas *Villa de Bilbao* y *María de Molina*, vapores de guerra *Ciudad de Cádiz*, *Colón*, *Liniers*, *Álava* y *Piles*, y goletas *Diana* y *Concordia*— en línea de fila y en posición de combate en el caño grande de La Carraca, para defender el arsenal e impedir con sus cañones la llegada de nuevos refuerzos cantonales por ferrocarril.

(7) CERVERA PERY, José: *op. cit.*, p. 211.

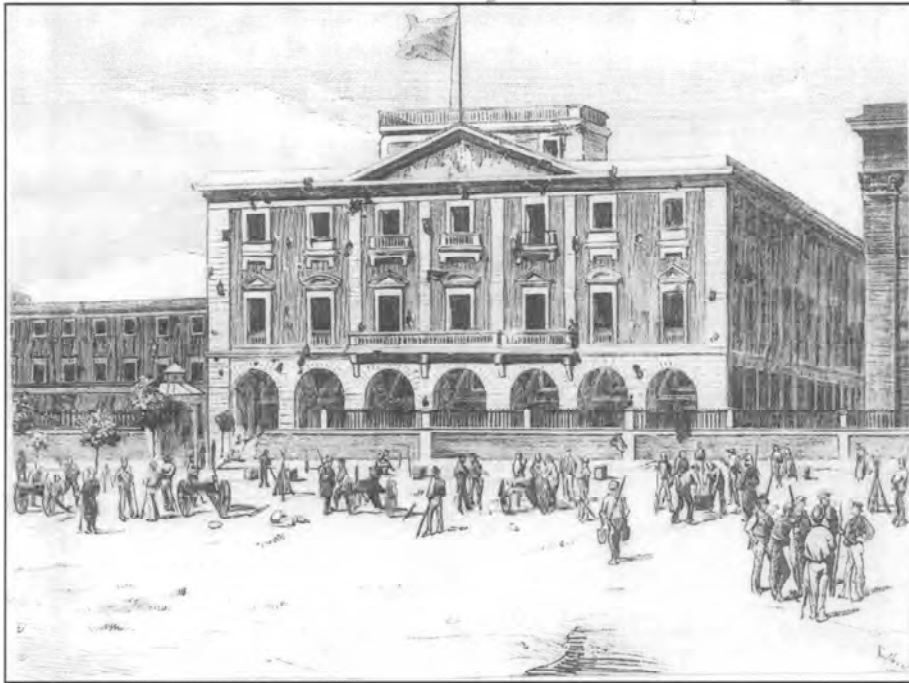


Figura 9. Entre los edificios de la Marina en San Fernando ocupados por los cantonales a finales de julio de 1873 destaca la Escuela Naval. (Calcografía de la época en *La Ilustración Española y Americana*.)

Los marinos tomaron la iniciativa, y a primeras horas del martes 22 un destacamento de Infantería de Marina, transportado a bordo de la goleta *Concordia*, conseguía ocupar Puerto Real —para que sirviera de base de apoyo a San Fernando— y, sin producir víctimas, desarmar a los voluntarios, tras de lo que procedió a formar un nuevo ayuntamiento. A mediodía del 22 de julio, y de acuerdo con lo anunciado, la fragata de hélice *Navas de Tolosa* comenzó a hacer fuego sobre las posiciones y baterías de sus sitiadores, 14 morteros de 32 cm, 2 obuses, 2 cañones lisos, 12 rayados, 1 cañón Krupp y varias piezas de artillería de costa desmontadas, emplazadas junto al Puente Zuazo, Punta Canteras, Portazgo y Laboratorio de Mistos. Pocas horas después se uniría al bombardeo una pieza de campaña de la Marina, emplazada en una posición próxima a la vía de ferrocarril por el teniente de navío Celestino y, en días sucesivos, otras nueve baterías situadas en los frentes noroeste, noreste y sur del arsenal de La Carraca, baterías mandadas por los tenientes de navío La Hera y Eduardo Montojo.

El combate duró once largos días, del 22 de julio al 1 de agosto, durante los cuales los marinos consiguieron no sólo mantener a raya a los cantonales gaditanos, sino incluso realizar eficaces contraataques y golpes de mano

LA SUBLEVACIÓN CANTONAL DE 1873 EN EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CÁDIZ

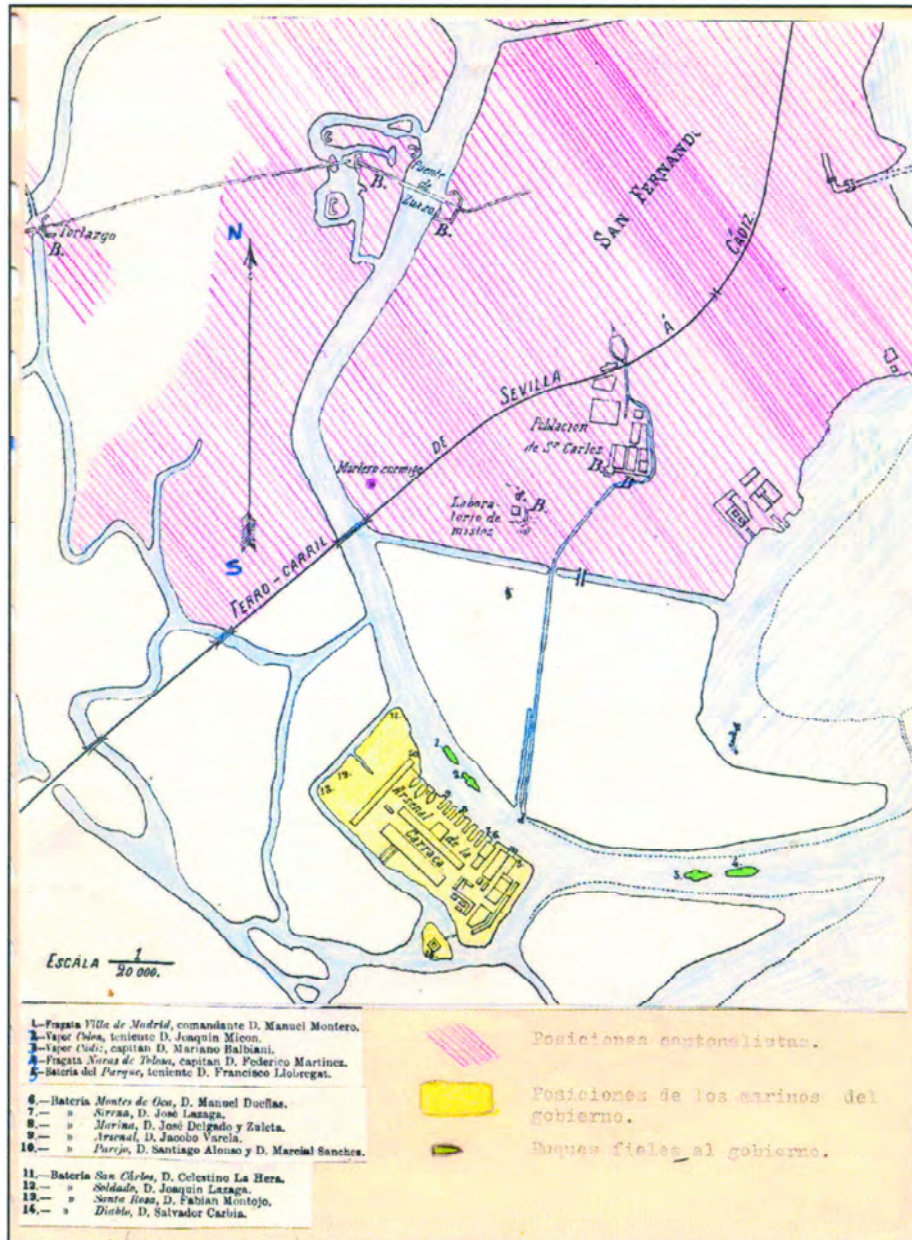


Figura 10. Plano de las posiciones ocupadas por los cantonales y de las defensas de los marinos durante el asedio del arsenal de La Carraca en el verano de 1873. (Grabado de la época de *La Ilustración Española y Americana*.)



Figura 11. Detalle de las baterías cantonales situadas frente a la Escuela Naval de San Fernando a finales de julio de 1873. (De un grabado de la época de *La Ilustración Española y Americana*.)

contra éstos. A pesar del elevado número de hombres y de medios bélicos empleados, con más de ochenta horas de fuego real y 6.200 disparos de artillería de diferentes calibres contabilizados por la Marina, no hubo que lamentar muchas bajas en ningún bando, quizá debido al mayor interés de ambos contendientes en amedrentar al contrario que en producir verdaderos daños materiales y humanos. En el bando gubernamental se registraron 3 muertos, 4 heridos graves y 3 contusos, parte de ellos producidos el día 23 de julio al reventar un cañón de la fragata *Navas de Tolosa*, que mató a uno de sus sirvientes y causó graves heridas a su segundo comandante y a varios oficiales —tenientes de navío Lozano y La Hera y alférez de navío Fernández de la Puente—. Por su parte, en el de los cantonales, se registraron 10 muertos y un centenar de heridos, entre ellos el propio alcalde y cabecilla de la sublevación, Federico Mota, que resultó muerto al reventarle un cañón que sobrecargaba.

Tras los primeros días de combate, a las 11.30 del jueves 24 de julio se concertó un cese de hostilidades de cuarenta y ocho horas, durante el cual un intermediario norteamericano, el cónsul de Estados Unidos en Cádiz, intentó que ambas partes aceptaran un armisticio basado en el reconocimiento de la legalidad del cantón por parte de la Marina y el abandono de ésta del arsenal con armas y honores militares. La propuesta fue rechazada por los marinos, que se encontraban en clara situación de ventaja con respecto a sus sitiadores y que incluso se consideraron con fuerzas suficientes para pasar a la ofensiva.

Las hostilidades se reanudaron el día 26, aunque sin gran intensidad de intercambio de disparos hasta el lunes 28, en el que nuevamente se intensificó el duelo artillero entre los buques de guerra y las baterías de costa de Cortadura, Puntales y Torregorda. Al día siguiente, la artillería sitiadora conseguía alcanzar y producir averías a bordo de la fragata *Villa de Bilbao* y de la corbeta *María de Molina*, y un día más tarde se producía el mayor éxito de los cantonales, al conseguir que parte de la tripulación de la fragata de hélice *Villa de Madrid* se sublevara y consiguiera unir este buque al movimiento insurreccional. Su oficialidad no logró evitar que se consumara la sublevación, tras de lo cual su segundo comandante, el capitán de fragata Isidoro Uriarte, fue detenido y encerrado en el castillo de Santa Catalina. Aunque se le ofreció la libertad e incluso el mando del buque a cambio de

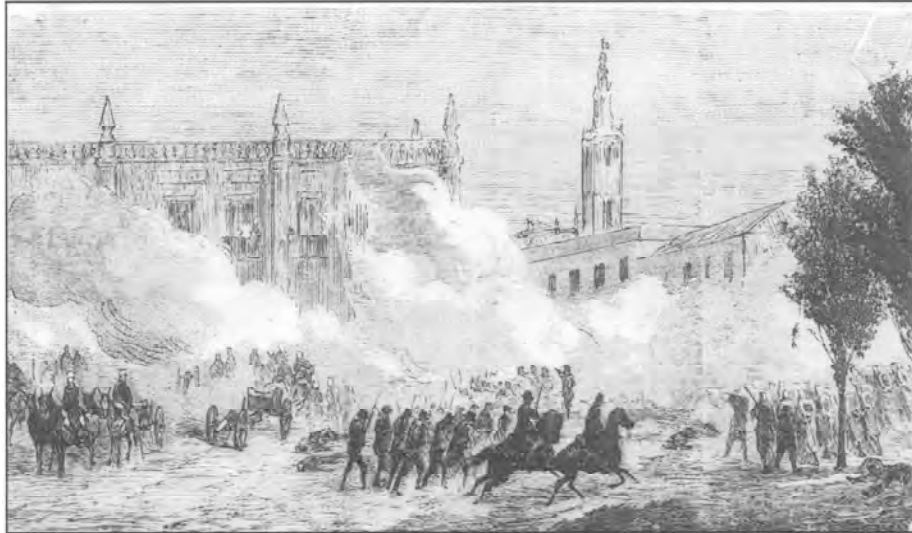


Figura 12. Combates en la ciudad de Sevilla entre las tropas del general Pavía y los cantonales en julio de 1873. (Calcografía de la época de *La Ilustración Española y Americana*.)

que se sumara a la sublevación, Uriarte desestimó la oferta y prefirió continuar en prisión. La fragata sublevada entró en la bahía de Cádiz entre el regocijo general de los cantonales, y poco después su dotación, compuesta por 260 hombres, sesenta de ellos marineros y el resto pertenecientes a las escuelas de condestables y contramaestres, era paseada en triunfo por las calles de la ciudad y posteriormente agasajada en el edificio de la Aduana por el Comité de Salud Pública. Este hecho insufló indudablemente ánimo a los cantonales, a lo que se unirían las infundadas noticias de que estaban próximas a llegar a Cádiz, y desde Cartagena, las fragatas *Vitoria* y *Almansa* —en aquellos momentos, de incursión marítima por las costas de Almería y Granada y a punto de ser apresadas por un combinado naval germano-británico—, con cuya ayuda esperaban conseguir doblegar la enconada defensa de los marinos del arsenal de La Carraca.

Retirada de los cantonales hacia Cádiz y huida final de sus dirigentes

Pero los escasos éxitos de los cantonales gaditanos estaban tocando a su fin. El día 31 de julio fue prácticamente el último del duelo artillero entre ambos contendientes, que quedó reducido a tan sólo tres disparos contra el arsenal al día siguiente, los cuales no llegaron ni tan siquiera a ser contestados por los marinos.

Ante el cese del fuego cantonal, el sábado 2 de agosto los marinos enviaron una columna de reconocimiento, al mando del comandante de Infantería

de Marina Castellani, que ocupó la población de San Carlos, previamente desalojada por los cantonales. Ese mismo día, las avanzadillas del Ejército del general Manuel Pavía alcanzaban Puerto Real y entraban en contacto con las tropas de Marina allí destacadas, mientras que hacia la cuatro de la tarde los cantonales se replegaban de sus últimas posiciones fortificadas y abandonaban las baterías de Puente Zuazo y Punta Cantera. El sitio del arsenal de La Carraca podía darse por concluido.

La retirada general de los voluntarios cantonales hacia la capital y la llegada de las temidas noticias de la proximidad de las tropas del general Pavía hicieron cundir la alarma en la ciudad de Cádiz, ante lo cual el mismo 2 de agosto el Comité de Salud Pública lanzó una proclama a sus seguidores, para animarles a la resistencia y justificar la retirada de los voluntarios como una mera maniobra táctica, insistiendo en que el comité, en «el íntimo conocimiento de que la columna expedicionaria pueda prestar más importantes servicios en esta población, ha dispuesto concentrar ordenadamente todas las fuerzas en esta plaza y prepararse a resistir y rechazar a las fuerzas que se atrevan a atacarnos» (8).

El efecto de la retirada no pudo ser más negativo para la causa de los cantonales. El pánico comenzó a cundir entre toda la población gaditana, incluidos los propios voluntarios cantonales, que empezaron a abandonar poco a poco la plaza por diferentes medios.

En la madrugada del día siguiente, 3 de agosto, una segunda columna de Infantería de Marina, fuertemente armada y al mando del general Rivera, ocupaba la población de San Fernando y las posiciones abandonadas por los cantonales de la batería de La Ardila y los fuertes de Torregorda, Puntales y Cortadura. El siguiente paso era la ocupación de la propia ciudad de Cádiz, a la que ese mismo día se enviaron, desde La Carraca, los vapores de guerra *Cádiz*, *Colón* y *Liniers*, que fondearon en su bahía y recuperaron sin dificultad y mediante una fuerza combinada de abordaje la fragata *Villa de Madrid*, previamente abandonada por los cantonales y custodiada por marinos extranjeros desde varias horas antes (9).

El desánimo entre los cantonales era tal que incluso una parada militar que se anunciaba para la tarde del día 3, en una importante plaza de la ciudad, para animar a sus defensores, no pudo producirse por incomparecencia de las tropas convocadas. Había sonado la voz de ¡sálvese quien pueda!, lo cual, unido al anuncio de que las tropas del 2.º Regimiento de Artillería del Ejército se negaban a obedecer la orden de resistir, obligó al Comité de Salud Pública a aceptar la derrota. Con las fuerzas del gobierno a escasos kilómetros de sus puertas y dos unidades de Marina ya fondeadas en su bahía, el Comité de Salud Pública gaditano emitió a las diez de noche una última proclama, dirigida a los «¡Voluntarios de la República!», que puede considerarse su testamen-

(8) PARRILLA ORTIZ, Pedro: *op. cit.*, p. 138.

(9) Al parecer, y al abandonarla los cantonales, la fragata había sido ocupada por una fuerza combinada de marinos de las escuadras extranjeras surtas en la bahía.

26 Julio, 73.

GADITANOS:

En este momento se rompe el fuego en la Carraca.

Por segunda vez algunos ambiciosos, invocando el sagrado honor de la Marina y colerando con mismo honor en las aguas de estas mares, atacan alevosamente al pueblo y no dudan en traer el luto, la desolacion y la desgracia à esta provincia moliendo lealtad, cuando de lo que tratan es de trahazar al pueblo, conculcar con las libertades pàtrias y obtener asensos y condecoraciones à costa de nuestra sangre.

Ahí los tenéis; esos son los mismos que en 1868 se apresuraron à entregar el Arsenal y los buques à Generales insurreccionales, porque esos mismos Generales iban à compartir con ellos el Poder y à coartar vuestros derechos; y hoy se ofrecen à fraternizar con nosotros à pretexto de que han recibido el mando del Gobierno, y à él solo deben entregarla, y es que saben que somos enemigos declarados de los abusos y del despilfarro y pedimos únicamente la Soberanía Nacional y la autonomia de las Corporaciones populares.

Ahí los tenéis: protestando de que les duele sobre manera la destruccion y la falta, no han esperado una agresion de nuestra parte para enviar mortíferas balas sobre los Voluntarios y Artilleros, y destruir la importante poblacion considerada siempre como cuna de la Marina española y donde viera la luz primera el que trata de arrastrarla, como arrastraria à Cádiz si le fuese posible.

Por fortuna la lucha no ha de serles favorable, porque estamos prevenidos, y por mas sensible que nos sea aniquilar lo que tantos años y tantos millones ha costado reunir en el Arsenal de la Carraca; gloria de la Nación, el espíritu de propia conservacion y defensa así nos lo exige.

Y conste que no es la lealtad al Gobierno lo que les mueve, à obrar como lo verifican: conste que no somos nosotros los insurrectos, sino ellos, porque no pedimos mas que el inmediato planteamiento de la República Federal ya acordada por las Cortes Constituyentes, y ellos en cambio exigen el desarme de los Voluntarios de la República, constituyéndose con esto en poder legislativo, que es la única ilegalidad que se nos pudiera atribuir.

¡ EL DESARME DE LOS VOLUNTARIOS! Aquí tenéis condenadas las aspiraciones de los que nos combaten. Quieren arrebatarnos las armas que son la garantía de la tranquilidad y del órden y quieren imponer su voluntad al país, sin saber si el país la rechaza. Nos atacan y nos defenderemos, tomando la ofensiva; nos retan y no podemos menos de aceptar el reto porque nos tendrían por cobardes. ¿ Y habríais de constar en que os la visen por cobardes, habitantes de la provincia de Cádiz?

Si ellos por espíritu de cuerpo creen que están en el caso de sostener su orgullo, nosotros por espíritu de pueblo debemos rechazar la agresion.

Que el país nos juzgue à todos, y despues en el día del triunfo, con el que cantamos como orguro, exijiremos estrecha cuenta à los causantes de las desgracias que ocurran.

Cádiz 26 de Julio de 1873.

EL PRESIDENTE,
FERMIN SALVOCHEA.

Figura 13. Proclama de los cantonales gaditanos publicada el 26 de julio de 1873, pocos días antes de su rendición final. (Del libro de Pedro Parrilla Ortiz *El cantonalismo gaditano*.)

to político y con la cual intentaron justificar sus actuaciones y presentarse como defensores de una causa justa, que no había podido llegar a buen fin por las múltiples circunstancias adversas con que se había encontrado.

A lo largo del día 4 de agosto se consumó el final del cantón gaditano. De madrugada, los sargentos del 2.º Regimiento de Artillería, con el apoyo de la mayor parte de sus fuerzas, procedieron a desarmar a los ya escasos Voluntarios de la República que aún permanecían en la plaza y a ocupar los puntos estratégicos de la ciudad en nombre del gobierno central. Solamente se produjo alguna resistencia de los cantonales cuando los artilleros procedieron a ocupar el edificio de la Aduana, sede del Comité de Salud Pública, con intercambio de disparos incluidos. El incidente terminó con gritos de «¡no tirar, todos somos hermanos!». El edificio fue finalmente ocupado, y el comité, disuelto, haciéndose cargo del orden interno de la ciudad, por unas pocas horas, en representación del cuerpo consular los cónsules de Francia, Inglaterra, Alemania, Suecia, Italia y Portugal, para cuya labor contarían con la ayuda de los artilleros, las fuerzas de carabineros e incluso de algunos Voluntarios de la República, provistos todos ellos de un brazalete blanco como distintivo.

Las primeras tropas del Gobierno en entrar en la ciudad fueron las de una columna de Infantería de Marina encabezada por el contralmirante Miguel Lobo y Malagamba, a la que harían entrega de la plaza los capitanes de Artillería Leopoldo Español y Francisco de La Rocha. Procedieron a nombrar un nuevo ayuntamiento con personas de todos los partidos políticos, y a hacerse cargo de los primeros servicios de la plaza. Poco después, y hacia primera hora de la tarde del martes 5 de agosto, el general Pavía entraba en la ciudad de Cádiz al frente de sus tropas. El cantón gaditano era ya historia tras una efímera existencia de tan sólo diecisiete días.

La caída del cantón gaditano no se debió a un hecho concreto de fuerza, sino a una simple amenaza. Los cantonales eran conscientes de su debilidad, del escaso apoyo con que contaban y de lo inútil y peligroso para ellos de todo intento de presentar una verdadera resistencia armada. Sin duda, habrían ofrecido resistencia si, como en el caso de Cartagena, hubieran tenido alguna posibilidad real de éxito, pero la situación era muy distinta de la de la ciudad levantina. Y la diferencia entre ambas situaciones y la clave del fracaso de la sublevación estuvo, sin duda, en el éxito o en el fracaso de conseguir controlar el arsenal naval y la escuadra.

Los líderes cantonales sufrirían distinta suerte. Mientras que el alcalde Salvochea era detenido por las tropas del general Pavía y, posteriormente, juzgado en Sevilla y condenado a cadena perpetua, que quedaría reducida a ocho años de prisión en el peñón de La Gomera y en Ceuta, el brigadier Eguía conseguía escapar inicialmente hacia Huelva y, días más tarde, sucesivamente a Portugal y Francia. Un triste final para una romántica aventura insurreccional que terminaría fracasando rápidamente en todos los cantones donde se intentó, incluido el de Cartagena, aunque en este excepcional caso todavía consiguiera resistir durante cinco meses y algunos —escasos— días más.

Epílogo. Analogías y diferencias entre las sublevaciones cantonales de Cartagena y Cádiz

A la vista de todos los acontecimientos descritos anteriormente, cabría finalizar este artículo, a modo de resumen, con unas últimas reflexiones sobre las analogías y las diferencias identificadas entre las insurrecciones cantonales ocurridas en los departamentos marítimos de Cartagena y Cádiz.

En primer lugar, destacaremos que el origen y la causa de ambas sublevaciones fueron los mismos, al encuadrarse dentro de un amplio proceso insurreccional diseñado a escala nacional por los dirigentes del sector intransigente del republicanismo, la denominada «burguesía de agitación», y organizado y dirigido por el Comité de Salud Pública de Madrid, en concreto por sus cabecillas, Roque Barcia y el general Juan Contreras. La decisión política de emprender la sublevación partió, por tanto, del citado comité madrileño, aunque la elección de la fecha concreta para iniciarla en cada lugar dependió de condicionantes locales, que en el caso de Cartagena serían el intentar evitar el relevo de los voluntarios locales en el control de los castillos y fortalezas y la salida de su bahía de las fragatas *Almansa* y *Vitoria*, lo que propiciaría su adelanto con respecto a las fechas inicialmente previstas, tercera semana de julio de 1873, y el que se convirtiera en el primer cantón sublevado —12 de julio— y en el de Cádiz, simplemente unirse a la sublevación cantonal ya en marcha y no caer bajo la órbita de la vecina y poderosa ciudad de Sevilla.

La fecha concreta elegida para el inicio de cada sublevación marcaría, sin duda, también unos condicionantes diferentes para ambos casos. Cartagena fue la primera ciudad en sublevarse, lo cual supuso una relativa sorpresa para las autoridades de Madrid, más preocupadas en esos momentos por el estado levantisco de la ciudad de Málaga, lo que justificaría en parte su lenta y escasa capacidad de reacción ante unos sucesos a los que no supo enfrentarse con la rapidez y la energía requeridas, quizá debido a su ingenua esperanza de que todo pudiera solucionarse sin el empleo de la fuerza y de que los dirigentes intransigentes terminarían reconsiderando su actitud y volviendo a la legalidad mediante la negociación y el diálogo. La diferencia de una semana en el inicio de los sucesos de Cádiz con respecto a los de Cartagena, y ya con la sublevación cantonal triunfante en varios lugares de España, como Cartagena, Murcia, Granada, Almansa, Torre Vieja y Sevilla, eliminó el factor sorpresa y permitió al gobierno de Madrid poseer ya un primer conocimiento y una verdadera conciencia de la gravedad e importancia de los hechos a los que se estaba enfrentando, así como tener ya diseñada, e incluso transmitida a las autoridades civiles y militares locales, una política de actuación concreta frente a las nuevas insurrecciones.

Un tercer aspecto de gran importancia sería el lugar inicial elegido para las sublevaciones y su relación con respecto a la ubicación geográfica de los arsenales y escuadras que se vieron implicadas, en todo lo cual también se distinguen importantes diferencias entre ambos departamentos marítimos.



Figura 14. El contralmirante Miguel Lobo y Malagamba. Este veterano de la guerra del Pacífico contra peruanos y chilenos, donde actuó como mayor general de la Escuadra, el 5 de agosto de 1873 encabezó la columna de Infantería de Marina que ocupó la ciudad de Cádiz tras la huida de los cantonales. (Grabado de la época.)

En el caso de Cartagena, la sublevación se inició precisamente en la misma ciudad en la que se ubicaban el arsenal y la escuadra, y no en la capital de su provincia, Murcia, situándose, además, el arsenal naval prácticamente en el mismo casco urbano de la ciudad, y la escuadra, en su bahía inmediata. Este aspecto, unido a la especial circunstancia de que tanto el arsenal como la escuadra se encontraban protegidos por elevaciones topográficas de cierta importancia, cerros de Galeras, Atalaya y San Julián, en las que se emplazaban los principales castillos y defensas artilleras de la plaza fuerte, condicionaba de manera importante su defensa, facilitando el relativo rápido contagio de la sublevación, con una diferencia de apenas dos días con respecto a la ciudad, y el que su posible defensa se hiciera prácticamente imposible si los citados castillos y fuertes se mantenían en manos de los sublevados, como así ocurrió.

En Cádiz, por el contrario, el foco principal de la sublevación fue su capital y no la ciudad de San Fernando, y su arsenal y escuadra se ubicaban en La Carraca, a varios kilómetros de Cádiz y de San Fernando y en una zona aislada y separada tanto de

las poblaciones vecinas como de las defensas artilleras de Cádiz. Todo ello permitiría no sólo un mayor margen de tiempo para la reacción de los marinos, sino sobre todo poder organizar una defensa con posibilidades reales de éxito.

En lo referente al procedimiento de sublevación seguido, éste sería muy similar en ambos casos, aunque con ciertos matices condicionados por las circunstancias locales. Básicamente consistió en utilizar como fuerzas iniciadoras de la sublevación a los Voluntarios de la República locales y en intentar unir a la misma a las importantes fuerzas militares de la ciudad del Ejército y la Marina.

En Cartagena, el elemento diferenciador fue el control de los castillos y fuertes artillados de la bahía, desde los que se dominaba el arsenal y la escuadra, control que garantizó el éxito a los sublevados, a pesar de la inicial

respuesta negativa de apoyo de las fuerzas de la guarnición, tanto del Ejército como de la Marina, con la excepción de unos pocos comprometidos de las dotaciones de la escuadra. La posterior incorporación a la sublevación de la totalidad de la escuadra y de las fuerzas de Infantería de Marina y del regimiento de Infantería de Iberia se debió más a un efecto de «arrastre» y de clara consecuencia de la «sublevación negativa», falta de decisión y de resistencia por parte de sus mandos, que a un verdadero compromiso político e ideológico de las tropas con la causa intransigente y cantonal.

Por su parte, en Cádiz las fuerzas de Voluntarios de la República, de mayoría intransigente, se harían rápidamente con el control de la ciudad, de sus fuertes, castillos y acuartelamientos, con mucha menos dificultad inicial que en Cartagena, debido a la clara colaboración con los sublevados de las propias autoridades civiles y militares del Ejército, aunque se encontraron con una decidida resistencia por parte de los mandos de la Marina en San Fernando, que pudo garantizar la defensa del arsenal de La Carraca y de la escuadra no sólo por la decisión de estos mandos, sino por su ya comentada situación de aislamiento.

También cabría destacar más diferencias que analogías en la actitud y el comportamiento de las autoridades civiles y militares de ambos departamentos marítimos, que claramente influyeron, y de forma decisiva, en el desenlace final de los hechos.

En Cartagena, el gobernador civil de la provincia actuó de forma claramente derrotista, presionando al ayuntamiento de la ciudad, contrario a la sublevación, para que dimitiera, y al gobernador militar de la plaza para que suspendiera la entrada en la plaza de importantes tropas, el Regimiento de Infantería de Iberia, y se opusiera con ellas y con las de la propia guarnición a los sublevados. Asimismo, las autoridades militares del Ejército y la Marina también actuaron de forma manifiestamente pasiva. Aunque consiguieron resistir durante cuarenta y ocho horas a las presiones de los sublevados, negándose a reconocer a la Junta Cantonal y a unirse a la sublevación, y carecieron de órdenes claras y concretas durante los primeros momentos por parte del gobierno de Madrid, no adoptaron las suficientes medidas para atajar la sublevación en las primeras horas, a pesar de disponer de suficientes fuerzas para hacerlo. Es evidente que la defensa de la ciudad se hacía muy difícil sin el control de los castillos de su bahía, algunos de ellos ya en manos de los rebeldes, pero una decidida actuación combinada de las tropas del Ejército y de la Marina disponibles hubiera hecho desistir de su actitud a los sublevados muchos de ellos todavía indecisos y, muy posiblemente, incluso sin necesidad de derramamiento de sangre o, al menos, con escasas bajas. En el caso de la Marina, una rápida orden de salida de la bahía de las unidades de la escuadra habría evitado con toda seguridad el contagio de la sublevación, sin que el castillo de Galeras, controlado por los sublevados, se hubiera atrevido a disparar sobre ellas. Sin la escuadra sublevada, el arsenal hubiera podido mantenerse perfectamente fiel al Gobierno y resistir las presiones de los sublevados hasta la llegada de refuerzos. Evidentemente, en Cartagena faltaron mandos

de Marina decididos a enfrentarse con las armas a los sublevados, quizá por la mala experiencia de los pasados sucesos del mes de mayo, y los débiles intentos de resistencia de algunos oficiales de la *Vitoria* y la *Numancia* no fueron suficientes ni comparables a los de sus compañeros de Cádiz.

El resultado de estas iniciales jornadas revolucionarias en Cartagena, y aunque la falta de enfrentamientos armados propiciaría que no hubiera que lamentar muerto alguno durante estos primeros días en ninguno de los dos bandos, también permitiría que la escuadra, la denominada Fuerza Naval del Mediterráneo, y el arsenal naval se incorporaran a la sublevación cantonal y consolidaran su capacidad de resistencia, facilitando la supervivencia del cantón murciano durante seis largos meses, entre el 14 de julio de 1873 y el 12 de enero de 1874. En el curso de este período, los cantonales realizarían numerosas expediciones marítimas por toda la costa mediterránea, con apresamiento de buques, desembarcos con incautación de contribuciones y bienes (Águilas, Torre Vieja, Vera, Motril, etc.), bombardeos de ciudades importantes (Almería y Alicante), combates navales (cabo de Aguas), conflictos con las escuadras alemana y británica y accidentes con pérdidas de buques —vapor de guerra *Fernando el Católico* y fragata protegida *Tetuán*— hasta la rendición de la ciudad de Cartagena el 12 de enero de 1874 tras un duro asedio militar y bombardeo con artillería de sitio, cuyo corolario fue la huida a Orán de los principales dirigentes cantonalistas a bordo de la fragata blindada *Numancia*. En resumen, una aventura que finalmente costaría cerca de un millar de muertos, la amenaza de una posible intervención militar de británicos y alemanes, tres ciudades bombardeadas —Almería y Alicante, por los cantonales, y Cartagena por el Ejército sitiador del general López Domínguez, cuyos resultados supondrían, en el caso de Cartagena, la destrucción total o parcial de casi las dos terceras partes del total de sus edificios—, dos importantes unidades navales perdidas, y una grave crisis para el propio régimen republicano, que terminaría costándole su misma supervivencia.

Por el contrario, en Cádiz las actitudes y los resultados fueron muy diferentes, tanto en el caso de los mandos del Ejército como en el de los de la Marina. Mientras que el gobernador civil de la provincia declinaba el poder en el alcalde, cabecilla de la insurrección y presidente de la Junta Revolucionaria, el gobernador militar se unía a la sublevación, junto con todos los efectivos a su mando, y encabezaba las fuerzas militares del cantón. Los mandos de la Marina, aislados inicialmente del foco de la sublevación, se negaron a unirse a los sublevados y, a pesar de las primeras dudas e incluso de las escasas ganas de resistencia por parte de algunos de sus máximos responsables, incluido el propio capitán general, decidieron rápidamente enfrentarse con las armas a los sublevados, gracias a la decidida actitud de una buena parte de sus mandos intermedios, liderados por el entonces capitán de fragata Pascual Cervera Topete, el secretario del arsenal, Eduardo Montojo, el comandante de Infantería de Marina Olegario Castellani y el comandante de la goleta *Concordia*, teniente de navío Celestino Lahera.

El resultado fueron once días de enfrentamientos armados que produjeron

LA SUBLEVACIÓN CANTONAL DE 1873 EN EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CÁDIZ

13 muertos y un centenar de heridos por ambas partes; con ello se consiguió evitar que la escuadra y el arsenal naval cayeran en poder de los sublevados, de modo que la sublevación gaditana pudo ser rápidamente controlada en escasos días por las fuerzas combinadas del Ejército, el Ejército de Andalucía, mandado por el general Manuel Pavía, y la Marina.

Por último, y como resumen de todo lo expuesto, parece claro que la principal clave diferencial entre ambas sublevaciones estuvo en el logro o en el fracaso de conseguir incorporar a éstas la escuadra y el arsenal naval. Sin duda, constituyó el elemento básico que aportó fortaleza o debilidad a las ciudades sublevadas, posibilitando, en el caso de Cartagena, su resistencia durante cerca de seis meses, y eliminando, en el de Cádiz, toda posibilidad real de resistencia. En ambos casos, la actitud de los marinos sería fundamental.

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

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

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

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

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

LA AYUDA MILITAR ALEMANA A LA MARINA ESPAÑOLA (1942-1944) (I)

Lucas MOLINA FRANCO
Ldo. en Historia

Desde que en julio de 1936 Hitler decidiera intervenir a favor de los alzados en España, en lo que a la postre devendría en conflicto civil español, las relaciones entre los Ejércitos de ambos países fueron a partir de entonces fluidas y más que amistosas, llegando a convertirse en algo habitual entre 1936 y 1945 las visitas, comisiones e intercambios entre militares españoles y alemanes. La Armada no iba a ser menos que sus compañeros de los otros Ejércitos y enviaría al país teutón numerosas comisiones de oficiales y suboficiales para observar, analizar, aprender e intentar adquirir material militar y licencias de fabricación con que ponerse al día en cuestión de armamentos. Alemania era en 1939 la potencia militar más importante de Europa.

Los *Rahmenverträge*

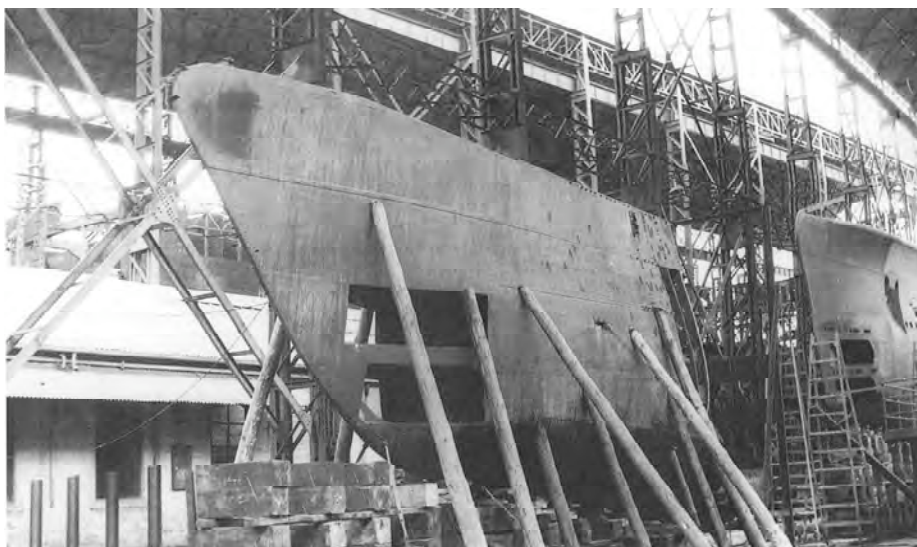
Un año después de finalizada la guerra civil española, las tres ramas del Ejército español firmaban con sus homólogos alemanes unos contratos marco (*Rahmenverträge*) de cooperación militar, contratos que se vieron afectados por las negociaciones fallidas entre ambos países en torno a la no beligerancia española y que tuvieron un seguimiento muy irregular, cayendo muy pronto en el olvido y perdiendo su vigencia precisamente por la falta de acuerdos finales en torno al espinoso asunto de la participación española en la guerra.

La Marina española, en concreto, llegó a firmar su acuerdo con la Kriegsmarine en junio de 1940, aunque los términos del mismo nunca llegarían a cumplirse. En la primavera de 1941, la necesidad de adquirir el material solicitado el año anterior hizo que la Armada retomara las negociaciones, que en esta ocasión llegaron a buen puerto. Y así, se firmó un contrato para la cesión de licencias de fabricación de torpedos, así como algunas adquisiciones más, importando el conjunto un montante de 1,7 millones de *Reichmarks*, cifra realmente pequeña si la comparamos con los contratos suscritos más tarde.

En septiembre de ese mismo año, a propuesta del ministro de Marina, el Consejo de Ministros autorizaba mediante decreto reservado la construcción de seis submarinos del tipo VII C alemán, con un gasto de 118.533.660 pesetas, a repartir en cuatro anualidades. Se trataba del modelo más numeroso de los que formaron el Arma Submarina alemana durante la segunda guerra mundial, y su

LUCAS MOLINA FRANCO

construcción en España significaba un verdadero hito para las autoridades navales de entonces, así como para la incipiente industria naval hispana. El contrato para la cesión de la licencia de fabricación fue remitido por la casa Krupp Germania Werft —con el visto bueno del mando de la Kriegsmarine— en noviembre de 1940, y tras leves retoques sería aprobado en julio del año siguiente, procediéndose en noviembre a la adjudicación de los trabajos a la factoría de Cartagena, dependiente entonces del Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares.



Proa de un submarino clase «G» en gradas (Cartagena, 1950). Este tipo de submarinos, contratados con Alemania en 1951, jamás se llegarían a construir en España. (Foto: E.N. Bazán, vía Juan Luis Coello Lillo.)

Hubo propuestas al EMA por parte de las casas alemanas Stahlunion-Export y Krupp Essen para la adquisición de material de acero con vistas a la construcción de los cascos de dos de los seis sumergibles previstos. Desgraciadamente, este proyecto no finalizaría jamás, y la construcción de los submarinos se abandonaría, por la evidente obsolescencia del proyecto, en octubre de 1961, veinte años después de la firma del contrato.

Quizá el más importante de los *Rahmenverträge* fue firmado por el Ministerio de Marina en julio de 1942, poco antes de que dieran comienzo las negociaciones bilaterales sobre comercio entre Alemania y España. En este caso, una comisión presidida por el general De la Rocha convino con los negociadores del III Reich la adquisición de material diverso de artillería naval, minas, torpedos y motores, así como diversas licencias de fabricación. Como contrapartida, se comprometió la entrega de metales y aleaciones para

LA AYUDA MILITAR ALEMANA A LA MARINA ESPAÑOLA (1942-1944)

cumplir el acuerdo de restitución de metales no férricos, vigente para todas las transacciones industriales con Alemania en esas fechas. Los datos exactos, junto al monto económico de cada operación, vienen recogidos en los cuadros I y II.

Cuadro I. Contratos firmados (en Reichmarks [RM])

CONCEPTO	Valor total
12 cañones de 8,8 cm para submarino con munición + 3 id. id. id.	4.952.325
26 piezas antiaéreas en cureña doble, de 3,7 cm. + 26.000 granadas rompedoras de 3,7 cm + 26.000 granadas rompedoras para ejercicio, de 3,7 cm	5.642.000
52.000 granadas rompedoras de 3,7 cm	1.710.000
26 transformadores para antiaéreos de 3,7 cm	299.850
Diversos espejos para reflectores	297.000
80 torpedos con accesorios	3.444.000
40 motores de lanchas rápidas con piezas de repuesto	12.400.000
459 minas con accesorios	1.193.869

Todo este material estaba contratado antes del 31 de julio de 1942

Cuadro II. Licencias de fabricación firmadas (en RM)

CONCEPTO	Valor total
Cañones antiaéreos automáticos de 3,7 cm	400.000
Cureña pivot para los anteriores	200.000
Cureña de pedestal idem.	170.000
Plataformas triangulares idem.	40.000
Chasis idem.	60.000
Munición de 3,7 cm	200.000
Lanchas rápidas	400.000
Minas	500.000

Todo este material estaba contratado antes del 31 de julio de 1942.

Los cañones de 8,8 cm L/45 eran del modelo empleado por los alemanes en los submarinos, y su adquisición respondía al deseo del Estado Mayor de la Armada de armar con ellos los futuros sumergibles tipo «G» —idénticos a los

alemanes tipo VII C—, cuya construcción se había autorizado el 25 de septiembre de 1941 (1). Los tres cañones solicitados a mayores estaban destinados a armar los submarinos de la clase «D», cuya construcción estaba muy retrasada debido a la guerra civil. Estos cañones se montarían, efectivamente, en los tres submarinos «D» y en diversos buques menores de la Armada tras la cancelación del proyecto de los submarinos «G». Sólo se llegaron a suministrar 12 de los 15 cañones solicitados.



Antiaéreo doble alemán, de 3,7 cm, Rheinmetal Borsig, montado en el crucero *Canarias*. (Foto: Juan Luis Coello, vía César O'Donnell.)

Las 26 piezas antiaéreas dobles de 3,7 cm correspondían a un diseño semiautomático de la casa Rheinmetall, muy empleado en Alemania por los buques de la Kriegsmarine como artillería antiaérea secundaria. Se remitieron en varios envíos, y las últimas dos piezas se recibieron por la frontera de Irún a finales de febrero de 1943. Estaba previsto emplearlas para dotar de armamento antiaéreo moderno a los cruceros *Cervantes*, *Galicia*, *Méndez Núñez* y *Navarra*, aunque este último nunca los montaría. Sí se le llegarían a instalar al *Canarias*, así como a la mayoría de los destructores de la clase «Audaz» (2). Para cada cañón se adquirió un lote de 3.000 proyectiles rompedores y 1.000 de ejercicio.

Los 80 torpedos adquiridos eran del modelo «G 7-a» y fueron comprados a la Deutsche Werke de Kiel, finalizando su entrega a finales de febrero de 1943. Estaban destinados a armar los submarinos clase «D», pues durante su construcción se procedió a la modificación de los tubos de lanzar, para que pudieran emplear estos torpedos de origen teutón y así homogeneizar el armamento con la proyecta-

da serie «G».

Por lo que respecta a los motores de lanchas rápidas, se trataba de los Mercedes Benz «MB 501», que dotaban a las lanchas torpederas alemanas «S 38», cuya licencia de fabricación también se negociaba con la casa Lürssen. Para motorizar las 10 lanchas previstas, el EMA contrató la adquisición de

(1) Los submarinos alemanes tipo «VII C» montaban un único cañón a proa. Los planes del EMA pasaban, al principio, por la realización de 10 submarinos de esta clase, una primera serie de seis unidades y cuatro más en una segunda, por lo que no resulta extraño que se deseara adquirir una docena de piezas artilleras para así disponer de una reserva.

(2) Hay que constatar que, además de estos 26 montajes dobles semiautomáticos adquiridos en 1942, en el seno del Programa Bär también se adquirieron varios montajes de esta misma clase y modelo.

cuatro equipos por lancha, los tres «reglamentarios» y uno de respeto para cada una. Al final, la Marina sólo recibiría 27 motores, lo que hizo imposible la construcción de las 10 unidades inicialmente previstas, que quedaron reducidas únicamente a seis torpederas. Los 13 motores restantes nunca llegarían a España porque cuando estuvieron disponibles para su transporte ya no era posible cruzar Francia en tren. El OKM ofreció a la Marina española la posibilidad de obtener la devolución de lo pagado por anticipado (3), pero el EMA dio orden de transferir el exceso pagado por los motores no suministrados — un total de 1.458.104,03 RM— a la casa Rheinmetall, con la que quedaba pendiente parte de la deuda contraída por la adquisición de cañones y patentes.

Las 459 minas que figuraban en contrato eran del tipo EMD, un modelo de contacto y de anclaje por escandallo, fabricado en Alemania desde 1924, cuyo proceso de producción ya había finalizado y del que este país tenía excedentes. Por la documentación del agregado naval en Berlín que hemos manejado para realizar este estudio, nos consta que hubo otro contrato —desconocemos su fecha— por el que se adquirieron 495 minas holandesas (sin duda, procedentes de botín de guerra) del modelo Vickers H-2 —análogo al EMD— y que se organizó cierto conflicto con los alemanes, quienes querían cobrar el material de respeto enviado junto a las minas, no habiendo sido éste contemplado en contrato y habiendo asegurado al agregado naval que dicho material no se cobraría por ningún concepto. Entre estos respetos había muchos kilómetros de cables de orínque, que en aquella época eran muy necesarios para la Marina. Es posible que estas últimas minas procedieran de un *Rahmenverträge* anterior.

Las licencias de fabricación de material para la Armada comprendían, por un lado, cañones antiaéreos automáticos sencillos de 3,7 cm con sus cureñas, plataformas y municiones, y por otro, lanchas rápidas y minas.



Antiaéreo cuádruple de 2 cm, denominado en su país de origen «Flakvierling». La foto fue tomada en el crucero *Galicia* en los años cincuenta. (Foto: José A. Fernández, vía A. Mortera.)

(3) Telegrama n.º 755 remitido por el agregado naval en Berlín al EMA, con fecha 9 de octubre de 1944. Archivo J.R. Soler.

El material de 3,7 cm cuya autorización para ser fabricado en España se adquiriría era idéntico al comprado en montaje doble, pero en este caso en ajuste de un solo tubo. Se trataba de muy buenos cañones —como bien afirma el almirante García Parreño (4)—, con gran velocidad inicial y precisión en el tiro, aunque frente a las ametralladoras antiaéreas de 40 mm, presentes ya en el panorama artillero en esos mismos años, poco o nada tenían que hacer. Casi un centenar de estos cañones iban a ser fabricados en España, en los talleres de artillería de La Carraca, y con ellos se llegaría a armar gran cantidad de unidades menores de la Armada. Algunos permanecen hoy en servicio en los arsenales de Ferrol y Cartagena como encargados de dar los «cañonazos» diarios reglamentarios al orto y al ocaso, así como los de rigor en caso de acontecimientos extraordinarios o visitas de buques extranjeros.

La licencia para fabricar en España una decena de lanchas rápidas del modelo S-38 fue autorizada por el OKM en el mes de junio de 1942. El contrato con la casa Lürssen se firmó a finales de ese mismo mes, contrato por el que la fábrica alemana se comprometía a facilitar a la Marina española los planos y la asistencia técnica para la construcción en astilleros hispanos de las embarcaciones. Dichos planos fueron enviados en enero de 1943 y, una vez convenientemente traducidos al español, Lürssen autorizó el envío de varios técnicos subalternos españoles a Bremen para estudiar el proceso de construcción de las lanchas y así poder ponerlo en práctica en España. Como hemos afirmado con anterioridad, nunca llegarían de Alemania todos los grupos motores destinados a estas lanchas, y su construcción en la factoría de La Carraca se redujo a seis ejemplares (S-27 a S-32) que prestaron servicio encuadrados en la flotilla de lanchas rápidas, con base en Tarifa. Las dos últimas lanchas en servicio serían dadas de baja en la Lista Oficial de Buques en 1977.

Por último, la licencia adquirida para la fabricación de minas daba paso a la posibilidad de construir en España las modernas minas EMC, remitiéndose todos los planos de las mismas a finales de 1942.

Los *Rahmenverträge* posteriores a julio de 1942

En el transcurso de las negociaciones económicas con Alemania, que dieron origen a finales de 1942 al acuerdo bilateral de comercio entre ambos países para los siguientes doce meses, salieron a la luz varios contratos, tanto de material como de licencias, que estaban todavía pendientes de firma. Algunos de ellos se llegaron a firmar, aunque otros quedaron subsumidos en las negociaciones ulteriores, que dieron origen al denominado Programa Bär, cuya negociación inició la comisión enviada a Alemania en enero de 1943, a las órdenes del capitán de navío Santiago Antón Rozas.

Analicemos, aunque sea someramente, estos contratos, que encontraremos resumidos en los cuadros III y IV.

(4) GARCÍA PARREÑO, Jorge: *Las armas navales españolas*. E.N. Bazán, edición no comercial, Madrid, 1982.



Los cañones de 3,7 cm L/85 R.B. Bazán de la batería de salvas del arsenal de Ferrol. Con más de sesenta años, estos veteranos siguen disparando diariamente —sin fines bélicos— al orto y al ocaso. (Foto: autor.)

Los seis cañones antiaéreos de 10,5 cm, en montaje doble y con estabilización en los tres ejes, iban a servir para como modelo para la fabricación por la industria española de la artillería principal de los cañoneros tipo Pizarro, y de los destructores «Oquendo». El agregado naval en Berlín, capitán de fragata Espinosa, decía en su informe reservado de 22 de enero de 1943:

«... 10,5 para cañoneros. Este asunto está aún un poco turbio. El general Rocha cuando estuvo en Berlín pidió autorización al Ministerio para el suministro de estos cañones y el Almirantazgo alemán deseaba se resolviese cuanto antes qué dirección de tiro habían de llevar. La comisión del capitán de corbeta D. Mario Romero habló con la casa Rheinmetall y con la Hazemeyer sobre estas direcciones de tiro (...) La comisión del capitán de navío Antón que ha venido a Berlín formando parte de la Comisión general de adquisición de material de guerra trae entre sus peticiones direcciones de tiro para estos cañones. Respetuosamente comunico a V.E. que no he visto una gran seguridad técnica en cuanto a la posibilidad de que los cañoneros proyectados resistan la artillería antiaérea de 10,5 que se le desea montar ni si técnicamente será posible que unos barcos tan pequeños lleven cañones pareados y estabilizados de este calibre. Procuraré en reuniones con los técnicos del Ministerio de Marina alemán aclarar esta posibilidad...»

Al final nunca se llegarían a recibir piezas de este modelo aunque, como veremos, sí varios cañones sencillos de este mismo calibre provenientes de la casa constructora, enmarcados en el denominado Programa Bär.

El contrato para la adquisición de telémetros sí sería firmado por los representantes de la Marina española y la casa Zeiss, con el visto bueno del OKM. Se trataba de la fabricación en Alemania de 32 telémetros con destino a diversos buques de guerra españoles. Hubo con este contrato numerosos problemas entre el EMA y la casa constructora, que intentó dilatar el período de entrega poniendo como excusa la falta de conformidad del Almirantazgo alemán. En el informe del agregado naval español en Berlín —ya citado anteriormente— aparece otro encargo de telémetros Zeiss, Goerz y SOM, negociado directamente entre el EMA y la empresa AGK, también denominada AGEKA (5), nombre comercial de la empresa oficial del gobierno alemán para la venta de armamentos. Estos telémetros, al parecer, se encontraban almacenados en Kiel a finales de 1942 y salieron con destino a la frontera de Irún el 20 de enero de 1943. Desconocemos la cantidad de aparatos remitidos, aunque sí sabemos que se trataba de telémetros de 1,5 metros de base.

Por lo que respecta a los 100 torpedos «G 7» a, la Kriegsmarine retrasó la firma del contrato y su ulterior envío aduciendo que, mientras no estuvieran listos los tubos de lanzar de los nuevos submarinos españoles, con los 80 torpedos remitidos anteriormente la Marina tendría suficiente para instruir al personal y realizar prácticas.

Al igual que estos contratos, quedaron sin firmar las licencias de fabricación de los cañones antiaéreos dobles de 10,5 cm, sus direcciones de tiro y los torpedos «G7 a».

Cuadro III. Contratos por firmar (en RM)

CONCEPTO	Valor total
6 cañones antiaéreos dobles de 10,5 cm con munición	9.000.000
32 telémetros	890.300
100 torpedos	400.000

(5) Corresponde a la siglas *Ausführungsgemeinschaft für Kriegsgerät* o, lo que es lo mismo, el organismo comercial del Estado Mayor del Ejército alemán (OKW) para la exportación de material de guerra.

Cuadro IV. Licencias de fabricación por firmar (en RM)

CONCEPTO	Valor total
Fabricación de cañones antiaéreos dobles de 10,5 cm	5.200.000
Direcciones de tiro para cañones de 10,5 cm	1.000.000
Fabricación de torpedos	1.000.000

Otros asuntos en plenas negociaciones por parte del capitán de fragata Espinosa a comienzos de 1943 eran, por un lado, los famosos radiotelémetros (radares) alemanes, todavía considerados por el OKW alto secreto y de los que, hasta entonces, ninguna de las tres ramas del Ejército alemán había dado información a los países amigos, y por otro, ametralladoras —sencillas y cuádruples— de 20 mm, en montaje naval antiaéreo, asunto sobre el cual Rheinmetall había dado largas al propio agregado.

Además, se estaba negociando la adquisición de sendas direcciones de tiro de lanzar torpedos con destino a los submarinos italianos en servicio en España *General Mola* y *General Sanjurjo*; la construcción en Torre Vieja de un polígono de tiro de torpedos con el apoyo de la Deutsche Werke de Kiel; la adquisición de maquinaria con destino al Consejo Ordenador de las Construcciones Navales Militares; varias prensas para imprimir cartas marinas, solicitadas por el Observatorio de Marina, y por último, varias agujas giroscópicas solicitadas a la casa Anschütz con destino a diversos buques de guerra.

El 8 de diciembre de 1944, el almirante jefe del EMA comunicaba al agregado en Berlín que los 3.429.375,20 RM que las firmas alemanas debían reintegrar a España, correspondientes a material contratado y no suministrado, serían destinados a completar el pago del Programa «Bär». En concreto, estos contratos parcialmente incumplidos se referían a tres de los cañones para submarino de 8,8 cm (Rheinmetall), a 13 motores para lanchas rápidas (Daimler-Benz), a material de torpedos (Deutsche Werke), aparatos de instrucción de comandantes y timoneles de submarinos (Askania) y a dos contratos de telémetros y estereotelémetros (Zeiss), así como una máquina de grabar contratada con Friedrich Dekel.

Operación «Isabella»

Una de las más atípicas y extrañas negociaciones llevadas a cabo entre la Marina española y su homóloga alemana, la Kriegsmarine, en el período que venimos tratando fue la adquisición por parte de la primera de una docena de cañones de costa de «segunda mano», de 15 y de 17 cm de calibre, operación que en la documentación oficial hallada en los archivos españoles y norteamericanos consultados se conoce con el nombre clave de «Isabella». Aunque fue la Armada la que negoció la adquisición del material bélico en cuestión, sería

beneficiario del mismo el Ejército de Tierra; de ahí los problemas económicos surgidos al hilo de este contrato que derivarían, a la larga, en la falta de pago de estas baterías al III Reich al finalizar la segunda guerra mundial.

A finales de 1940, el Ministerio de Marina español se ponía en contacto a través de su agregado en Berlín con el Oberkommando der Kriegsmarine (OKM), a fin de adquirir piezas de costa para guarnecer las débilmente artilladas islas Canarias. Y la gestión se realizó a través de la Armada porque en Alemania la artillería costera era misión de la Marina de Guerra, que utilizaba cañones y calibres idénticos a los embarcados en los buques.

Los argumentos españoles y el interés militar y estratégico de las islas para el desarrollo de los acontecimientos bélicos del momento hicieron que el gobierno del Reich se desprendiera de 12 cañones de costa (6) para artillarlos en las islas españolas de Tenerife y Gran Canaria.

En fechas comprendidas entre el 13 de julio y el 4 de agosto de 1941 llegaron por ferrocarril a la frontera de Irún diferentes expediciones de material de artillería de costa hasta completar dos baterías, de tres piezas cada una, de 15 cm (una, del modelo «SK L/45», y otra, del «SK L/40») y otras dos baterías, igualmente de tres piezas cada una, de 17 cm modelo «SK L/40».

Todo el material fue recibido en la frontera por personal de la Dirección General de Industria y Material del Ministerio del Ejército (DGIM), que redactó las actas correspondientes, lo transportó a Canarias e intervino en su distribución y emplazamiento. Dado que las gestiones de adquisición fueron llevadas por el agregado naval en Berlín, sin conocimiento de ningún organismo del Ejército de Tierra, la DGIM interpretó que estos cañones y todo el material que los acompañaba venían con carácter de «prestación», lo que podríamos entender hoy día como regalo o donación, por lo que la comisión nombrada por el jefe de Artillería de Canarias levantó acta e inventario de todos los elementos recibidos, aunque el material nunca causaría alta en la cuenta de efectos de los parques de artillería de Tenerife y Las Palmas, obrando como cargo la copia del acta de recepción.



Un buque de la Marina alemana con un montaje doble de cañones antiaéreos de 3,7 cm, Rheinmetall Borsig. (Foto: revista *Die Wehrmacht*, vía Carlos Díez.)

(6) Estos cañones eran modelos ya anticuados en Alemania, que los había utilizado durante la primera guerra mundial.

Los tres modelos de cañones eran diseños navales de la empresa Krupp A.G., datando todos ellos de principios del siglo XX, antes de comenzar la primera guerra mundial. Las piezas destinadas a Tenerife fueron artilladas a partir de agosto de 1941 en las posiciones de Las Tiñosas y Punta a la Vista, constituyendo la defensa del frente sur de Santa Cruz de Tenerife. En la posición de Las Tiñosas se emplazó la denominada 6.^a batería de costa, armada con tres cañones «Krupp» de 15 cm S.K. L/45 (7). Como defensa próxima de la batería, ésta tenía asignadas dos ametralladoras antiáreas de 20 mm Oerlikon.



Montaje cuádruple antiaéreo de 2 cm, en montaje terrestre. Era casi idéntico al que llevaban los buques de la Kriegsmarine, y que llegaría a España en el marco del Programa «Bär».

compuesta por tres piezas Krupp de 17 cm SK L/40 (9). En San Juan, a 800 metros de la antigua batería de obuses Ordóñez de 21 cm, en el lugar denominado Las Mesas, se constituyó la 11.^a batería de costa, armada con tres cañones Krupp de 15 cm SK L/40 (10).

Las obras de emplazamiento finalizaron en febrero del año siguiente, quedando a partir de entonces las citadas baterías activadas y en servicio. Las dos baterías de 17 cm, achacosas por el paso de los años y sin repuestos, pasa-

La denominada 8.^a batería, emplazada en la posición de Punta a la Vista, montaba tres cañones Krupp, de 17 cm SK L/40 (8). El estado de conservación de estas piezas, a diferencia de las de 15 cm, no era muy bueno; manifestaban un acusado desgaste, además de otras deficiencias que las hacían perder alcance y precisión. Al igual que la otra batería, disponía de dos ametralladoras antiaéreas de 20 mm Oerlikon, para la defensa inmediata de la pieza.

Las obras para emplazar los cañones destinados a Gran Canaria comenzaron al mismo tiempo que las de Tenerife, siendo elegidos para su artillado los lugares denominados Melenara y Mesas de San Juan.

En la loma de Melenara, sobre la playa, se organizó la denominada 12.^a batería de costa del regimiento,

(7) La 1.^a, 2.^a y 3.^a piezas tenían los números de fábrica 1.380, 1.151 y 1.382, respectivamente.

(8) La 1.^a, 2.^a y 3.^a piezas tenían los números de fábrica 137, 41 y 104, respectivamente.

(9) La 1.^a, 2.^a y 3.^a piezas tenían los números de fábrica 174, 145 y 43. La pieza 174 había realizado 130 disparos, según se desprendía de su libreta de filiación original, desde su puesta en servicio en la Marina alemana hasta su entrega en España. Aquí sólo realizó 67.

(10) Nos ha sido imposible hallar los números de fabricación de estas tres piezas.

ron a la situación de reserva a finales de la década de los cuarenta (11), y aunque la fábrica de Trubia elaboró un proyecto (12) en 1952 para intentar recomponerlas y transformarlas al calibre 15,24 cm., en lo que, según la nomenclatura de la propia fábrica, sería el cañón «FT de 152,4/50 Mod. 1951», lo cierto es que ya poco o nada se podía hacer con ellas. Causaron baja en las unidades y fueron desartilladas en 1959. Las otras dos baterías de 15 cm serían más longevas; desaparecieron de la plantilla de los regimientos en 1965, con la reforma de Menéndez Tolosa (13).

El 8 de febrero de 1944 la AGEKA se puso en contacto con el agregado naval español en la embajada de Berlín para negociar el pago de las baterías del grupo «Isabella». Pero el agregado naval, que ya nada sabía de estas piezas, le pasó el asunto al coronel de Ingenieros Carlos Marín de Bernardo, entonces agregado militar en Berlín.

Al recibir este último la factura n.º 933 de 3-2-1944, correspondiente al material artillero por valor de 5.398.500 RM, o lo que era lo mismo 23.429.490 pesetas de entonces, la sorpresa fue mayúscula, provocando varias conferencias telefónicas con el director general de Industria y Material en Madrid con el fin de buscar el origen de esta operación y discutir el precio solicitado, a todas luces exagerado según la opinión de los militares españoles.

El coronel Marín de Bernardo envió la factura al Estado Mayor Central del Ejército, donde se pensó incluir la discusión del precio de estas baterías costeras en las conversaciones de la segunda fase del Programa Bär de maquinaria y del nonato Programa Ankara, próximas a celebrarse. En cualquier caso, la AGEKA exigía en la propia factura el pago de la cantidad adeudada «enseguida, en efectivo y vía *Clearing* ROWAK-Instituto Español de Moneda Extranjera» (14).

El asunto se fue demorando y las baterías de Canarias no se pagaron de la forma que solicitaba la AGEKA. La última mención de las mismas se encuen-

(11) En un informe fechado en diciembre de 1949 y realizado por la Junta Facultativa de Estudios, Proyectos y Experiencias de la Dirección General de Industria y Material, se hacía constar el estado de las piezas de 17 cm de la batería de Melenara. Dicho informe rezaba: «... del minucioso estudio de las piezas puede decirse que se encuentran en un estado acentuado de desgaste, pudiendo ser incluidas en el cuadro de inutilidades...». Uno de los tubos, el n.º 145, tenía un desgaste de tal entidad, que de haber disparado un proyectil, éste habría iniciado su movimiento sin rotación, por no existir materialmente el rayado hasta la mitad del ánima. Como a partir de ese punto los campos y rayas comenzaban a tener un desgaste normal, podría haberse producido un frenado al iniciarse la rotación, que a su vez daría como consecuencia una brusca variación en la aceleración del proyectil, motivando la explosión del mismo dentro del ánima.

(12) Informes n.ºs 52 y 53, de 26 y 29 de febrero de 1952, del Polígono de Experiencias de Carabanchel.

(13) También para estas piezas se realizó un estudio sobre la posibilidad de transformarlas al calibre 15,24 cm. Informes n.ºs 93 y 94, de 2 y 10 de abril de 1951, del Polígono de Experiencias de Carabanchel.

(14) Los acuerdos de comercio denominados *clearing* se utilizaron mucho en esta época y consisten básicamente en una compensación bilateral del comercio entre dos países.

tra en un documento fechado el 3 de mayo de 1945 (a menos de una semana de la capitulación alemana) donde se resume la situación de créditos y deudas con el Reich en esa misma fecha, figurando como única deuda española las baterías de la «Isabella», por un importe de 24.429.490 pesetas (15), compensando ampliamente dicha deuda con los depósitos en Alemania realizados por distintos organismos del Ministerio del Ejército español para el pago de diversos contratos, que no llegaron a buen fin por las circunstancias que impuso el desfavorable desarrollo de los acontecimientos bélicos para la Alemania hitleriana.

Fuentes y bibliografía

Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), leg. R-2065/16

Archivo Fundación Nacional Francisco Franco, leg. 27.444

COELLO LILLO, J. Luis: *Buques de la Armada española. Los años de la postguerra*. Aldaba Ediciones, 1995

GARCÍA PARREÑO, Jorge: *Las armas navales españolas*. Empresa Nacional Bazán, 1982

MOLINA FRANCO, Lucas: «Operación Isabella. Artillería del Reich para las islas Canarias». *Revista Española de Historia Militar (REHM)* núm. 2, marzo-abril, 2000.

(15) Un millón de pesetas más que cuando se recibió la factura el año anterior.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 4 euros el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

C/ Juan de Mena, 1, 1.º

28071 Madrid.

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

CUANDO A LA ISLA VINO LA MARINA

Una aproximación histórica

José CERVERA PERY
Licenciado en Historia

La proximidad de la conmemoración del bicentenario del comienzo de la guerra de la Independencia contra la invasión napoleónica hace pensar en una cuenta atrás del inicio de un amplio programa conmemorativo que a buen seguro habrá de marcar un hito histórico y en el que la vieja Isla de León debe tener el protagonismo que mantuvo a lo largo de toda la contienda con fuertes lazos de vinculación naval. Quizá el papel de la Marina en ella sea el menos estudiado, y poco valorado el meritorio esfuerzo que supuso la rendición en los caños de La Carraca de la escuadra del almirante Rossilly, hecho de la mayor importancia, ya que privó al general Dupont de un estimable refuerzo que hubiera consolidado su posición en el sur de Andalucía. Desde la isla, por tanto, se planificaron acciones y se afrontaron situaciones que influyeron notoriamente en el desarrollo de la campaña. El cómo y el porqué de la integración de la Marina en la Isla felizmente mantenida y reforzada a lo largo del tiempo es el objetivo de esta aproximación histórica.

A comienzos del siglo XVIII, cuando se instaura la dinastía borbónica, la Isla no era todavía «real» ni la Marina tenía con ella ninguna vinculación directa. Un hermoso paisaje de huertas, caños y salinas que ya nos describe Horozco en las vísperas del siglo XVII, pero sometido a un peligroso feudalismo que hacía depender las villas y pueblos de las casas ducales, tan expertas en trapicheos de ventas, traspasos, cesiones y adjudicaciones. La Isla de León, mínima y abreviada, era posesión del duque de Arcos, que también detentaba otras «propiedades» (el entrecomillado alivia en algo el desdoro), como Rota o El Puerto de Santa María.

En los últimos años de la monarquía austriaca, la Marina o, mejor dicho, lo poco que quedaba de ella, desorganizada y desperdigada en numerosas escuadras de muy pocos barcos (Océano, Barlovento, Mar del Sur, y Guarda y Carrera de Indias), languidece y se consume lentamente. Quizá se salva un poco del declive la de la Guarda de la Carrera de Indias, sufragada por los mercaderes y comerciantes andaluces, que junto a la del Mar Océano tiene su base en Cádiz. Y Cádiz es en esas fechas una ciudad floreciente, habitada por una colonia genovesa de notoria importancia, con abundancia de notarios, consignatarios, corredores de comercio y casas bancarias y aseguradoras. Entretanto, la Marina de Guerra, a falta de buques operativos, se entretiene en parir disposiciones orgánicas, como la cédula de Carlos II en 1673 que dispone que el puesto de capitán general del Mar Océano sea de mayor preeminencia que el de la Carrera de Indias. Prerrogativas que no harían mejores o volverían más rentables a los escasos barcos.

Pero hay ya reparaciones y avituallamientos navales que, aun muy limitados, se hacen en la Isla, que dispone de un astillero próximo al Puente Suazo, «por lo que barcos de carga hacen continua navegación con los pertrechos para las heredades de la isla y para los que están en Chiclana y Zurraque» (descripción del propio Horozco, que sigue proporcionando datos interesantes sobre la actividad industrial y marinera del caño de Sancti Petri). También se da noticia de la existencia de un almacén y un pequeño carenero cuyas exiguas ruinas aún pueden observarse; y, cuando estalla la guerra de Sucesión, la Armada del Mar Océano no realiza ninguna misión de importancia, por carecer de barcos. Solamente los buques de la Armada de la Avería, a cargo de los mercaderes de la Carrera de Indias, pueden mantener abiertas las rutas americanas. Cádiz no ha perdido su crédito comercial y la Isla espera mejor suerte.

Pero el proceso integrador de la Isla de León y su conversión en villa desgajada de todo vínculo patrimonial —antecedente necesario para la posterior instalación del Cuerpo de Marina— no resultó fácil. Integrada como se ha dicho en los dominios del duque de Arcos, éste intentó su venta a Cádiz, que acogió el proyecto muy favorablemente. Pero tal pretensión no prosperó, por lo que, quizá para evitar nuevos intentos enajenadores, el rey ordenaba la incorporación a la Corona de El Puerto de Santa María y la Isla de León, «con las jurisdicciones, señoríos, vasallajes, oficios, rentas y derechos de los dos pueblos». Era una decisión valiente, al eliminar los restos de un trasnochado feudalismo en detrimento de las poderosas casas de Medinaceli y Arcos, propietarias de ambos territorios; pero tal decisión acarreó de inmediato pleitos y reivindicaciones que no es el caso traer aquí, aunque también Cádiz impugnó la resolución real con una fuerte campaña para contrarrestar lo que suponía una desmembración de su poder territorial. El documento del Cabildo, muy largo y farragoso, pretendía demostrar la subordinación de la Isla a Cádiz en muchos aspectos, prohibiéndole fabricar casas por su cuenta y por tanto expandirse, ya que la Isla estaba concebida, exclusivamente, como «recreo para los habitantes de Cádiz, ciudad que veía así vulnerados sus intereses económicos». Como puede verse, en este razonamiento insolidario y egoísta se desconoce la realidad del asentamiento naval isleño, con el arsenal de La Carraca impulsado por Patiño en creciente rendimiento; y es importante consignarlo así porque a lo largo del tiempo los puntos de fricción en torno a la supremacía marítima se sucederán. El forcejeo legislativo de súplicas y reclamaciones no logró el objetivo deseado por la ciudad de Cádiz; antes bien, el auge material que iba alcanzando La Carraca concedía a la Isla un inesperado desarrollo socioeconómico.

El traslado, por tanto, de las dependencias de Marina de Cádiz a la Isla de León ha comenzado su cuenta atrás. Don Juan José Navarro, capitán general de la Armada y director de la misma, lo razonaba en escrito de 13 de junio de 1750, donde exponía su parecer sobre el asunto. La Marina tenía que salir de Cádiz; la duda estaba en si el traslado departamental debería hacerse a la Isla de León, o bien a Puerto Real —su otra competidora—, prevaleciendo la

preferencia isleña, justificada en convenientes argumentos, como los del necesario apoyo logístico a La Carraca, a la que se podía proveer de agua desde la Isla, «que también es cantera de piedra viva por lo que puede proporcionar sólidos cimientos para las construcciones militares»; facilidad de comunicación Isla-Carraca, sin que exista necesidad de amurallamiento (cosa que al parecer sí necesitaba Puerto Real), ya que bastaba con establecer en los caños que la aíslan un servicio de vigilancia. Terminaba Navarro su bien razonado escrito exponiendo que la Isla era el más poderoso antemural de Cádiz, con lo que pretendía echar un cuarto de espadas a su favor, señalando «que siempre lo ha entendido y oído decir que la mayor fortificación de Cádiz es la Isla, pues ni navíos, ni un ejército, aun siendo dueño de Conil, Chiclana, Medina Sidonia, Jerez, y aun el Puerto de Santa María, podría adueñarse de la plaza. Con tropas en la Isla, Cádiz es inconquistable». Proféticas palabras del marino, que habrían de tener su aserto sesenta años después.

Con el proyectado traslado de las dependencias de Marina a la Isla, ésta se veía muy favorecida, y tal como ocurriera cuando fue incorporada a la Corona, enajenándola de la jurisdicción gaditana, la ciudad de Cádiz, por medio de su cabildo, volvió a poner el grito en el cielo, impetrando de la real clemencia «la suspensión de su real determinación en el asunto». Los razonamientos volvieron a ser largos y prolijos, con continuos agravios comparativos para la Isla de León, invocando el fiel amor de esta ciudad (Cádiz), «que tanto se ha esmerado en manifestarlo, con singulares, notorios, crecidísimos servicios hechos a S.M. y sus gloriosísimos predecesores...» (la linsoja no faltaba), para terminar suplicando «que no se tenga a efecto lo proyectado, y que el Cuerpo de Marina se mantenga en Cádiz con todos sus agregados, merced que espera recibir esta ciudad de la clemencia de V.M. cuya católica real persona prospere».

Don Juan José Navarro no cejó en su empeño y, a pesar de la oposición gaditana, el ministro del ramo, don Julián de Arriaga, participaba a la ciudad de Cádiz desde Aranjuez las conclusiones de una mala noticia: «He hecho presente al Rey —decía el escrito— la representación de V.S. sobre los perjuicios e inconvenientes que prevé consiguientes a la traslación de los Cuerpos de Marina a la isla de León, pero S.M. no ha hallado la suficiente causa para variar la resolución de la cual doy a V.S. aviso para su inteligencia. Dios guarde a V.S. muchos años. Aranjuez, 14 de abril de 1769. Muy noble y Leal ciudad de Cádiz». La suerte de la Isla de León estaba decidida, y sin más dilación el marqués de la Victoria ordenó los inmediatos preparativos para el traslado. No obstante, con espíritu de fina cortesía, ofició al Cabildo gaditano, mostrándole los vivos sentimientos de su verdadera estimación.

Puede concretarse por tanto que la idea de la traslación del Departamento de Cádiz a la Isla venía incubándose desde los tiempos de Patiño, que quiso reunir en un solo punto todos los aspectos referentes a la Armada. El marqués de la Ensenada lo plasmaría en la realidad, y don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, lo ejecutaría. Son, pues, tres hombres decisivos en la vinculación naval isleña y a los que la Isla debe tributo de gratitud.

Y un detalle importante. Tres años antes, y a la vista de la firme decisión de implantar en la Isla el primer departamento marítimo y único que poseía España, segregándolo totalmente de Cádiz, se llegó al acuerdo de constituir un ayuntamiento isleño de plena autonomía, con destacadas personalidades locales de las que hace referencia el documento de creación, por lo que la Real Villa de la Isla de León, a los pocos años de haber obtenido jurisdicción municipal autónoma, contraía la honrosa responsabilidad de albergar y custodiar los dispositivos orgánicos de la Real Armada. Toda la importante documentación de la época se tramitará desde la Isla, y la presencia de la Marina en ella, en larga y mantenida vinculación, le insuflará un espíritu consustancial al de su propia existencia.

Por la Isla apostaron fuerte estos tres hombres decisivos en el quehacer naval y que modelaron la imagen imborrable de una compenetración mantenida tanto en las horas gratas como en las difíciles. Pero hubo otros, como Jorge Juan, el sabio marino científico y constructor naval que se decantó más por Cádiz y allí fundó el Observatorio de Marina, trasladado más tarde a la Isla, y su famosa tertulia amistoso-literaria, con ribetes de congreso científico. Pero en los esfuerzos del proceso reconstructor de la Marina juega también un importante papel.

Don José Patiño, llamado por muchos el Colbert español, es sin duda uno de los grandes ministros reformistas del siglo XVIII. Intendente general de la primera promoción surgida del Ejército, el cardenal Alberoni lo «trasvasará» a la Marina al crear el cargo en 1717, para que lo ejerza el «trasvasado» con amplísimas atribuciones (casi similares a las que tendrá como secretario de Despacho de Marina), entre ellas, todo lo referente a la construcción naval, cuenta y distribución de caudales, matrícula y asiento de marinería, fábrica de lona y jarcias, etc.; pero de toda su diversidad de gestiones y cometidos nos interesa contemplarlo desde el encuadre isleño como el impulsor decidido de la creación del arsenal de La Carraca, cuyos terrenos eligió en 1717 y cuya construcción comenzaron en 1723 notables ingenieros de la época. Las obras, por diversas circunstancias, económicas casi siempre, no transcurrieron al ritmo deseado, y habrá que esperar hasta 1752, en el reinado de Fernando VI, para que bajo el patrocinio del marqués de la Ensenada y según un proyecto de Jorge Juan se edifique el arsenal de La Carraca dentro de los límites comprendidos por el caño de Sancti Petri al sudoeste; al norte, por el caño del Higuero; al este, por el recodo de este mismo caño y el de la Culebra; al nordeste, por el caño de la Cruz e islote de Cuatro Torres, y al oeste, por el llamado caño de la Machina, hoy San Fernando. Poco a poco irían surgiendo grandes diques, almacenes de vela y jarcia, iglesia, etc., hasta llegar a la última reforma del siglo XVIII, ya en tiempos de Carlos IV, quien sobre la puerta llamada de San Fernando hizo colocar la siguiente inscripción: «Acuérdate, España, de que riges por los dominios del mar».

Patiño no estaba ya para verlo, pero su semilla había dado buen fruto y la vinculación isleña a los intereses marítimos nacionales, a través de la actividad naval del arsenal que creó, era un hecho consumado.

El intendente de la Armada don Zenón de Somodevilla, elevado al marquesado de la Ensenada por los relevantes servicios prestados a la Marina, es el segundo hombre a tener en cuenta en el entronque naval isleño, para lo cual contará con la plena colaboración de Jorge Juan Santacilia y su equipo de proyectistas, diseñadores, ingenieros y constructores navales.

Somodevilla, modesto funcionario administrativo del Real Carenero del Puente Suazo en tiempos de juventud, presta después sus servicios en las direcciones de las contadurías de los departamentos de Cádiz y Cartagena y, en concepto de ministro (jefe administrativo), en las escuadras de Cantabria, con las que tomó parte en brillantes acciones militares en aguas mediterráneas, como la toma de Orán en 1732. Felipe V, que conocía su inteligencia, laboriosidad y lealtad, dispuso de inmediato que viniera a dirigir las cuatro secretarías que dejó vacantes Campillo (sucesor de Patiño), y a pesar de la resistencia del nombrado, que pretextó desconocer la Hacienda, lo mismo le sucedía en Guerra, no había tenido afición a las Indias y sólo conocía de tal cual manera «a la Marina donde se había criado», tuvo que trasladarse a España y ponerse al frente de aquellos diversos ramos de la Administración del Estado, que cada uno aisladamente considerado necesitaba un hombre de excepcionales condiciones.

Ensenada encontró a su llegada un panorama poco menos que desolador, con sólo 12 navíos, una fragata y un arsenal, el de La Carraca, con dificultades en su construcción; pero faltaban además el acopio de jarcias, lonas, hierros y maderas, se carecía de talleres que dieran abasto a las necesidades, y la desesperante lentitud que acompañaba a la construcción naval no auguraba un porvenir halagüeño en la tarea de lograr una Marina «decente» (frase del propio marqués).

El tiempo asignado a esta ponencia no permite abundar en la ingente tarea que Ensenada se echó a la espalda y que, aparte de los progresos en la construcción, dotó a los nacientes arsenales y en mayor grado de aprovechamiento al de La Carraca, por ser el más adelantado, de gradas en número suficiente para que se pudiesen construir simultáneamente hasta 20 navíos, entre la puesta de cada quilla hasta la botadura no habrían de transcurrir más de diez meses, como así llegó a suceder.

Desde cualquier biografía de este estadista, se podrán advertir los puntos clave que lo convierten en hombre decisivo del desarrollo naval isleño. Pero Inglaterra necesitaba paralizar los armamentos navales de los que era alma y vida el marqués, y aprovechó para ello cuantos medios tuvo, desde la intriga hasta la calumnias, para lograr que fuese exonerado del poder. Quizá su único error consistía en no esquivar la privanza del soberano, cuando sabía por la Historia el triste fin a que la privanza conduce.

Y llegamos al tercer hombre «decisivo» en el acontecer isleño, don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, director de la Armada en el momento en que los Cuerpos de Marina se trasladan a la Isla de León desde la capital gaditana. Su decisión fue trascendental y sentó las bases de una mayor proyección sanfernandina con la creación de la población militar de San Carlos, que

aunque nacida por expreso deseo de Carlos III nunca se hubiera podido llevar a cabo de no estar ya firmemente cimentada en la Isla la herramienta naval. Navarro es, por tanto, un realizador pero también un premonitor.

Sin prisa, pero sin pausa, la presencia naval en la Isla se afirma a dimensión. Viene también desde Cádiz la Real Compañía de Guardias Marinas, a la que tan vinculado estuvo Navarro desde sus tiempos mozos, y que sienta sus reales en el Colegio de Sacramento. Viene también el Real Observatorio de Marina, privilegiadamente emplazado en los terrenos de Torrealta, admiración de propios y extraños y donde habrá de destacar la aportación de sus primeros directores, Tofiño, Virmecati, Ortiz de Canales, que llenan la Isla de un contenido científico que le da rango y prestancia. Pero el espaldarazo más notorio, la razón más conveniente de esa vinculación, es la creación de la población militar de San Carlos, tan espléndidamente estudiada por el notable historiador isleño Juan Torrejón. La voluntad de Carlos III era firme. La nueva población de San Carlos quedaría insertada en el amplio programa urbanístico de la España ilustrada, destacando su pertenencia al subconjunto formado por las poblaciones de carácter militar naval y dotando así a la Isla de una especial fisonomía castrense.

Las primeras disposiciones para el comienzo de las obras se dictaron en 1775 y 1777; pero, a pesar de ellas, transcurrieron algunos años sin que los deseos del monarca se viesan satisfechos, no pasando de simples prolegómenos, como el desmonte de los terrenos que se iban adquiriendo. Pero ello no mermaba la voluntad del rey, quien volvió a reiterar su pronta realización en un real decreto de 11 de febrero de 1785, con la cláusula imperativa de que tendrían que someterse a su examen los presupuestos, planos, perfiles y memoria que habrían de redactarse, entre los cuales se incluirían los de un cuartel y un hospital, sin olvidar los relativos a una iglesia.

Comenzaba así la cuenta atrás para la creación de esta ingente obra —el más ambicioso de los proyectos carolinos— que si pasó por no pocas dificultades, bastante de ellas devenidas de la coyuntura política y la falta de recursos, hoy se abre esplendorosa a los ojos del mundo, con el emotivo remate del Panteón de Marinos Ilustres, templo para la devoción y el recuerdo donde los héroes y sabios allí sepultados esperan el día de la resurrección aposentados en suelo isleño.

Es evidente que la Isla y la Marina se sienten fuertemente enlazadas en las intactas lealtades que tanto han significado en su constante histórica, con tanta andadura compartida, con tanto camino juntas. Hoy los tiempos nos exigen nuevos planteamientos, nuevas estrategias, pero el espíritu de unión vive y alienta. Ya no está esa Real Compañía de Guardias Marinas, savia y vivero de brillantes oficiales de peluca y espadín de la Marina ilustrada. Más tarde renacería en La Carraca como Real Colegio Militar, para pasar en 1845 a un edificio de la población de San Carlos que un rey al que tanto debe la Isla había entronizado con notable acierto. Los aires revolucionarios de 1868 impusieron el cierre del Colegio Naval Militar, y fue un marino de afinidades gaditanas, Juan Bautista Topete, quien la restableció en 1871 como Escuela Flotante a

bordo de la fragata *Asturias*, convertida en pontón ferrolano. Volvió a la Isla en 1913 como Escuela Naval Militar, pero nuevos vientos norteños se la llevaron a Marín, y la isla pareció quedar huérfana de tanto afán marinerero. Sin embargo, una nueva Escuela de Suboficiales recogió la antorcha aún encendida y asumió el legado del relevo con admirable esfuerzo; y así, nuevas promociones, esta vez de sanitarios, escribientes, celadores de puerto y pesca, con las nuevas especialidades de la informática y los idiomas, volvieron a familiarizar por las calles una presencia azul marino con firme voluntad de asentamiento. ¿Cuántos matrimonios se habrán celebrado desde que la Isla y la Marina hacen el camino juntos entre los hombres del botón de ancla y las mocitas *cañaíllas*? ¿Cuántos muchachos de bautismo isleño sentaron plaza entre los futuros oficiales de la Armada? Abrumarían las cifras de una expresiva estadística. Recuérdese que el 30 por 100 de los ministros de Marina del siglo XX fueron nacidos en San Fernando. Porque la efectiva intercomunicación Marina-Isla llenó muchas páginas de historia isleña que aún hoy puede medirse y constatarse en presencia y espíritu.

Desde el año de gracia de 1768, en que la Marina viene a la Isla en amplia voluntad de permanencia hasta los días presentes, un largo itinerario de logros y también de sinsabores han insuflado carácter a una relación irreversible. La Marina está en la Isla porque es consustancial a ella, y la Isla tiene en la Marina la conjunción de un recorrido histórico y vivencial de voluntad integradora. aguardamos expectantes la conmemoración histórica que se avecina. Confiamos en que con los nuevos planteamientos y estrategias de nuestros días esa sinergia afectiva y pragmática continúe con vocación irrevocable.

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 alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos 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

LA HISTORIA VIVIDA

Íñigo PÉREZ DE RADA CAVANILLES

Gallardetón de Felipe V utilizado en la guerra de la Cuádruple Alianza, 1718-1821

Felipe V, aconsejado por su ministro el cardenal Julio Alberoni, trata de anular los tratados de Utrecht y Rastadt, ambos resultado del encumbramiento del duque de Anjou en el trono español tras la guerra de Sucesión, por los que se perdieron los restos españoles en los Países Bajos, Nápoles, Cerdeña, Milán, Sicilia, Gibraltar y Menorca. Sorprendiendo a las potencias europeas con la ocupación de Cerdeña (1717) y gran parte de Sicilia (1718), provoca la oposición de Europa y la formación en contra de esta política de la Cuádruple Alianza, integrada por Francia, Inglaterra, Holanda y el Imperio austriaco, ratificada en Londres el 2 de agosto de 1718. A éstos se uniría tres meses después Saboya, el 5 de noviembre. La primera medida militar de la alianza fue la protección del reino de Nápoles, que ahora pertenecía a Austria. Para ello, los británicos enviaron una escuadra al mando del almirante Byng hacia aquellas aguas. El 11 de agosto Byng descubrió en el cabo de Passaro una escuadra española de 11 navíos, que se dirigía a tomar Siracusa, y la atacó. El resultado del combate fue el total descalabro de los españoles: la brillante Armada creada por José Patiño fue destruida o apresada, excepto cuatro navíos de guerra. El marqués de Ledesma, que resistía con éxito a los austriacos por tierra, no recibió refuerzos y por ello se vio obligado a mantener una actitud defensiva.

El 17 de noviembre de 1718 una ordenanza real autorizó la práctica del corso a todos los españoles que desearan armar navíos y hacer la mar. Esta medida se completó con una leva general y otra de gente de mar. Inglaterra declaró la guerra a España en diciembre; Felipe V aspiraba a instaurar en el trono inglés al pretendiente católico Jacobo III Estuardo, pero la flota que salió de La Coruña (marzo 1719) para apoyar este proyecto fue desorganizada por la adversa meteorología. Las tropas que lograron llegar a Escocia, desde donde se pretendía invadir Inglaterra, fueron derrotadas. Francia penetró ese mismo año en la Península, ocupando Fuenterrabía, Pasajes y San Sebastián, hasta la completa invasión de las tres provincias vascongadas. Éstas se comprometieron a reconocer al rey de Francia si les eran respetados sus seculares fueros; al mismo tiempo, otra columna francesa avanzaba por Cataluña y la Marina británica amenazaba los puertos de Santoña y Vigo.

El rey español, consciente del rumbo desfavorable que estaban tomando los acontecimientos, resolvió tratar de apaciguar a sus enemigos europeos mediante una concatenación de medidas entre las que destacan el cese de Alberoni, la firma de un tratado de amistad el 13 de junio de 1721 y el ofrecimiento de matrimoniar a su hijo Luis, Príncipe de Asturias, con la princesa francesa María Luisa de Orleans.

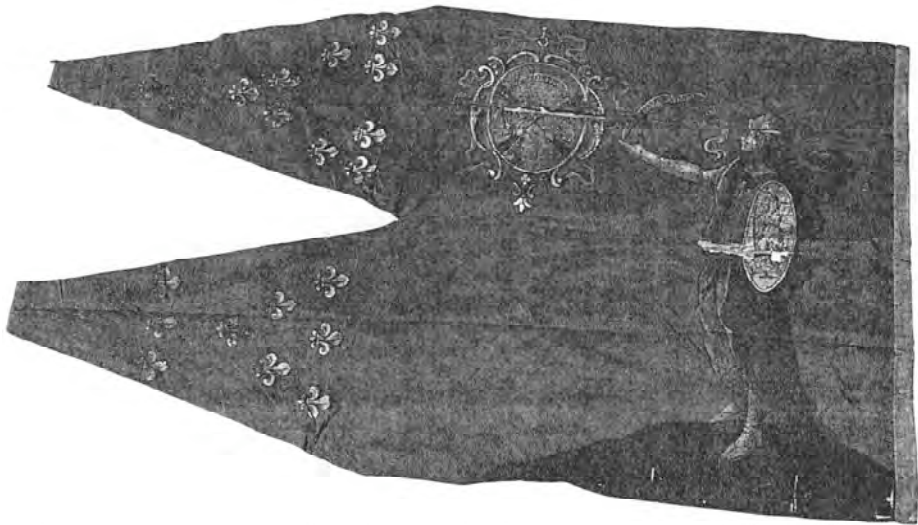
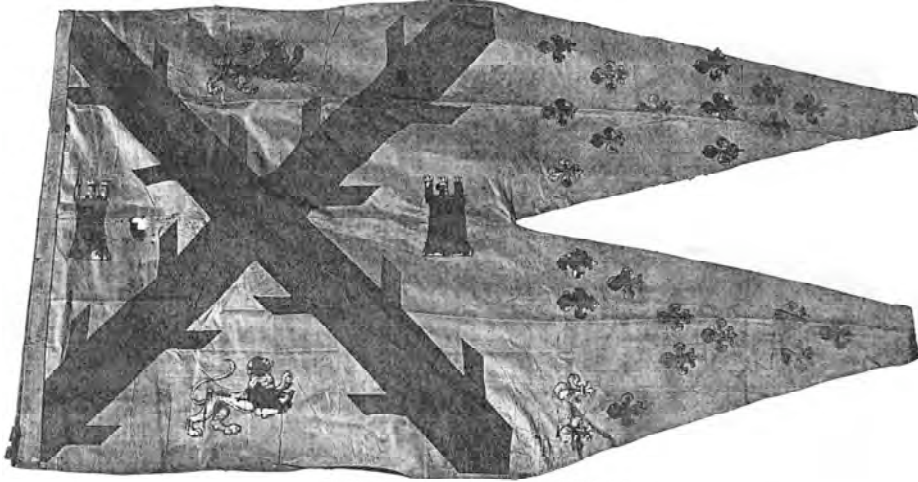
España hubo de ceder sus conquistas en favor de los aliados, «sacrificando sus propios intereses en beneficio de la Paz de Europa», firmando el armisticio en la paz de Cambrai, pero consiguió en cambio la devolución de manos francesas de Pensacola (Florida) y las provincias vascas, el reconocimiento del emperador de Austria hacia Felipe V, renunciando aquél a sus derechos sobre el trono hispano, así como la sucesión de los ducados de Parma, Plasencia y Toscana para don Carlos (futuro Carlos III), hijo mayor de su segunda esposa, Isabel de Farnesio (1692-1766), que encaminó toda su política a hallar Estados para sus hijos en Italia. Para esta guerra contra la Cuádruple Alianza fue confeccionada la presente enseña o gallardetón, con unas dimensiones de 135 x 245 cm. Procede del palacio de Loredán, en Venecia (Italia), donde don Carlos V de Borbón, rey de los carlistas, la tenía depositada en su «cuarto de banderas» junto a una gran cantidad de enseñas carlistas y legitimistas francesas. Luego pasó al Museo de Recuerdos Históricos de Pamplona, y al disolverse éste a mediados de la década de 1960, fue recogida por la familia Baleztena, también de la capital navarra, hasta que en 2007 fue cedida a don Íñigo Pérez de Rada en propiedad.

Su uso más probable fue para la armada, a juzgar por su morfología, dimensiones y motivos representados, que recuerdan aquellos gallardetes hoy conservados en el Museo Naval de Madrid, el más célebre de los cuales es el que perteneció a Antonio de Oquendo.

El anverso es en seda carmesí, representando su centro superior un escudete conteniendo cuatro brazos armados que sujeta cada uno unas cadenas, formando así una alianza, metafórica, representación de los reinos enemigos de Inglaterra, Francia, Imperio austriaco y Saboya, surmontados por una cartela que contiene la inscripción, procedente del Salmo II:

«PRINCIPES CONVENERUNT IN UNUM ADVERSUS DOMINUM» (Los Príncipes se confabulan en contra del Señor), en clara alusión a la unión de las monarquías hostiles a España. A su izquierda se halla una figura alegórica en posición erguida sobre el orbe, que viste casco y toga y sostiene un escudo, con la representación sedente de la Justicia sujetando la balanza y la espada con su mano izquierda, mientras con la derecha y con el dedo índice apunta a una segunda cartela con el texto latino «DIRUMPAMUS VINCULA EORUM» (Rompamos sus ataduras), significando que finalmente la justicia representada por el rey de España disolverá finalmente esa maligna unión entre naciones. Cada una de las puntas del gallardete se encuentra sembrada de flores de lis, emblema de la Casa de Borbón.

El reverso está ocupado por la Cruz de Borgoña, dispuesta en aspa alternando castillos y leones alternos. Como en el anverso, las puntas están ocupadas por flores de lis.



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

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

DOCUMENTO

Real cédula de Felipe II por la que se crea la escuela de artillería en la Coruña a semejanza de la de Ferrol (29 de noviembre de 1589)

El 29 de noviembre de 1589, por real cédula dirigida al marqués de Cerralbo, gobernador del Reino de Galicia, Felipe II ordenó el establecimiento de una escuela de artillería en La Coruña, a semejanza de la ya existente para adiestrar a la armada que, a cargo de don Alonso de Bazán, estaba basada en Ferrol. Esta fuerza, constituida por los restos de la Gran Armada supervivientes de la campaña contra Inglaterra del año anterior, procedía de Santander, puerto al que había arribado en septiembre de 1588 al mando del duque de Medina Sidonia.

La frase del rey «y que habiendo agora recoxídose el armada en Ferrol se ha dado orden para que vaya adelante en este ejercicio [de artillería]» indica la existencia de una disposición de mismo rango y fecha, dirigida a don Alonso de Bazán, que otorga la primacía de la escuela de Ferrol sobre la que se pretendía establecer en La Coruña, disposición que no he podido localizar en el Archivo General de Simancas.

El documento original, con firma autógrafa del rey, se encontraba, cuando lo vi hace años, en el Archivo de Massó Hermanos, S.A., en Bueu, en un legajo titulado «Veintiuna cartas autógrafas de Felipe II al marqués de Cerralbo, gobernador del Reino de Galicia, sobre naves, escuelas y fortificación de Ferrol —años 1589-1590—», legajo que perteneció al archivo de la Casa de Zerralbo (leg. 31).

José Ignacio González-Aller Hierro
Contralmirante (R)

E L R E

Marques de carravalos panico miguernador del Reino de galicia. por lo que don Joan maldonado mi-
vce general del armada me ha Scripto sobre encendido como hauiendose considerado el tiempo que la
dha armada estubo en santander la falta que auia en ella de artilleros españoles dichos se auia hecho
escuela para que se exercitasen. y hubieron dichos los que auia. y asi mismo algunos marineros
y soldados de la dha armada lo quisieron aprender y que con el exercicio se auian hecho algunos
dellaos platos y que hauiendo agora reconocido el armada en ferrol se ha dado orden para que
vaya a delante en este exercicio. y por quemirando en la falta que ay en España de artilleros.
y que necesarios son assi para las ocasiones de mar como de tierra y que ha sido cosa acor-
tada lo que se ha de ha parecido que sera combiniendo que se haga este exercicio para que ay
artilleros platos no sola en tierra en ferrol pero auia en esta ciudad. y asi mismo ay y mandando que
procurese poner y que ay en esta escuela donde se exercitan y hagan dichos en el tenor veno de
mas tocante al artillero los artilleros que hubiere y asi mismo algunos marineros lo quisieron
aprender y ni mas ni menos los soldados que para que estos en tal caso lo puedan saber embio a
mandar a los maestros de campo de la. y en esta forma Del armada que a los tales dejen y traer a
para este efecto pues es de creer que los que esto quisieren haber no seran hombres que de caso de esta color
se querrian autentar de sus companias sino de quienes se tenga satisfacion y asi mismo en ella. y que
en el arte que sea caido y pueda enseñar a los que vinieren a aprender mirarse en la guerra
y proposito y qual combenga y lo eligiere para este efecto. y asi mismo en esta de quien es. y lo que
conci se podra haber y que sueldo se le podra dar. y porque para el dho exercicio se ha mandado que
fueron poluora pues en ella no se podra haber el dho exercicio los veeris la cantidad que della
los pareciere que se parte y se tomara de la que souiere con presupuesto que no se ha de exercitar.
en ello sino los dias de fiesta y otras de entre semana que ay los pareciere y de todo lo que
dello los pareciere medancis auiso con el primero. De san fco. de Br. a 20 de noviembre de 1589

Yo el Rey

Por mandado de Rey mío señor
Andrés de Aluarez

8

август, - сентябрь 1889

сум.

Борис Рей

Александр Александрович
губернатор Великого княжества Литовского

El Rey

Marqués de Cerralvo, pariente, mi gobernador del Reino de Galizia; por lo que Joan Maldonado, mi veedor general de la armada me ha scripto, se ha entendido como haviéndose considerado el tiempo que la dicha armada estuvo en Santander la falta que avía en ella de artilleros españoles diestros, se avía hecho escuela para que se exercitasen y hiziesen diestros los que avía, y asimismo, si algunos marineros y soldados de la dicha armada lo quisiesen aprender y que con el exercicio se avían hecho algunos de ellos pláticos y que haviendo agora recoxídose el armada en Ferrol se ha dado orden para que vaya adelante en este exercicio. Y porque mirando en la falta que ay en España de artilleros y quan necesarios son así para las ocasiones de mar como de tierra y que ha sido cosa acertada lo que se haze, ha parecido que será combieniente que se haga este exercicio para que haya artilleros pláticos no solamente en Ferrol pero aun en esa ciudad (La Coruña), y así os encargo y mando que procuréis poner y que aya en ella escuela donde se exerciten y hagan diestros en el tirar y en lo demás tocante al artillería los artilleros que hubiere, y asimismo, si algunos marineros lo quisieren aprender y ni más ni menos los soldados para que estos en tal caso lo puedan hazer, embio a mandar a los maestros de campo de la ynfantería del armada que a los tales dexen yr a esa ciudad (La Coruña) para este efecto, pues es de creer que los que estos quisieren hazer no serán hombres que devajo de esta color se querrán ausentar de sus compañías, sino de quienes se tenga satisfacción que asistirán en ello. Y pues para lo que en esto se pretende tenga efecto será necesario y forzoso que aya una persona plática en el arte, que sea cavo y pueda enseñar a los que vinieren a querer aprender, miraréis en la que será a propósito y qual combenga y le elegiréis para este efecto, y a mí me avisareis de quien es y lo que con él se podrá hazer y qué sueldo se le podrá dar. Y porque para el dicho exercicio será menester de fuerça pólvora pues sin ella no se podrá hazer el dicho exercicio, vos veréis la cantidad que de ella paresciere que se gaste y se tomará de la que oviere, con presupuesto que no se ha de exercitar en ello sino los días de fiesta y otros de entre semana que a vos os paresciere. Y de todo lo que cerca de ello os ocurriere me daréis aviso con el primo. De Aranjuez, a 29 de noviembre de 1589. Yo el Rey (rubricado). Por mandado del Rey nuestro señor, Andrés de Alva (rubricado).

Por el rey. Al marqués de Cerralvo, su pariente, gobernador de su Reyno de Galizia (al dorso).

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
*ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO
HASTA LA ILUSTRACIÓN*
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDEN -
TES DE UN CONFLICTO*
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
*LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y
SUS PROBLEMAS ACTUALES*
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU
PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y
DESARROLLO DEL CONFLICTO*
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICA -
CIONES DE LA ARMADA (I)*
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICA -
CIONES DE LA ARMADA (II)*
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA
NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)*
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN
HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENA -
RIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL
PUNTAL.—LA MARINA EN LA HISTORIA
DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA
HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)*
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
*LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL
CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO*
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
*MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN
HISTÓRICA*
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA
ARMADA ESPAÑOLA*
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE,
EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)*
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y
CIENTÍFICO*
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y
SU DIMENSIÓN HISTÓRICA*
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSI -
DAD COMPLUTENSE DE MADRID
(Agotado)
*MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA
JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA
VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO*
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA
DEL SIGLO XIX*
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON
LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
*LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS
NAVALES Y SOCIOLÓGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
*VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO
DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA
NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
*HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO
DE CARLOS I*
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR
ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA AR -
MADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVI -
LLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENA -
RIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRI -
CA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL
EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO
EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTE -
RAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU
DEFENSA*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones.
Además, Servicio de Publicaciones de la Armada
(SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (XXIII)

Amigo lector, no pretendemos agotar tema tan trascendente para el mundo occidental, no podríamos; ni dispondríamos de espacio a la vista de otros acontecimientos importantes para España que están asomando ya por el horizonte y de los cuales no podemos desentendernos. Habíamos dado por terminada esta síntesis bibliográfica, pero algunos de los colaboradores de este Instituto que conocen la REVISTA nos animaron a vaciar la bolsa, que, ahora sí, poco a casi nada le queda en su interior. Ponemos, pues, toda la bibliografía sobre Trafalgar publicada a disposición de los estudiosos del tema, porque cabe emplearla en trabajos posteriores

Libros. En español

CISNIK, M.: «La interpretación del combate de Trafalgar más conocida: la novela *Trafalgar*, de Benito Pérez Galdós», en Guimerá, A., RAMOS, A. y BUTRÓN, G.: *Trafalgar y el mundo atlántico*, Marcial Pons, Madrid, 2004. pp. 359-374,

LAURENT DEL ARDECHE, P. M.: *Historia del emperador Napoleón*, 2 vol., pasta, 26 cm, grab. [1] lam. Imp. de Antonio Bergnes y Cía., Barcelona, 1840. (Es una traducción al castellano de Eduardo Henry.)

TEIXEIRA DE PASCOAES: *Napoleón*, 327 pp. + 1hoja, 21cm, tela, Ed. Apolo. Gráf. Agustín Núñez, Barcelona, 1945. (Es una traducción de Mario Verdguer.)

En francés

BATTESTI, M.: *Trafalgar: Les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, París, 2004.

Dufraisse, R. y KERAUTRET, M.: *La France napoléonienne. Aspects extérieurs, 1779-1815*. Éditions du Seuil, París, 1999.

MALO, H.: *Thiers, 1797-1877*, Payot, París, 1932.

MASSON, PH. y MURACCIOLI, J.: *Napoléon et la Marine*, París, 1968.

— *Histoire de la Marine*, t. II, París/Limoges, Charles Lavaucelle, 1932.

MONAQUE, R.: *Trafalgar*, París, 2005.

TIERS, A.: *Discours parlementaires*, t. 7, Calman Levi, París.

TULARD, J.: *Napoléon et le mythe du sauveur*, Fayard, París, 1977.

En inglés

ADKIN, M.: *The Trafalgar Companion: A Guide to History's Most Famous Sea Battle and the Life of the Admiral Lord Nelson*, 560 p., [304] ill., [28] map., [41] planos del comb. Aurum Press, Londres, 2005.

ADKINS, R. y ADKINS, L.: *The War for all the Oceans: From Nelson at the Nile to Napoléon at Waterloo*, 560 pp., tapa dura. Dallas, Texas, Little Brown, 2006. ISBN: 0-316728373. (El período que va desde 1798 a 1805 contiene todo lo que cualquiera pueda pedirle a un libro de Historia Naval: acciones de las grandes flotas como las de la batalla del Nilo o la de Copenhague; combates entre pequeños grupos de buques, como los de Shannon y Chesapeake; operaciones combinadas e intentos de destrucción de buques enemigos con artefactos de invención reciente. Lo que muestra este libro, lo que vino después, es verdaderamente fascinante. La historia naval que cuenta es la de las vidas y experiencias de las personas concretas y por primera vez aspectos de la vida de testigos, distintos de las batallas reales, lo que incluye naufragios, apresamientos, espías, prostitutas y prisioneros de guerra.)

— *Trafalgar: The Biography of a Battle*. Londres, 2004. (Esta obra fue publicada en Estados Unidos en 2005 con el título *Nelson's Trafalgar: The Battle That Changed the World*. (También existe una edición en español, véase el n.º 92 de esta REVISTA, p.113.)

ALLEN, D. y HORE, P.: *News of Nelson: John Lapentiere's Race*, publicación propia, Londres, 2005. [4] ill. color, [1] ret. (Esta obra trata de la vida de John Lapentiere; es su historia y la de otros compañeros que sirvieron en la Marina inglesa. Es asimismo la definitiva versión de cómo Lapentiere llevó las noticias de la batalla de Trafalgar y de la muerte de Nelson a Londres.)

BROADLEY, A.M. y BARTELOT, R.G.: *Three Dorset Captains at Trafalgar*, 4 vol., fol., 1906. (Se trata de un libro raro, cuyo único ejemplar está en la Biblioteca Selbourne, biblioteca privada de libros y manuscritos antiguos y está depositada en la división de colecciones especiales de la Biblioteca de la Universidad de Birmingham, Contiene cartas del mismo Nelson, muchas ilustraciones y algunas raras litografías y caricaturas contemporáneas.)

CZISNIK, M.: *Horatio Nelson, A controversial Hero*, Londres, 2005. (Es un estudio psicológico e historiográfico.)

FLETCHER, T.: *The Battle of Trafalgar*, 170 pp., 4º, 1807. (Se trata de un diario autógrafa escrito por un artillero segundo a bordo del HMS *Defense* de octubre de 1804 a noviembre de 1805. Contiene referencias al bloqueo de Cádiz, a la salida de la escuadra francesa del Mediterráneo y al combate de Trafalgar, con adiciones personales referentes a este combate. Fue vendido en subasta en el Sotheby's de Londres en marzo de 2007 como el lote n.º 17.)

GOODWIN, P.: *Countdown to Victory: 101 Questions and Answers About HMS Victory*, Royal Naval Museum, Portsmouth, 2000.

— *Ships of Trafalgar: British, French and Spanish Fleets, October 1805*, 266 pp., [15] pp. color, [100] pp. b. y n. il., tablas. Conway Maritime Press, Londres, 2005.

GREGSON, K.: *Nelson's Navy: 1793-1815*, rúst., 32 pp., Bury, England, Federation of Family History Societies (FFHS), 2006. (Tiene presente el autor que la Marina británica fue la que más gente empleó como dotaciones de los buques durante aquel período y por tanto se dirige principalmente a los descendientes de aquéllas.)

HALL, C. D.: *British Strategy in the Napoleonic War, 1803-1815*, Manchester, 1992.

HEATHCOTE, T. A.: *Nelson's Trafalgar Captains and their Battles*, xxiii+216 p., [8] ill. b. y n., Barnley, South Yorkshire, Pen & Sword Maritime, 2005. ISBN: 1-84415-182-4. (Se trata de un trabajo sobre todos los hombres que tuvieron mando en el combate de Trafalgar, 35 en total: 2 oficiales generales, 25 comandantes de buque de línea, 2 tenientes de navío que mandaron buques en ausencia de sus comandantes, 4 capitanes de fragata y 2 tenientes de navío que mandaron buques menores en combate.)

KNIGHT, R.: *Nelson: The pursuit of Victory: The Life of Horatio Nelson*, Londres, 2005. (Es una buena biografía de este almirante inglés.)

LAMBERT, A.: *Nelson, Britannia's God of War*, Londres, 2004.

LINCOLN, M.: *Nelson and Napoleon*, Londres, 2005.

MACKESY, P.: *The War in the Mediterranean, 1803-1810*, Londres, 1957.

MCCRANE, K.: *Admiral Lord Keith and the Naval War against Napoleon*, 256 pp., [2] il. b. y n., [11] map. USA University of Florida Press, 2006. ISBN 0-8130-2939-2.

MAFFEO, S.E.: *Seize, Burn or Sink: The Thoughts and Words of Admiral Lord Horatio Nelson*, rústica, 672 pp., Lanham, Maryland, Scarecrow Press, 2007. ISBN: 0-8108-5781-2. (El autor recoge unas 3.000 citas del almirante tomadas de sus cartas particulares y de sus escritos oficiales; historiadores y lectores de la época de la vela y del siglo XVIII son vistos aquí a la luz de las palabras de Nelson; la bibliografía, mapas y fotografías refuerzan el interés de estas citas. Un muy detallado índice onomástico, toponímico y de acontecimientos completa un libro con abundantes detalles.)

PRENTICE, R.: *The authentic Nelson*, Londres, 2005.

ROBSON, M.: *The Battle of Trafalgar*, 176 p., [66] ill., [8]map., [12] gráf. táct. ISBN: 0-85177-979-4. Conway Maritime Press, Londres, 2005. (En este trabajo académico el autor se dedica principalmente al estudio de los detalles de las circunstancias en que se desarrolló el combate y del combate mismo. Contiene apéndices muy útiles, un glosario de términos y una guía para ampliar la lectura.)

RODGER, N. A. M.: *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, 907 pp., Londres, 2004. [56] il. b. y n., [18] map. Londres, Allen Lane/National Maritime Museum, 2004. ISBN 0-713-99411-8. (Completamos aquí los datos que faltan en la REVISTA núm. 93.)

STILWELL, A.: *The Trafalgar Companion: Leading Historians Explore Nelson's Greatest Victory*, 244 p., [108] ill., [5] map., [10] tab. Oxford and New York, Osprey Publishing, 2005. ISBN: 1-84176-835-9.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

WINDFIELD R.: *British Warship in the Age of Sail (1793-1818): Design, Construction, Careers and Fates*, 423 pp., [200] il., b. y n. Chatham Publishing, Londres, 2005. ISBN 1-86176-246-1.

WHISTON, J.: «Two versions of Trafalgar: Galdos's *Trafalgar* (1873) and Manuel Mariani's *Combat of Trafalgar* (1850)», en *Forum for Modern Language Studies*, t.20, pp. 154-164, Londres, 1984.

— «The Magic of Trafalgar: The Nineteen Century in History», en CARRADINE, D.: *Trafalgar in History: A Battle and its Afterlife*, p. 158, Basingstoke, Palgrave McMillan, 2006.

Publicaciones periódicas. En español

ALFARO ZAFORTEZA, C.: «Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada», en *Revista de Historia Naval*, núm. 97, pp.43-55, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2.º trim., 2007. (Este trabajo ha sido publicado en las Actas del XXXI Congreso internacional de Historia Militar como ponencia no presentada en las sesiones.)

Boletín Informativo para Personal (BIP), núm. extra., dic., 2005. Madrid, Cuartel General de la Armada. Departamento de Personal. Se publica este número extraordinario con los siguientes contenidos referentes a Trafalgar:

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I.: «La vida a bordo en la época de Trafalgar», pp. 1-22, 50 fotografías en color, tomadas del DVD editado por la Diputación de Cádiz con motivo del bicentenario de la batalla.

CARAVACA DE COCA, J. M.: «El 22 de octubre de 1805 en Cádiz», pp. 23-24, 2 fot. en color.

— (*BIP*, Redacción): «Commemoración del bicentenario», pp. 25-31, 16 fot. color. «Exposición sobre el almirante Churrua en el Museo Naval de la Armada en Madrid», pp. 32-33, 6 fot. color. «El panteón de marinos ilustres», pp. 36-40, 8 fot. color. Entrevista al contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, pp. 41-42, retrato en color. Entrevista a Arturo Pérez Reverte, pp. 43-48, 5 retratos color.

CEBALLOS EESCALERA Y GILA, A.; CERCÓS GARCÍA, L.: «El navío *San José* cimera española del Almirante Nelson», en *Cuadernos de Ayala*, núm. 22, pp., 26-29, abril-junio de 2005, [8] il., c., notas. Ed. Palafox y Pezuela, S. L. Madrid.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I.: «Última carta de Gravina a Talleyrand (10 de enero de 1806)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 95, pp.107-112. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2006. (Retrata de una carta original con la firma autógrafa de Federico Gravina fechada casi exactamente dos meses antes de su fallecimiento en Cádiz el 9 de marzo de 1806.)

OCAMPO, J. A.: «Una nueva asociación: la Asociación de descendientes de marinos de Trafalgar», en *Revista de Historia Naval*, núm. 95, pp. 113-114, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2006.

TORRES, C.: «El poder naval del siglo XVIII y Trafalgar en el fondo biblio-

gráfico del Museo Naval», en *BIP*, diciembre de 2005, pp. 49-52, 4 fotos en color.

En francés

La revista *Neptunia* incluye en su número 244, de diciembre de 2006 cuatro trabajos dedicados al tema «Trafalgar et les mémoires nationales», ilustrados con 29 fotografías en color. Son los siguientes:

LAKHDARI, S.: «Trafalgar de Benito Pérez Galdós», pp. 24-29, 5 fotos y 2 retr. color.

MOTTE, M.: «La place de Trafalgar dans la pensée navale française, de la jeune école à Castex», pp. 14-23, 7 fotos y 4 retr. color.

PONSONET, B.: «Les conséquences de Trafalgar. Entretien avec Michèle Battesti et Michel Kerautret», pp. 10-13, 2 fot. color.

RODGER N.: «La mémoire de Trafalgar en Grande-Bretagne, 1805-2005», pp. 30-3, 3 fot. y 4 retr. color.

En inglés

RODGER, N.A.M.: «The significance of Trafalgar: Sea Power and Land Power in the Anglo-French Wars» in *Trafalgar in History: A Battle and its Afterlife*, pp.78-89, ed. David Cannadine, Basingstoke, 2006.

Cuadernos, actas, conferencias y otros

«Los capitanes de navío de Napoleón».

Internet, <http://ww.w.todoababor.es/articulos/bio-cn-fr.htm>. (Se trata de biografías resumidas de comandantes de buques de la época napoleónica.)

ACTAS DEL XXXI CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA MILITAR, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 2006. ISBN 84-9781-269-7. NIPO 076-06-112-8 (ed. en papel); 076-06-111-2 (ed. en línea). Seleccionamos aquellos trabajos más directamente relacionados con el tema de Trafalgar:

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «La designación de los tres comandantes en jefe de Trafalgar: Nelson, Villeneuve y Gravina», pp. 25-43.

VICENTE, A.P.: «La política naval de Napoleón en la Península Ibérica. El bloqueo continental, un error estratégico», pp. 225-236.

RIBEIRO DA SILVA, J.: «Napoleón, Inglaterra, Trafalgar. Las guerras de Napoleón», pp. 319-342.

PICCIUOLO, J. L.: «Consecuencias de Trafalgar en América del sur. Ataques y derrotas inglesas en el Río de la Plata y Venezuela (1806-1807)», pp. 357-378).

ERICSON, L.: «Sweden and Trafalgar. Aspects on Naval Warfare in the Baltic and the Mediterranean Around 1805», pp. 463-476.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

CHARTRAND, R.: «Le Canada et Trafalgar: les implications géostratégiques et commerciales», pp. 477-497.

SIMOU, B. : «La bataille de Trafalgar: enjeux politiques dans le Méditerranée et impact sur le Maroc», pp. 487- 497.

VORE, M. de: «Reexamining British Naval Dominance (1692-1815)», pp. 499-518.

GUIMERÁ RAVINA, A.:«Napoleón y la Armada», pp. 519-538.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: «Las innovaciones artilleras y tácticas españolas en la campaña de Trafalgar», pp. 539-552.

Ponencias no presentadas en las sesiones

LYNN, J. A.:«Does Napoleón Really Have Much to Teach Us», pp. 599-608.

RAMOINO, P. P (CA):. «Lews conecuencias de la bataille de Trafalgar sur la vision stratégique italienne, les idées de Giulio Rocco», pp. 619-628.

HERRERO FERNÁNDEZ-QUEDADA, M. D.: «Adquisición de carronadas para la Armada española a finales del siglo XVIII».

GARCÍA HERNÁN, E.: «Poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar».

NOTICIAS GENERALES

IV Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología Marina. Madrid (España)

Organizado por la Fundación Iberoamericana para el Fomento de la Cultura y de las Ciencias del Mar (FOMAR), y dentro del Programa III Milenio, durante los días 23, 24 y 25 del pasado mes de mayo de 2007 se celebró en Madrid el IV Congreso Internacional de Ciencia y Tecnología Marina (FOMAR). Las sesiones tuvieron lugar en el Salón de Actos de la Escuela Superior de Ingenieros de Minas, Ríos Rosas, 21. 28003 Madrid, en donde conocidas personalidades desarrollaron el calendario de conferencias magistrales con el programa siguiente:

Día 23 de mayo:

- «Las zonas polares y el cambio climático», por Manuel Catalán Pérez-Urquiola, contralmirante (R) secretario del Comité Polar español.
- «Actividades del I. E. O. en Geotécnica marina», por Juan Acosta Yepes, doctor en Geología, oceanógrafo del Instituto Español de Oceanografía.
- «El Plan Director de Costas», por Oswaldo García Hernán, doctor ingeniero de caminos-geólogo, Dirección General de Costas.

Día 24 de mayo:

- «Evaluación de recursos pesqueros y enfoque de evaluación», por Enrique Cárdenas González, doctor en Ciencias Biológicas, Secretaría General Técnica.
- «Ocurrencia, distribución y detección de hidratos de gas en fondos marinos», por el doctor Alfonso Maldonado Zamora, director de la Escuela Superior de Ingenieros de Minas.
- «Arqueología submarina en el hemisferio norte», por Robert Marx, EE.UU.

Día 25 de mayo:

- «Teoría sobre información de olas gigantes», por Antonio Lechuga Álvaro, ingeniero de caminos. CEDEX.
- «Jorge Juan y la ingeniería marítima española», por Francisco González Posada, doctor ingeniero de caminos, catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid.
- «Arqueología submarina en el hemisferio sur», por Robert Marx, EE.UU.

NOTICIAS GENERALES

Para más información consultar:

<http://www.fomar.org>.

Corr. electr.: fomar@fomar.jazztel.es

Asociación Nacional de Escritores Militares Españoles. Madrid (España)

El pasado 11 de junio de 2007, en el Centro Cultural de los Ejércitos (Casino Militar), tuvo lugar la sesión fundacional de la Asociación Nacional de Escritores Militares Españoles (ANEME), que se crea como asociación independiente, sin ánimo de lucro, personalidad jurídica única y capacidad de obrar, al amparo de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, y normas complementarias.

La idea que ahora se pone en marcha no es nueva, ya que otros militares prestigiosos en el ámbito de las letras trataron de llevar a cabo algo similar, pero por causas que se nos escapan no pudieron hacerlo. En la actualidad, se aprecia un gran aumento de la producción editorial en España, y en un alto porcentaje falta de calidad literaria y de rigor histórico. Los militares, que también participan de esta actividad, trabajan en general, aislados o en círculos muy reducidos, sin contacto unos con otros y sin poder contrastar sus ideas antes de sacar los libros al mercado. Esto trae consigo una falta de apoyo para editar los trabajos dentro y fuera del ámbito profesional, lo que viene agravado por la falta de conocimiento del mundo editorial y por los controles y desesperante lentitud del Programa Editorial de la Defensa, si se ponen en manos de la Administración. Consideramos interesante y positivo utilizar la vía del asociacionismo para crear lazos de unión y fomentar el conocimiento mutuo y la ayuda que repercutirán, sin duda alguna, en la creatividad personal, en la calidad de los trabajos y en la agilidad editorial, lo que solo puede dar prestigio a la Institución militar.

Las normas de funcionamiento que tenemos a mano contienen un preámbulo, seis capítulos y una disposición adicional. De ellas recogeremos aquí los fines, que son «el cultivo y fomento de las actividades literarias y culturales llevadas a cabo por militares españoles, mediante sesiones académicas, reuniones culturales, publicaciones y encuentros de carácter periódico, así como las relaciones culturales y amistosas entre sus miembros y aquellas entidades e instituciones nacionales afines. De igual modo, la Asociación confeccionará una lista de empresas editoriales proclives a facilitar la edición de obras de nuestros asociados, aportando para ello la relación periódica (anual) de asociados y sus publicaciones u obra inédita».

El capítulo IV, que se refiere a los socios, dice en su artículo 24: «Podrán pertenecer a la Asociación los militares españoles que cultiven con asiduidad las actividades literarias en cualquiera de sus géneros. A los efectos de esta Asociación se considera escritor aquel que haya editado por lo menos un libro

propio o escrito un mínimo de 50 artículos en cualquier tipo de publicación».

Para más información dirigirse a:

Sr. don Enrique Domínguez Martínez-Campos.
Coronel de Infantería DEM (R).
C/ don Álvaro de Bazán, 9, 4º. 28003 Madrid.
Teléf.: 91 220 38 74.

Asuntos marítimos: las rutas y las relaciones comerciales en el mar a través de los tiempos. Masnou (España)

La Universidad de Barcelona, con el apoyo del Ayuntamiento de Masnou y la colaboración de la Diputación de Barcelona, el Museo Marítimo de esta ciudad y del Museo de Historia de Cataluña, ha llevado a cabo, entre los días del 16 al 20 de julio de 2007, la undécima edición de los cursos *els juliol*, bajo el tema general «Asuntos marítimos: las rutas y las relaciones comerciales en el mar a través de los tiempos», cuyas sesiones se desarrollaron en el Museo municipal de Náutica de Masnou, Joseph Pujadas Truch, 1.ª Recogemos la información del tríptico distribuido y traducimos del catalán para mejor comprensión por nuestros lectores.

La idea de desarrollar este tema surge del hecho de que «las rutas marítimas han sido históricamente vías de intercambio económico y cultural, así como también de dominación y explotación entre pueblos y culturas. Este curso trató de profundizar en el análisis de la función que las rutas marítimas han tenido en los acontecimientos históricos y en las relaciones entre los tres continentes, Europa, América y África, poniendo el énfasis en el hecho de que las relaciones humanas y comerciales que se han establecido entre estos tres continentes han configurado unos testimonios culturales caracterizados por el mestizaje. El marco temporal del análisis parte de la actualidad, marcado por el proceso de globalización, para ir retrocediendo en el tiempo a fin de llegar al momento de creación de las grandes rutas marítimas intercontinentales, sobre todo por parte de Europa. Además, como complemento, se recogieron y transmitieron visiones y experiencias relacionadas con la navegación».

El programa se desarrolló con los siguientes contenidos:

- «Apuntes para la Historia Marítima», por María Mestre i Prat de Pàdua.
- «Vientos, corrientes y estrellas: ¿hay caminos en el mar?», por Francesc Leal i Galcerán, profesor de la Facultad de Náutica de la Universidad Politécnica de Cataluña (Barcelona).
- «La navegación y el comercio actuales: la globalización», por David Matamoros y Aparicio, historiador y arqueólogo marítimo, Barcelona.
- «Testimonios del comercio y la navegación actuales», por Joaquín Marías y Ribó, delegado de Barcelona y responsable de la flota de la zona mediterránea de la compañía Acciona-Transmediterránea, Barcelona.

NOTICIAS GENERALES

- José Luis Navarro i Royo, Departamento de Proyección Exterior de la Autoridad Portuaria de Tarragona.
- Eulalia Pujol i Valls, licenciada en Marina civil por la Facultad de Náutica de la Universidad Politécnica de Cataluña y piloto de la Marina Mercante.
- «Europa y sus espacios marítimos: el siglo XVIII», por Paul Batel, profesor de la Universidad Michel de Montaigne-Burdeos III. Instituto de Historia, Francia.
- «Destino y navegación. Un juego metafórico antiguo», por Jordi Rafael Sales Coderch, delegado de la Facultad de Filosofía de la Universidad de Barcelona.
- «Comercio y colonialismo en América en el siglo XVIII», por Allan J. Kuethe, Departamento de Historia de la Universidad Tecnológica de Tejas, EE.UU.
- «Corsarios, piratas, secuestros y banderas de conveniencia», por María Mestre i Prat de Padua.
- «Europa y África se encuentran», por Albert Costa i Romero de Tejada, antropólogo.
- «Un mar para descubrir los sentidos», por María Mestre i Prat de Padua.

Este curso incluye una práctica de carácter optativo, titulada «El maquetismo naval y los bajeles del comercio» para los alumnos matriculados en la modalidad B, impartida por Enric Juhé Corbalán, profesor de la Escuela de Maquetismo Naval de Masnou. Estaba dedicada al conocimiento de cómo eran los bajeles comerciales desde la antigüedad hasta nuestros días.

Para más información contactar con

Universidad de Barcelona.
Teléf.: 93 403 58 80. Fax: 93 403 57 26.
Internet: <http://www.ub.edu/juliols>

Coloquio Naval Internacional, Ferrol (España)

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Instituto de Historia), con la colaboración de diversos organismos oficiales y empresas privadas, durante los días del 4 al 7 del pasado mes de julio de 2007 se celebró en Ferrol (Coruña) un coloquio naval internacional cuyo tema centrado en «La acción del poder naval sobre la tierra: bloqueos navales, operaciones anfibia y guerras de la Revolución y el Imperio».

En palabras de los organizadores, este coloquio «continúa una colaboración internacional que ha dado ya muchos frutos durante estos últimos años en lo que a los bicentenarios de los combates del cabo San Vicente, Santa Cruz de Tenerife y Trafalgar» se refiere. Ahora, sumándose a los actos conmemora-

tivos del bicentenario de la invasión inglesa de Buenos Aires y Montevideo (1806-1807) y coincidiendo con el inicio de la guerra de la Independencia española (1808), se organiza este coloquio que centra la atención en el ya citado «acción del poder naval sobre la tierra» en el periodo 1793-1815, es decir, desde los comienzos de la guerra de la Convención francesa hasta el final del imperio napoleónico.

Los organizadores han pensado en Ferrol como sede de este coloquio, ya que ofrecía el marco adecuado, por haber sido esta ciudad y la cercana La Coruña objeto del desembarco en fuerza de los ingleses, en 1800 en la primera, con el objetivo de tomar la base naval, y en la segunda el reembarco de las tropas expedicionarias de Albión al mando del general Moore contra los franceses en 1809.

Por razones de espacio, dejamos a un lado el aspecto protocolario y turístico del coloquio y recogemos para nuestros lectores los temas tratados.

Miércoles 4.

Primera sesión: guerra naval, bloqueos y operaciones anfibia:

- «Operaciones anfibia británicas anteriores, 1700-1815», por Richard Harding, prof. Universidad de Westminster, (R.U.).
- «Bloqueos navales: la perspectiva británica», por Nicholas, A.M. Rodger, profesor de la Universidad de Exeter (R.U.).
- «Bloqueos navales: la perspectiva francesa», por Remi Monaque (C.A.), Tolón (Francia).
- «Bloqueos navales y operaciones anfibia: la perspectiva española», por Agustín Guimerá, doctor, CSIC (España).

Segunda sesión: guerra naval, economía marítima y Ejército:

- «Bloqueos navales y economía marítima española», por Antonio Miguel Bernal, profesor de la Universidad de Sevilla (España).
- «Ejército de Tierra y operaciones navales: el caso español», por Enrique Martínez Ruiz, profesor de la Universidad Complutense (España).

Jueves 5.

Tercera sesión: bloqueos navales y operaciones anfibia: aspectos sectoriales (I):

- «El conocimiento científico en los bloqueos navales. El estudio hidrográfico (siglos XVIII y XIX)», por Ángel Pozuelo Reina, doctor de la Universidad Castilla-La Mancha (España).
- «Apoyo logístico a las operaciones navales británicas, 1793-1815», por Roger Knight, doctor de la Universidad de Greenwich (R.U.).

NOTICIAS GENERALES

- «La ocupación de Tolón, 1793», por José M. Blanco (C.N.), CEHISMI (España).
- «Intento de desembarco francés en Irlanda, 1796», por Thomas Bartlet, profesor del Colegio universitario de Dublín (Irlanda).
- «El ataque anfibio británico a Ferrol, 1800», por Santiago González-Llanos (C.N.), Museo Naval, Ferrol (España).

Viernes 6.

Cuarta sesión: bloqueos navales y operaciones anfibia: aspectos sectoriales (II):

- «La batalla de Elviña, 1809», por José Navas Ramírez-Cruzado (Cor.), director del Museo Militar de La Coruña (España).
- «La evacuación del Ejército británico en La Coruña, 1809», por Michael Duffy, doctor de la Universidad de Exeter (R.U.).

Sábado 7.

Cuarta sesión: bloqueos navales y operaciones anfibia: aspectos sectoriales (II).

- «Nelson y el bloqueo de Cádiz en los preliminares de Trafalgar», por José Cayuela, doctor de la Universidad Castilla-La Mancha (España).
- «Operaciones anfibia británicas en el Río de La Plata, 1806-1807: la perspectiva argentina», por Guillermo Montenegro (C.N.), Escuela de Guerra Naval (Argentina).
- «Operaciones anfibia británicas en el Río de la Plata, 1806-1807: la perspectiva uruguaya», por Juan Carlos Luzuriaga, licenciado, Academia uruguaya de Historia Marítima y Fluvial (Uruguay).
- «Liderazgo y operaciones anfibia: el Río de la Plata, 1806-1807», por Carlos Pesado Riccardi, licenciado, Buenos aires (Argentina).
- «Cádiz como base para las operaciones anfibia de la Armada durante la Guerra de la Independencia, 1808-1814», por Agustín Rodríguez González, doctor de la Universidad San Pablo-CEU (España).

Se dispuso de treinta minutos para la presentación de cada ponencia y de un coloquio al final de las tres primeras sesiones.

Para más información dirigirse a

José María Madueño Galán (C.N.).
Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1. 28014 Madrid (España).
Teléf.: 00 34 91 523 81 71.
Corr.elect.: mgonzfer@fn.mde.es

Congreso Internacional de Historia, Buenos Aires (Argentina)

En el marco de la conmemoración del 150.º aniversario de la muerte del almirante Brown, el Instituto Nacional Browniano argentino ha organizado, en la ciudad autónoma de Buenos Aires (Argentina), durante los días 30 y 31 del pasado mes de agosto de 2007, un congreso internacional con el tema central «La época del almirante Brown, 1814-1857».

Se constituyeron comisiones de trabajo que abordaron los siguientes temas indicativos:

- Historia Naval y Marítima.
- Historia Militar.
- Historia sociocultural (Literatura, Arte, Derecho, Sociedad).
- Historia política y económica.

Era preceptivo que los trabajos presentados estuvieran relacionados con la época transcurrida desde que el Almirante se hace cargo de la Primera Escuadra Naval argentina (1814) hasta su fallecimiento en 1857. Dentro de este período, se podían abordar todos los temas de historia argentina o universal relacionados con la Historia Marítima y Naval argentina. Cada ponente no podía presentar más que un solo trabajo, elaborado individualmente o en equipo, con la condición de ser inédito y apoyado por fuentes y bibliografía solventes.

Durante el transcurso de las sesiones se pudo disponer de espacios de veinte minutos para desarrollar las ponencias, que debían ser expuestas por sus autores. El tiempo de los coloquios estuvo regulado por la presidencia de cada sesión.

Los trabajos expuestos en este Congreso serán publicados por el Instituto Nacional Browniano dentro de los dieciocho meses siguientes a su terminación. De no publicarse en ese plazo, los autores quedan en libertad de publicarlos ellos por los medios que deseen.

Para más información dirigirse a

Casa Amarilla, Avda. Almirante Brown, 401 (C1155AEB).
Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Teléf.: (5411) 4362-1225.
Corr. elect.: inbrowniano@yahoo.com.ar

X Simposio de Historia Marítima. Lisboa (Portugal)

La Academia de la Marina convoca para los días 24, 25 y 26 de octubre de 2007 el X Simposio de Historia Marítima, dedicado al tema general «El dominio de los mares de Oriente, de Alfonso de Albuquerque a Martín Alfonso de Sousa», abarcando así la época áurea de la presencia y consolidación portuguesa en aquellas latitudes. Este tema general será considerado desde los tres aspectos siguientes:

NOTICIAS GENERALES

- «Relaciones diplomáticas y encuentro de culturas».
- «La producción científica y el arte de navegar».
- «Batallas y conquistas».

Con este simposio la Academia de la Marina pretende estudiar las vicisitudes y los puntos más relevantes de la presencia marítima, político-militar y cultural portuguesa y los inevitables reflejos civilizadores mutuos, contribuyendo de esta forma a un mayor conocimiento y aproximación entre la comunidad científica y el resto del país en lo que respecta a las ciencias ligadas al mar.

Este simposio está abierto a todos los miembros de la Academia y a cuantos estudiosos e investigadores nacionales y extranjeros se inscriban para ello.

Se recomienda que las comunicaciones se relacionen lo más posible con el tema general indicado y que versen principalmente sobre los aspectos indicados.

A causa de la periodicidad trimestral de esta REVISTA, no nos ha sido posible dar la noticia con el suficiente tiempo de antelación, ya que el plazo para entregar las comunicaciones se cerró el 13 de julio pasado. No obstante, creemos importante mantener informados a nuestros lectores de las actividades del mundo marítimo que nos rodea.

Para más información dirigirse a:

Comisión organizadora del X Simposio de Historia Marítima.
Academia de la Marina (Edificio de la Marina), Rua do Arsenal 110-038.
Lisboa.
Teléf.: 351 21 325 54 93/351 21 342 81 05.
Fax: 351 21 342 77 83.
Corr. elect.: academia.marinha@marinha.pt

XVI Reunión Americana de Genealogía. Lima (Perú)

El Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas da cuenta de que en la XIII Reunión Americana de Genealogía, celebrada en La Antigua (Guatemala) en 2005, ha sido escogida la ciudad de Lima para organizar la XIV Reunión Americana de Genealogía para los días del 15 al 9 de noviembre de 2007. Esta Reunión llevará el subtítulo «Congreso Iberoamericano de Ciencias Genealógicas y Heráldicas». La ciudad de Lima fue escogida entre las también aspirantes a sede este año Buenos Aires y Santo Domingo, ya que es la primera vez que se celebra tal acontecimiento en Perú.

El congreso académico propiamente dicho se desarrollará entre los días 5 y 9 de noviembre citados. Habrá un tema central diario y personas de notable prestigio tendrán a su cargo la exposición de la ponencia principal. (Sólo a título de ejemplo, y sin ánimo de excluir a nadie, citaremos a doña María Rostorowski, a don José Agustín de la Puente, a don Luis Enrique Tord, a don Paul Rizo-Patrón y a don Teodoro Hampe.)

Como indicación del programa, diremos que el primer día se dedicará al

mundo prehispánico, el segundo, a la conquista, el tercero, al virreinato, el cuarto, a la época republicana y el quinto, a todas las técnicas y descubrimientos modernos que sirven de apoyo a los estudios genealógicos.

Todos los días se iniciarán en el Centro Cultural Ricardo Palma con la exposición de la ponencia principal y las primeras comunicaciones. Luego, a la hora prevista, los congresistas se desplazarán a la sede principal del día, donde continuarán las comunicaciones. Se aprovechará este recorrido para realizar una visita a la ciudad y tomar el almuerzo.

Éstas serán las cinco sedes diarias elegidas por la dirección del Instituto:

- el tema prehispánico se desarrollará en el Museo Larco;
- el de la Conquista, en el convento de Santo Domingo;
- el del Virreinato, en la casona Larriva;
- el de la República, en el Museo de Osma;
- el relacionado con los descubrimientos modernos, en la Biblioteca Nacional del Perú.

Estas reuniones científicas internacionales se vienen convocando desde los primeros años de la década de 1960. En ellas participan genealogistas, heraldistas, historiadores y en general estudiosos de procedencia iberoamericana; también están abiertos a todas las personas e instituciones que lo deseen y provengan de la península ibérica y de las antiguas posesiones españolas y portuguesas. Para conocimiento de nuestros lectores, citaremos aquí algunas de las últimas reuniones:

- En el año 2000 la X Reunión Americana de Genealogía se celebró en San José (Costa Rica).
- En el año 2002 la XI Reunión tuvo lugar en la ciudad de Santiago de Compostela (España), juntamente con el Congreso Iberoamericano de Genealogía y Heráldica.
- En 2003 la XII Reunión y el Congreso Iberoamericano tuvieron su sede en la ciudad de Sucre (Bolivia).
- En año 2005, como ya queda dicho, la XIII Reunión se celebró en La Antigua (Guatemala).

Para más información dirigirse a

XIV Reunión Americana de Genealogía y Heráldica
Centro Cultural Ricardo Palma
Avda. Larco, 770. Miraflores, Lima (Perú)

También se puede encontrar información en Internet:
<http://www.genealogíaperu.org/referencias.htm>

J.A.O.

Homenaje a don Álvaro de Bazán, Almagro (España)



El pasado día 15 de abril de 2007, en los jardines del Santuario de la Virgen de las Nieves, patrona de la ciudad calatrava de Almagro, tuvo lugar al colocación de un busto dedicado a don Álvaro de Bazán y Guzmán, primer marqués de Santa Cruz. Al acto asistieron, especialmente invitados, el contralmirante Estanislao Pery Paredes, jefe de Asistencia y Servicios Generales del Cuartel

General de la Armada; el conservador del Archivo-Museo de El Viso del Marqués don Francisco Moreno López, y un hijo de doña Casilda Silva Fernández, marquesa de Santa Cruz, en representación de su madre, entre otras autoridades civiles y militares y un nutrido grupo de almagreños.

La relación entre don Álvaro de Bazán y el santuario se remonta a los albores de la batalla de Lepanto, cuando el marqués oró en aquel lugar ante la imagen pidiendo su intercesión y prometiéndole la reconstrucción y ampliación del recinto sacro que le daba cobijo, lo que cumpliría su hijo, el segundo marqués de Santa Cruz.

M.M.C.

RECENSIONES

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*, tomo I, 2.^a edición. Ministerio de Defensa, Madrid, 2007, 696 páginas, ilustraciones.

En 1996 se publicó la primera edición del primer tomo del Catálogo guía del Museo Naval de Madrid, redactado por el entonces director del organismo, el contralmirante González-Aller Hierro una de las plumas más brillantes y prestigiosas de la Armada y que de inmediato obtuvo el éxito de difusión y crítica que cabía esperar por tan notable como documentada obra.

Diez años más tarde aparece la segunda edición de este primer tomo de la que puede decirse con toda justicia «notablemente corregida y aumentada», pues su autor, en un admirable esfuerzo de investigación y acoplamiento, ha logrado una ajustada conjunción temática tan rica en valores como en matices, que bien puede calificarse de perfecta.

De las 254 páginas de la primera edición a las 696 de la segunda, va un largo trecho en que las ampliaciones de antiguas voces, con la incorporación de nuevas aportaciones y juicios analíticos, forman un ensamblado conjunto logrado desde una paciente dedicación y a través de un seguimiento directo de las obras de reforma o instalación de nuevas salas, con una más amplia y detallada explicación de cuadros, maquetas, armas, instrumentos náuticos, trofeos, etc. No es que el Museo se haya ensanchado de «motu proprio», es que ha enriquecido su catalogación con esta nueva edición del Catálogo.

Las dos ediciones siguen idéntico recorrido por las diferentes salas contempladas y que se completan con las de referencia en los tomos II y III de la obra, pero la riqueza argumental se incrementa no solo en las ampliaciones biográficas y determinados pasajes de la historia naval trazados con auténtica solvencia, sino en las nuevas aportaciones recibidas en el período de 1966 a 2007, y que sorprenden no solo por su originalidad, sino por los conceptos que engloban y definen esta nueva dimensión histórica.

Si en un momento la primera edición del Catálogo-guía cumplió el objetivo propuesto, esta segunda entrega tan acertadamente reforzada testimonialmente y visualmente alcanza las mayores cotas de proyección, siendo un vivo exponente de que el patrimonio naval en cualquiera de sus facetas puestas de relieve a través de la historia, el arte y la ciencia integra una ambivalencia expresiva difícilmente superable.

GARCÍA CUBILLANA DE LA CRUZ, J. M.: *El antiguo hospital de San Carlos (1809-1981)* y *La ciudad de San Fernando*. Publicaciones del Sur Editores 2007, ISBN, 84-95813-24-6, 280 páginas, ilustraciones.

La vinculación de la ciudad de San Fernando, con la Armada es sobradamente conocida y ha sido objeto de numerosos estudios. La creación de la

RECENSIONES

población militar de San Carlos en el siglo XVIII por la expresa voluntad de Carlos III significó un despegue urbanístico de características muy especiales y que ha perdurado a lo largo del tiempo. La primitiva iglesia, convertida después en panteón de marinos ilustres, el archivo general, la antigua Escuela Naval —hoy de suboficiales— y el hospital de San Carlos, que a lo largo de sus ciento setenta y dos años de servicio prestó su inestimable apoyo asistencial a tantas generaciones de marinos de toda clase y condición, con excelente atención profesional, pero ante todo con un espíritu abierto de abnegación y entrega.

Juan María García Cubilla de la Cruz, con perfecto conocimiento de causa, ha logrado plasmar en este libro —al que no dudo en calificar de excepcional— toda la trayectoria temporal y emocional de este centro vital en la historia isleña. Desde su improvisada creación, obligada por los avatares de la guerra de la Independencia hasta su derribo en 1891 dejando con él la huella de un hondo vacío de ausencia. Con asombrosa minuciosidad y combinado rigor histórico con el necesario «gancho» de la amenidad y el buen estilo, el autor realiza un notable ejercicio analítico y descriptivo que convierte al libro en un instrumento indispensable para el mejor conocimiento de la sinergia Isla-Marina, de tanto arraigo y solvencia.

Parcelado en diferentes períodos puede seguirse paso a paso todo el recorrido hospitalario en sus diferentes fases, con las notables aportaciones y avances que se le incorporan con la inclusión de listas muy completas de personal, clínicas, epidemiología, organización, etc., y su integración en devenir histórico con su componente sustancial y anecdótico.

Meritorio esfuerzo el de García Cubillana, sin duda recompensado por el éxito de la edición, por otra parte cuidadosamente ilustrada y de impecable presentación. Un libro en suma, de imprescindible lectura para todo el que quiera identificarse con aquella labor humanitaria y asistencial que tanto honró a la Isla y la Armada.

GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: *Antonio Barceló y Pont de la Terra: de patrón de buque correo a teniente general de la Real Armada*. Editorial Áglaya, Cartagena, 2007, 126 páginas, ilustraciones.

El infatigable coronel Gómez Vizcaíno, que aun perteneciendo al Ejército de Tierra, siente un especial afecto de devoción por la historiografía naval, nos ofrece una nueva y sugestiva aportación con la biografía del teniente general Barceló, uno de los personajes marinos más emblemáticos del siglo XVIII, que de humilde aventurero en los cuadros de la Armada llegó a la más alta cima del generalato.

Cierto es que el personaje ha sido objeto de numerosos estudios e incluso de biografías más pormenorizadas, pero la apasionante vida del mallorquín, su espíritu aventurero y su ardor combativo, permiten diferentes incursiones en su notable hoja de servicios, y a ese encomiable objetivo ha dedicado sus

esfuerzos el autor, logrando un texto adecuado a la vida y obra del protagonista que se lee con agrado como libro concreto, directo y rico en matices aun dentro de su brevedad.

Las expediciones a Argel, su intervención en el sitio de Gibraltar y, sobre todo, sus actividades corsarias en el Mediterráneo, se relatan con buen aporte documental, así como la especial devoción que tuvo siempre hacia la Virgen del Carmen y que, en cierto modo, constituye un notable precedente del patronazgo que años más tarde se oficializará en la Marina.

Toda la perspectiva profesional de don Antonio Barceló, está apoyada en abundante documentación que la experiencia y buen oficio del investigador sabe combinar, para lograr junto a la amenidad del relato, un riguroso contexto histórico que dotan a la obra de muy estimables valores.

Con su pulcritud y buen quehacer, la editorial Áglaya ha demostrado nuevamente su solvencia y buen gusto en el cuidado de la edición.

MAHAN, Alfred T.: *Influencia del poder naval en la historia. Estudio crítico de Gonzalo Parente Rodríguez*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2007, 580 páginas.

En 1899, cuando todavía estaban candentes las secuelas de las derrotas de Cavite y Santiago de Cuba, la imprenta del Depósito Hidrográfico de la Armada, situada en la calle Alcalá. 56, y como suplemento de la *Revista General de Marina*, editaba el estudio del capitán de navío de la Marina de los Estados Unidos Alfred T. Mahan, reputado ya en esas fechas como el más completo tratadista en el campo de la estrategia naval.

En su obra *La guerra naval y sus enseñanzas*, adaptada luego al título de *Influencia del poder naval en la Historia*, se dictan los juicios de un enemigo que, aunque lo oculta o trata de reservarlo a veces, tuvo una influencia directa por sus orientaciones y sugerencias en las derrotas españolas.

Según el autor, el libro trata de formar una opinión pública correcta en la cuestión naval, por lo que dice no escribir para profesionales o técnicos, pero sus enseñanzas y deducciones han sido objeto de amplias críticas que adquirieron en su momento amplia resonancia. A más de cien años de su primera edición, el libro sigue suscitando un acusado interés, y prueba de ello es su edición en este mismo año por el Ministerio de Defensa, precedido de un magnífico estudio crítico del coronel Parente, destacado especialista en temas estratégicos.

Mahan es ante todo norteamericano apasionado, y sus juicios históricos en cuanto se relaciona con España son duros y a veces despectivos, pero tienen un valor esencial como es el de conseguir que su país sepa lo que vale una marina y todo lo indispensable que es para su nación llegar a poseerla en un alto grado de operatividad. Según Mahan, un sistema de poder marítimo es un todo integrado que opera como un estímulo sobre la capacidad total de una nación para ejercer una influencia a su favor en la vida internacional. Así utili-

RECENSIONES

za su concepto de fuerza naval aplicándolo a un mundo de conflictos principales, insistiendo en la necesidad de intervención de instituciones, medios y sistemas de transportes y flotas de guerra, y que ninguno de los elementos de este sistema podían dejar de ser aplicados sin que el sistema perdiera su efectividad.

Toda la teoría mahaniana es analizada y criticada concienzudamente por el coronel Parente contrastando las afirmaciones del marino norteamericano, sobre todo en las referentes a España. Un estudio a fondo, sin concesiones a la galería donde aparecen las perspectiva marítima, la coyuntura histórica, el poder naval y sus vicisitudes tanto en Estados Unidos como en España, y el retrato del personaje. Todo ello perfectamente ensamblado a través de un hilo conductor de correcta continuidad.

Estimamos la reedición de este libro y su estudio crítico como un notable acierto, pues hay temas que necesitan de adecuadas revitalizaciones para una mejor comprensión de unos hechos a veces desagradables y dolorosos.

J. C. P.

