

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXVII

2009

Núm. 107

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXVII

2009

Núm. 107



CONSEJO RECTOR:

*Presidente:* Gonzalo Rodríguez González-Aller, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Vicepresidente y Director:* Federico Baeza Fernández de Rota, capitán de navío.

*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; Ramón Peral Lezón, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Historia Subacuática. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

*Redacción, Difusión y Distribución:* Ana Berenguer Berenguer; Adela Arévalo Díaz del Río.

*Administración:* Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

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](mailto:ihcn@fn.mde.es)

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2009.  
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: 076-09-092-8 (edición en papel).  
NIPO: 076-09-093-3 (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>Los últimos galeones: el fin de la construcción naval para la Corona en el Astillero de Colindres</i> , por Rafael Palacios Ramos .....   | 7            |
| <i>El Ministerio de Valdés en su proyección carraqueña</i> , por José Quintero González .....  | 31           |
| <i>La compañía Trasmediterránea en el desembarco de Alhucemas</i> , por Francisco Font Betanzos .....  | 57           |
| <i>Vida y obra del marino Francisco Millán Maraval (1728-1806)</i> , por Carmen Martínez Martín .....  | 75           |
| <i>Joaquín Abreu de Orta: marino y revolucionario</i> , por José Cervera Pery .....  | 99           |
| <i>La historia vivida: El teniente graduado de Infantería de Marina D. Tomás Pío Pérez de los Ríos, héroe, masón y frustrado asesino de Fernando VII</i> , por Alfonso y Luis Ceballos-Escalera y Gila ..... | 103          |
| <i>Documento: Bombardeos de Argel por el teniente general Antonio Barceló</i> .....  | 107          |
| <i>La Historia Marítima en el Mundo: Un libro interesante: Decision at Sea: Five Naval Battles that shaped American History</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros.....                                       | 113          |
| <i>Noticias Generales</i> .....  | 117          |
| <i>Recensiones</i> .....   | 125          |

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Rafael Palacios Ramos** es doctor en Historia por la Universidad de Cantabria. Su tesis doctoral versó sobre *Las fortificaciones costeras españolas en los siglos XVII a XIX. El ejemplo de la plaza fuerte de Santoña*, dirigiendo varios proyectos de catalogación de fortificaciones costeras y estructuras militares y actuaciones arqueológicas en baterías y fuertes de los siglos XVIII y XIX. Su otra línea de trabajo se refiere a la historia marítima de Cantabria, plasmada en diversas publicaciones: destacan el libro *El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias Menores. Arqueología y construcción naval* y los artículos «La carpintería de ribera y la construcción naval», «El Galeón Real, símbolo del poder de los Estados Marítimos Europeos», «D. José de Bustamante y los marinos de Cantabria en la Expedición Malaspina», «La construcción naval para la Corona en Santoña a lo largo del primer tercio del siglo XVIII», «La evolución de las gradas y la necesidad de diques de carena en los astilleros cantábricos del siglo XVIII», «Cuatro siglos de construcción naval en Santoña». Premio Nacional «Virgen del Carmen» 1996 en su apartado «Universidad» por el libro *Veleros y Vapores. Barcos emblemáticos en el Puerto de Santander. Siglos XVI-XIX*.

**José Quintero González**, natural de Cartaya (Huelva) es doctor en Historia por la UNED. Académico de la Real Academia de San Romualdo, es autor de libros como *El arsenal de La Carraca, 1717-1736* (2000); *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz* (2003); *La Historia Urbana de la Isla de León* (1990); *Todo San Fernando* (1990), entre otros. Ha obtenido el premio «Virgen del Carmen», modalidad «Del Mar», Armada Española (2002); el premio extraordinario de Doctorado de la UNED curso 2002-2003; el VI premio de Periodismo de la Zona Marítima del Estrecho (1989); galardonado en el Certamen Nacional de Publicaciones Escolares, del Ministerio de Educación y Ciencia (1990); en el concurso «Joaquín Guichot», a la investigación educativa, de la Consejería de Educación y Ciencia de la Junta de Andalucía (1994).

**Francisco Font Betanzos** es doctor en Náutica y Transporte Marítimo por la Universidad de Cádiz; realizó el doctorado por el programa Náutica y Tecnologías para la Defensa. Capitán de la Marina Mercante, navegó en distintas compañías (CAMPSA, CEPSA, REPESA, COFRUNA, Empresa Nacional Elcano, etc.), siendo la Compañía Trasmediterránea la naviera en la que desarrolló su vida laboral durante los últimos veinticinco años y en la que ejerció el cargo de capitán durante diecisiete años. Participó en las operaciones de evacuación del Sahara Español con los buques *Ciudad de La Laguna*, *Villa de Agaete* y *Ciudad de Huesca*. Colaborador de la *Revista General de Marina*, ha aportado diversos artículos sobre la Compañía Trasmediterránea y sus buques.

**Carmen Martínez Martín** es doctora en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid —Departamento de Historia de América I— y profesora titular de Escuela Universitaria y de Universidad. Investigadora en el área de Historia de América, se dedica principalmente a las exploraciones patagónicas e imparte la docencia en temas de Historia Moderna e Historia Contemporánea de América. Participa en congresos y jornadas científicas nacionales y extranjeras, entre la que destacamos «La frontera del Virreinato del Río de la Plata con Brasil; un polémico legado en el reinado de Carlos IV (1787-1808)», en el IV Simposio Internacional de la Asociación Española de Americanistas (Madrid, 2008). Ha publicado numerosos artículos en revistas: *Revista Complutense de Historia de América*, *REVISTA DE HISTORIA NAVAL...* y presentado ponencias en Madrid y en otras ciudades.

**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» año 1999, otorgado éste por la Armada (Instituto de Historia y Cultura Naval).

# NOTA EDITORIAL

Con este número 107 la REVISTA finaliza sus singladuras del año 2009 siguiendo fiel a nuestros principios de diversidad dentro de un máximo rigor histórico, de verdadera memoria histórica y calidad literaria, para poder «fomentar el culto a las tradiciones y la conciencia marítima nacional». Esta diversidad en el contenido de los artículos no nos puede hacer olvidar la actualidad, y ésta nos recuerda que seguimos inmersos en el bicentenario de esa terrible, heroica, singular y patriótica Guerra de la Independencia que durante seis años (1808-1814) asoló aquella España. Guerra que, por otra parte, y según algún filósofo e historiador, dio nacimiento al sentimiento patriótico nacional moderno. ¡Dios quiera que no tengamos que sufrir un desastre comparable para que renazca el maltrecho espíritu patriótico que sufrimos en la actualidad!

La Marina sí tomó parte en esa guerra; sí, aunque sus acciones navales o terrestres sean muy poco conocidas para los no estudiosos de nuestra incomparable Historia.

Es de justicia recordar, aunque sea un brevísimo resumen que tenga cabida en estas pocas líneas editoriales, que durante ese año de 1809 que conmemoramos (2.º año de guerra), los navíos *San Justo*, *Paula*, *San Fulgencio*, *San Leandro*, *San Ramón*, *San Julián*, *Asia*, *San Lorenzo*, *Algeciras*, *Héroe*, *Concepción*, *Príncipe*, *San Telmo*, *América*, *San Pablo*, *Glorioso*, *Miño*, *Montañés*, *Neptuno*; las fragatas *Santa Ana*, *Prueba*, *Flora*, *Magdalena*, *Venganza*, *Atocha*, *Proserpina*, *Santa Lucía*, *Soledad*, *Paz*, *Ifigenia*, *Cornelia*, *Esmeralda*, *Diana*, *Sabina*, y hasta la urca *Brújula* entre otros muchos buques, rearmados gran número de ellos, tomaron parte como unidades navales españolas independientes, apoyando o siendo apoyadas por unidades británicas, en acciones de control de todas las costas de la península, transporte de tropas y prisioneros, en combates, apoyo de fuego a las fuerzas de tierra..., manteniendo a su vez todas las comunicaciones y contactos necesarios con los principales puertos de nuestros virreinos de las Américas y Asia (Veracruz, Buenos Aires, Lima, Manila...).

Tierra adentro los denominados 1.º al 6.º regimientos, formados con batallones de Infantería y brigadas de Artillería de Marina, alistados en Cádiz (1.º, 2.º y 3.º), en Cartagena (4.º y 5.º) y en Ferrol (el 6.º), participaron en este año de 1809, entre otras, en las batallas de Talavera, Puente del Arzobispo, Mesas de Ibor, Ciudad Real, Medellín, Puente Sampayo, Villafranca, Lugo, y ya en su trágico final (19 de noviembre) en la batalla de Ocaña (1.º y 2.º regimiento), desastre casi total, donde fueron materialmente aniquilados, cayendo con los máximos honores y de forma heroica, lo que «obligó» a un general del ejército de tierra a expresar que «otro resultado podría haberse dado si hubiera habido más batallones y brigadas de Marina».

En este número, Rafael Palacio Ramos con su artículo *Los últimos galeones: el fin de la construcción naval para la Corona en el Astillero de Colindres* nos narra las vicisitudes y dificultades en la construcción de los cuatro últimos galeones de la Armada en los astilleros de Colindres; José Quintero

González en su trabajo *El Ministerio de Valdés en su proyección carraqueña*, nos ilustra sobre los esfuerzos de don Antonio Valdés y Bazán en la creación de lo que hoy es el Arsenal de La Carraca; Francisco Font Betanzos nos aclara la participación de *La Compañía Trasmediterránea en el desembarco de Alhucemas*; Carmen Martínez Martín nos descubre la vida y hechos destacados de un gran marino del siglo XVIII, en su artículo *Vida y obra del marino Francisco Millán Maraval (1728-1806)*; en el quinto artículo, José Cervera Pery nos ilustra sobre la vida de un marino liberal con agallas y revolucionario, a caballo de los siglos XVIII y XIX, *Joaquín de Orta: marino y revolucionario*. En las secciones fijas, Alfonso y Luis Ceballos-Escalera investigan sobre un frustrado asesino de Fernando VII, *El teniente graduado de Infantería de Marina D. Tomás Pío Pérez de los Ríos*; José María Madueño nos explica en Documento las disposiciones de los *Bombardeos de Argel por el teniente general Antonio Barceló*; en la Historia Marítima en el mundo, José Antonio Ocampo nos habla sobre el libro *Decision at Sea: Five Naval Battles that shaped American History* (Cinco batallas navales que conformaron la Historia americana). Cierra este núm. 107, las Noticias Generales de José Antonio Ocampo y las Recensiones de José Cervera Pery.

# LOS ÚLTIMOS GALEONES: EL FIN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL PARA LA CORONA EN EL ASTILLERO DE COLINDRES

Rafael PALACIO RAMOS  
Doctor en Historia

## Introducción

Los autores presentan el panorama naval español del último tercio del siglo XVII con tonos claramente negativos. La situación a comienzos del reinado de Carlos II era calamitosa, y aunque en los primeros años continuaron firmándose asientos, la falta de fondos sólo permitía la construcción de barcos de uno en uno (1). Las construcciones para la Corona, tradicionalmente realizadas en los astilleros cantábricos, se ralentizaron y decayeron grandemente.

Las consecuencias fueron obvias. Los barcos no se botaban en el plazo previsto, retrasándose su entrega durante años y creándose un círculo vicioso: no había dinero para la consecución de nuevos materiales y el pago de los operarios, con lo que lo ya construido se deterioraba a veces irremediablemente, y cuando se conseguían caudales se gastaba buena parte en reparar lo deteriorado (quilla y cuadernas sujetas a la intemperie, maderas ya cortadas y que era preciso relabrar para recuperarlas en la medida de lo posible, etc.), con lo cual la construcción no avanzaba lo pretendido.

Como se afirmaba en 1703, «aunque es verdad que en los últimos tercios de la vida del Rey nuestro Señor Carlos 2º (que está en el cielo) se deseó poner en planta un tronco de Armada y a este fin adjuntó la fábrica de 18 bajeltes de 800 a 1.000 toneladas en los Puertos de Galicia y Cantabria, no llegó a tener efecto por no haberse dado a los asentistas aquellas cantidades que capitularon con lo qual se anularon los contratos» (2).

También los propios empleados reales sufrían estas penurias. En 1699 el superintendente de las fábricas de Colindres reconoció diversas deudas con vecinos de la zona (casera, criada, farmacéutico...) que le habían fiado diversos servicios y dineros «para poder mantenerse», si bien declaraba «no tener medios para pagar» (3).

---

(1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: «A la mar madera». Volumen V de las *Disquisiciones Náuticas*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996, p. 99.

(2) Museo Naval de Madrid (MNM), colección Vargas Ponce (VP), Serie Arábica, ms. 83; cit. en ODRIÓZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La Construcción Naval en Rentería: Una actividad económica de la Edad Moderna», *BILDUMA 11*, Rentería, Ayuntamiento, 1997, p. 39.

(3) Archivo Histórico Provincial de Cantabria (AHPC), Protocolos Notariales (PN), leg. 1289, vols. 3 y 4, ante José Maquilón Ochoa.

En 1688 se llegaron a suprimir los cargos de Superintendente, Veedor y Contador de Fábricas de Cantabria «por haber cesado las construcciones», aunque se restablecieron a finales del siglo(4), y en Guipúzcoa, la zona tradicional de construcción naval junto con Cantabria, la ausencia de botaduras para la Corona era evidente: por ejemplo, en Pasajes, entre 1688 y 1699 sólo se construyen seis embarcaciones de alto bordo para el rey, mientras en los once años anteriores las botaduras superaron la veintena(5).

Ante la ausencia de caudales el Estado utilizó otros recursos: el embargo de las naves de particulares para la formación de escuadras, el impago de las cantidades acordadas a los asentistas o la venta de cargos (normalmente el de Capitán de Mar y de Guerra) a cambio de asumir la construcción de un galeón y además hacer un préstamo para financiar los fletes(6).

También se acudió al alquiler de los navíos, cuando no directamente su compra en el extranjero. En 1687 se adquirieron varias unidades en Francia (7), pero el proveedor habitual fue Holanda (8). En 1676 se dispuso que Ignacio de Soroa pasara a las Provincias Unidas «a reconocer los navíos que se iban a comprar para la Armada del Mar Océano» (9); en 1682 se fabricaron allí ocho bajeles (*Atocha*, *Santo Tomás de Villanueva*, *San Diego de Alcalá*, *Tres Reyes*, *San Carlos*, *San Pedro de Alcántara*, *Nuestra Señora de la Esperanza* y *Santa Teresa*) (10) y en 1686 tres fragatas de 634 toneladas y 50 cañones (*San Francisco de Asís*, *San Lorenzo* y *Santa Teresa de Nápoles*), que constituyeron las tres cuartas partes de la escuadra que en 1689 pasó a Indias bajo el mando de Nicolás de Gregorio (11).

Puestas así las cosas, de los nueve galeones y cuatro fragatas que componían la Real Armada del Mar Océano a mediados de 1690, sólo el *Santa Rosa*, el *San Ignacio* y quizá la fragata *Santo Tomás de Aquino* estaban fabricados

---

(4) Juan Martínez de Iriberrí a Bernaldo de Quirós. Colindres, 15-6-1688. AGS, GA, leg. 3773. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, p. 435.

(5) ODRIÓZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La industria de la construcción naval», en VV.AA., *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1999, pp. 165-167.

(6) SERRANO MANGAS, Fernando: «Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias», *Itsas memoria 2*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, p. 236.

(7) PÉREZ TURRADO, Gaspar: *Las Armadas españolas de Indias*. Mapfre, Madrid, 1992, pp. 147-148.

(8) Especialmente apreciadas fueron sus fragatas, «naos largas y fabricadas para de guerra al uso moderno». VEITIA LINAGE, Ioseph de: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales. Libro Segundo... en que trata de los Generales, Almirantes, y demás Cabos, y Ministros de las Armadas...* Sevilla, 1672. Reed. facsímil, Ministerio de Hacienda, Madrid, 1981, p. 168.

(9) Orden de 9.12.1676. MNM, VP, t. 3B, doc. 17, fols. 66-67. ODRIÓZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La construcción naval en Guipuzkoa. Siglos XVI-XVIII», en *Itsas memoria 2*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, p. 113.

(10) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, cit. MNM, colección Sanz Barrutel (SB), p. 393.

(11) La completaban la fragata *Santo Tomás* (capitana) y el pingue *San Agustín*. Informe de 8-7-1689, en Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua (GA), leg. 3775.

en España (12). Un año después los efectivos seguían siendo prácticamente los mismos, los «nuebe vageles» antedichos más los cinco de la Armada de Flandes (incluidas cuatro fragatas), aunque con motivo de la campaña de Cataluña se le agregaron otras unidades hasta alcanzar veinte unidades de guerra, encargándose de su apresto el marqués de los Vélez (13). El siglo XVIII se inauguró con tan sólo trece bajeles en el área atlántica, si bien es cierto, como comprobaremos, que era habitual el trasvase de efectivos a otras armadas (14).

### El astillero de Colindres durante la segunda mitad del siglo XVII

Colindres había sido uno de los puntales del poderío naval hispánico a través de sus construcciones para la Armada del Océano y la Carrera de Indias (en general toda la bahía de Santoña era un gran centro logístico de apresto y concentración de los bajeles construidos en los astilleros vascos y cántabros).

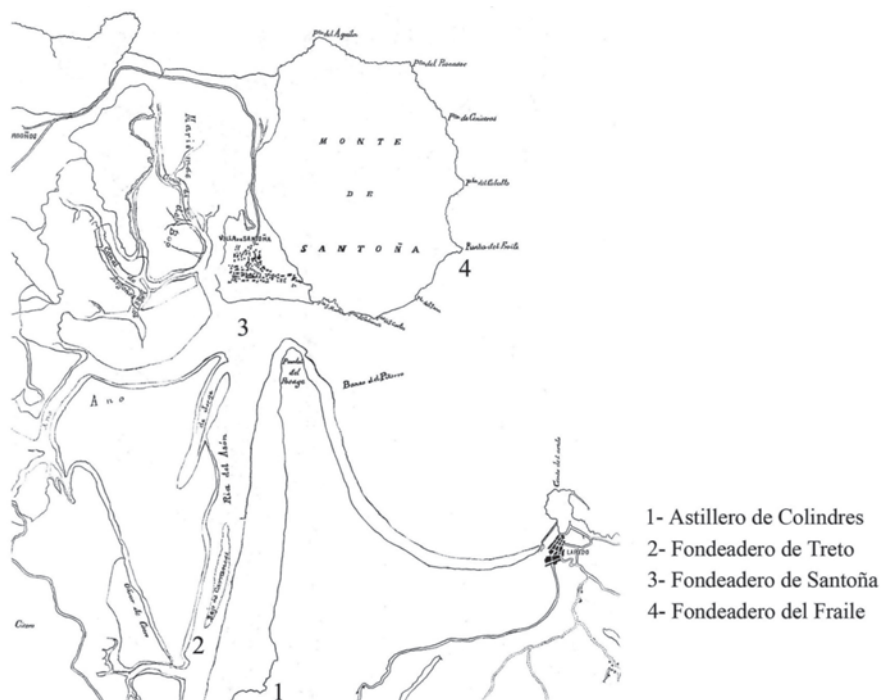


Fig. 1: La bahía de Santoña y los lugares relacionados con la construcción naval para la Corona.

(12) Relación de las compañías de mar y guerra de los galeones de la Armada. AGS, GA, leg. 3803, Cádiz, 19.4.1690.

(13) AGS, GA, leg. 3805, Cádiz, 3-2-1691.

(14) BORDEJÉ MORENCOS, Federico Fernando de: *Tráfico de Indias y política oceánica*. Mapfre, Madrid, 1992, p. 227.

Pero la documentación parece probar que las construcciones sufrieron serios problemas a partir de la década de 1640.

A pesar de que existen algunos estudios monográficos de los navíos allí labrados (15), en realidad aún no se conocen todas las botaduras realizadas, en especial para la Carrera. Sabemos por ejemplo que en 1679 se firmó asiento con el capitán y sargento mayor del Bastón (corregimiento) de las Cuatro Villas José Gabriel Valle de Rozadilla para «la fábrica de una capitana Real de asta mil y duzientas o mil y trescientas toneladas o las que Su Magestad fuere serbido que llebe dicha capitana», ofreciendo como fianza sus juros y propiedades por valor de 20.000 ducados de vellón (16). Otras fuentes aluden a la construcción del navío *San Carlos* en 1680 y de la fragata *Santo Tomás* en 1692 (17).

De 1662 a 1674 sólo se construyeron en la bahía tres galeones originariamente de 500 toneladas, «arbolados y enxaretados para poder navegar, pagándose a 32 ducados por tonelada, las dos terzias partes de plata doble y de especie y la otra terzia parte en vellón» (18), según rezaba el asiento firmado con el montañés Pedro González de Agüero el 27.9.1662 y que debía haberse concluido en 1665.

Estos barcos constituían una aportación de Guipúzcoa a la Armada (en su origen la Armada del Océano se organizaba en base a distintas escuadras regionales), por lo que tocaba también a esa provincia el servicio de hombres para tripularlos (19). Los dos primeros, el *Nuestra Señora de Covadonga* y el *Santo Cristo de Burgos*, se entregaron no en 1663, sino a mediados de 1665 (20); al parecer el *Covadonga* se perdió por mala construcción (21).

Al no efectuarse nuevos pagos, las fábricas se ralentizaron al máximo, y en 1671 el tercero, nombrado *San Bernardo*, aún estaba sobre la grada, «echada la primera cubierta con sus baos y llatas necesarias y abiertas las portas de la artillería y en tal disposición y adelantamiento que en muy pocos meses podra botarse al agua»; en abril de 1674 estaba fondeado frente a la torre de Treto esperando montar la artillería, cureñas, municiones y raciones (23), y se entregó finalmente en 1675. Como era habitual, se entabló un largo pleito por

---

(16) El más reciente, CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel, PALACIO RAMOS, Rafael y CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel: *El astillero de Colindres (Cantabria). Arqueología y construcción naval en el siglo xvii*. Santander, Ayuntamiento de Colindres, 1997, 206 pp.

(17) AHPC, PN, leg. 1467, vol. 1, fol. 19, ante Juan de Bustio.

(18) BASOA OJEDA, Maximino, *Laredo, en mi espejo*, Santander, el autor, 1968, pp. 280 y 295.

(19) AGS, Contaduría Mayor de Cuentas (CMC), 3.<sup>a</sup> serie, leg. 3460, doc. 25.

(20) Archivo del Ayuntamiento de Vergara, Libros de Actas Municipales, leg. 202.

(21) AHPC, sección Corregimiento (C), doc. 446.

(21) SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Mapfre, Madrid, 1992, p. 100, cit. de Archivo General de Indias (AGI), Indiferente, leg. 2705.

(22) Solicitud de Agüero para que se reconozcan las fábricas, de 12-5-1671. AHPC, C, doc. 608.

(23) BASOA OJEDA, Maximino: *Laredo...*, p. 291.

la resolución del asiento que se prolongó hasta 1693 y cuya cuenta arrojó una deuda a favor de la Hacienda de 7.550.301 maravedíes de vellón, más los intereses (24).

Respecto al que concluiría la serie, en 1671 sólo se tenían preparadas «las quillas, branque y capato, codaste y otras muchas maderas», se descartó fabricarlo de manera definitiva y el 12.8.1675 se firmó nuevo asiento con Agüero (25) para, aprovechando las maderas ya cortadas, construir un navío de 800 toneladas «que sirva de Almiranta de la Armada de las Indias (por tanto de mayor arqueo) con diferentes calidades, arbolado y enxaretado para salir a navegar y con los respectos de jarcias y velas que es costumbre», llamado *Santa Rosa* y a construir «en los astilleros de las Cuatro Villas» (esta vez sería en el de Guarnizo).

A pesar de que Ignacio de Soroa (Superintendente de Fábricas y Plantíos de las Cuatro Villas, «capitán sobre-estante y cabo maestro mayor» de la Maestranza de las costas de Cantabria) (26) realizó en 1676 y 1677 reconocimientos del galeón (27), que se botó en 1678 y se concluyó en 1680 (28), realizadas diversas consultas se desechó para la formación naval a la que iba destinado por lo endeble de los materiales utilizados, destinándose entonces como almiranta a la Armada del Océano hasta al menos abril de 1690 (29).

González de Agüero fue apartado, no sabemos si voluntariamente aunque sí de manera temporal, de la construcción el mismo 1677, asumiendo la continuación de las obras el propio corregidor Juan de Pando y Estrada (30). Con la nao casi concluida, el 24.4.1680 el comandante de la Armada marqués de Villafiel ordenó a Francisco Salmón, que había sido nombrado su capitán de mar y guerra, asistir a su carena y apresto. A las órdenes de este militar el *Santa Rosa* participó en los diez años siguientes en diversas campañas por todo el Mediterráneo (31).

### El asiento con José de Iriarte: los últimos galeones de Colindres

Puestas así las cosas, en 1675 el tolosano José López de Iriarte firmó asiento para construir cinco navíos, los habituales patache y cuatro galeones

---

(24) Los herederos pidieron que se descontasen de los 17.735.471 maravedíes que se les debían del *Santa Rosa*. AGS, CMC, 3.<sup>a</sup>, leg. 2310, doc. 6.

(25) Copia del asiento del *Santa Rosa* en AGS, CMC, 3.<sup>a</sup>, leg. 2207; cuentas en AGS, CMC, 3.<sup>a</sup>, leg. 2310, doc. 6.

(26) MNM, SB, art. 4.<sup>o</sup>, n.<sup>o</sup> 1490.

(27) MNM, VP, t. XVIII, doc. 130, fol. 173, y doc. 118, fol. 161.

(28) Pago de 31.987,5 reales de vellón a varios maestros el 14.10.1679, en AHPC, PN, leg. 1467, vol. 1, fol. 22. AHPC, C, doc. 618.

(29) Informe fechado en Cádiz el 19-4-1690. AGS, GA, leg. 3803. SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución...*, pp. 100-102.

(30) Laredo, 5-9-1677. AHPC, PN, leg. 1202, vol. 2, ante Diego de Carranza.

(31) Certificación de sus servicios a 26.5.1694. AGI, Indiferente, leg. 133, n.<sup>o</sup> 130.

(incluidas una capitana y una almiranta); con ellos se intentaba recrear la Escuadra de Guipúzcoa para reforzar la maltrecha Armada del Océano. Iriarte era almirante y Diputado General de la provincia de Guipúzcoa, y a principios de la década de los 50 ya construyó cuatro galeones reales en Cartagena de Indias (32).

Rápidamente se trasladó a Colindres y comenzó a seleccionar y beneficiar de los montes más próximos (Cesto, Voto, Udalla, Ampuero...) «las maderas que en ellos a hallado de provecho para la fábrica», y meses después de los más distantes de la Junta de Siete Villas. El corregidor ordenó a las justicias no embarazar los trabajos de selección de los robles más a propósito (33).

Antes de comenzar las labras, en abril de 1676 Iriarte envió al Consejo de Guerra las medidas de los dos buques principales, la capitana y la almiranta. Y como era habitual, se consultó sobre las mismas a diversos peritos: el marqués de Ontiveros, el almirante Castaños y a Ignacio de Soroa. Cada uno de ellos dio unas medidas diferentes; tal y como manifiesta un autor, no se pusieron de acuerdo «ni siquiera en los valores de la manga», piedra angular de toda construcción naval (34). Ontiveros propuso seguir «la regla que hoy observan en su fábrica los ingleses y holandeses, por la ventaja que ha reconocido hacen á las de España, siendo de parecer que sean estas fragatas de dos cubiertas (...) procurando que sean muy rasas y con las menos obras muertas que se pudiere, así en popa como en proa» (35). Aunque no se siguió su parecer, de cualquier modo la traza sufrió numerosas variaciones en los años siguientes, llegando a reformularse de modo total.

El «Maestro fabricante de galeones» Soroa se había ofrecido en junta particular a construir esta escuadra, pero retiró su ofrecimiento en 1679 «por no haber cumplido ésta [la Provincia de Guipúzcoa] las condiciones estipuladas» (36).

Con el asentista había llegado a Colindres su hijo el capitán Millán Ignacio de Iriarte y Gaztelu, que quedó encargado de visitar los montes, señalar los árboles que había que cortar y supervisar el acarreo y labra de las maderas (37). El almirante Iriarte murió el 3.1.1678, y en un codicilo suplicaba al Rey que a su muerte, «dada la capacidad e inteligencia de don Millán y lo adelantadas que estaban la Capitana y la Almiranta de los navíos que se hacían,

(32) MNM, VP, t. 3A, doc. 32, fols. 185-188. Sobre el virtual monopolio de los guipuzcoanos en las construcciones reales, ODRIEZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval...*, p. 111.

(33) Oficio de Juan de Pando y Estrada. AHPC, C, doc. 609. Laredo, 22.12.1675.

(34) APESTEGUI CARDENAL, Cruz: «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa», en *Itsas memoria 2*. Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, p. 256.

(35) Bernardo de Quirós a Soroa. MNM, VP, t. XVIII, Madrid, 19.4.1676. cit. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, pp. 102-103.

(36) MNM, VP, t. XXII, doc. 79, fols. 152-153, y t. XVIII, doc. 139, fol. 182.

(37) Véanse los asientos firmados en Laredo el 1.5.1676 y el 12.5.1676: AHPC, PN, leg. 1202, vol. 1, ante Diego de Carranza.

se le nombraba gobernador» con las mismas condiciones que estaba capitulada con él, lo que fue concedido (38).

Todos los autores coinciden en afirmar que del asiento, que se desarrolló con enormes dificultades, sólo se llegaron a acabar tres de los barcos: los llamados *Nuestra Señora de la Concepción* y *las Ánimas* (capitana), *San Francisco* y *Santísima Trinidad* (almiranta, si bien en un documento de 1683 se cita a los dos primeros y al *San Antonio*) (39). En principio, para 1685 sólo se había trabajado de firme en la Capitana Real (y aun en ésta parece que no se puso la quilla hasta 1682) (40), estando los otros galeones poco más que en proyecto.

Sin embargo, un documento conservado en el Museo Naval de Madrid indica claramente que en enero de 1680 Millán de Iriarte ya tenía casi terminado uno de los galeones de su asiento, tanto que precisamente se estaba procediendo a levantar la marinería necesaria para tripularlo (con la ayuda del corregidor de Guipúzcoa) (41). El barco salió a mediados de ese año formando escuadra con el *Santa Rosa* y uno de los galeones guipuzcoanos del asiento de Miguel de Oquendo. En este caso, el que pensábamos que no se realizó pasaría a ser efectivamente el primero de la serie, siendo el patache el único que no se llegó a materializar.

Razones de todo tipo entorpecieron y hasta paralizaron los trabajos durante largos periodos: muerte de José, carencia de caudales, de bastimentos y de todo tipo de materiales, estallido de la guerra con Francia... Los problemas financieros lastraban no sólo el trabajo en el astillero, sino también la vida diaria de los responsables de las construcciones, y así cuando en octubre de 1684 el maestro mayor de la Capitana Asensio de Arbostain otorgó testamento manifestó que Iriarte le debía desde septiembre de 1682 unas cantidades por determinar (42).

Al fin, la culminación del contrato no se produjo hasta veinticuatro años después de su firma. La Capitana Real fue botada en 1687 y se hizo a la mar en octubre de 1690 junto al *San Carlos* y al *San Juan*, venidos de Pasajes. La Almiranta Real y el *San Francisco* formaron parte, junto al *Nuestra Señora de Begoña* (construido en Zorroza) y al *Nuestra Señora de Tezanos* (construido en Guarnizo), de otra escuadra que partió para Cádiz en septiembre de 1699.

---

(38) BUSTAMANTE CALLEJO, Manuel: «Los astilleros de Colindres», en *Altamira 1-3*. Centro de Estudios Montañeses. Santander, 1953, pp. 114-115.

(39) Poder de 17.5.1683 para trigo y maíz para la alimentación de los «oficiales y Carpinteros» (con inserción de los capítulos 31 y 32 del asiento de 1675). AHPC, PN, leg. 1467, vol. 1, ante Juan de Bustio.

(40) MNM, CFN, t. 11, doc. 42. Se trata de un informe de 1705, en el que se dice que la Capitana «tiene ya más de veintidós años».

(41) Real despacho al corregidor de Guipúzcoa encargándole asistir en la leva de la marinería para los bajeles de Iriarte y Oquendo. Madrid, 24.1.1680. MNM, VP, t. 15A, doc. 17 (36), fol. 523.

(42) Poder de su viuda en AHPC, PN, leg. 1468, vol. 1, ante Juan de Bustio.

## El *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*, capitana real de la Armada del Océano

Las dimensiones que la Junta de Armadas dio al asentista en 1675 ofrecían unos arcos de 900 toneladas para la capitana y 794 para la almiranta (43). Pero unos años más tarde, cuando superados todos los inconvenientes iniciales fueron a dar comienzo las obras, un memorial de fecha 23.7.1680 fijó otras medidas que se correspondían con un buque de 1.250 toneladas (44).

Este diseño no debió satisfacer, porque la Junta encargó uno nuevo al constructor Jerónimo de Eguía, quien en julio de 1681 entregó su memoria «Medidas para la fábrica de un bajel de porte 1.300 ton. poco más o menos. Capaz del manejo de noventa cañones y del empleo de Capitana Real del Mar Occéano», memoria que seguía las doctrinas de Díaz Pimienta, Bartolosi, Masebradi y Roque Centeno y que fue aprobada el 2 de septiembre (45). El proyecto contemplaba alargar más de 3 codos la quilla (hasta 69 y 100/39 codos), 4 codos la eslora (81 y 100/33 codos), y el puntal (11½ codos) y la manga (22½ codos) en medio codo (pero el plan se rebajó también medio codo, quedando en 10½) (46).

Se ordenó por tanto a Millán acopiar los materiales y comenzó la construcción del buque. Ya en abril de 1686 se mandó a Soroa estar preparado para supervisar la botadura (47), «por rehusar encargarse de tan delicada maniobra en tal mal sitio los otros constructores» (48). El primer intento (fallido) no se efectuó hasta el 25.6.1687; hubo de producirse otra tentativa más hasta su feliz conclusión el 24 de septiembre. Una prueba de la importancia que se le daban a estas construcciones está en que Soroa recibió como premio el tan largamente anhelado hábito de la Orden de Santiago (49).

Una vez botada se acometieron los trabajos para terminar toda la obra muerta, pues tenía «la segunda cubierta puesta sin trancaniles, las curvas de llaves de primera cubierta ajustadas y sin clavar las llevó en la bodega por lastre, y la dicha segunda cubierta con medias tablas no más. Y en los costados entablado hasta las sintas de segunda cubierta» (50). Un nuevo contratiempo vino a dificultar las cosas: Antonio de Amas, maestro de la fábrica de la Capitana, fue detenido en Bayona, si bien fue liberado al poco por intercesión de Soroa (51).

(43) MNM, SB, art. 4.º, n.º 1898.

(44) MNM, SB, art. 4.º, n.º 1554, ms. 393, fols. 329-330.

(45) Orden de Gabriel Bernardo de Quirós. MNM, SB, art. 3.º, n.º 1412, y art. 4.º, n.º 1899. Madrid, 2.9.1681. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, p. 288.

(46) GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar...*, p. 131.

(47) Carta de Gabriel Bernaldo de Quirós a Soroa. MNM, VP, t. IV, fols. 227 y 349. Madrid, 12.4.1686.

(48) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, p. 105.

(49) MNM, VP, t. IV, fol. 227. Soroa ya había solicitado la distinción en 1680, enviando una relación de sus servicios hasta 1679. MNM, VP, t. XVIII, fol. 188.

(50) GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar...*, p. 237.

(51) Soroa a la Junta de Armadas. Usúrbil, 21.3.1688. AGS, GA, leg. 3773.

Se mandó en marzo al maestro mayor de arboladura Juan Martínez de Iriberry pasar con sus oficiales desde Guipúzcoa para azuelarla y arbolarla, cosa que no hizo hasta mayo. Iriberry comprobó que la situación era difícil ya que a causa de la inexistencia de caudales tuvo que comprar a crédito alquitrán y otras cosas, faltaba madera de nogal para tamborettes y gavias, pero los naturales se negaban a proporcionarla hasta que no se les pagara. Además, si no se arbolaba el barco se corría el riesgo de que los palos se estropearan por el sol y el agua, ya que estaban por tierra (52).

Un año después de echado el vaso al agua, los progresos eran evidentes: estaban colocados el beque con su tajamar, el timón y los cabrestantes mayores, y la tercera cubierta estaba «corrida de baos asta junto a la fogonadura del trinquete y en popa asta el corredor de la cámara principal formada la boca de la escotilla y corridas las medias tablas caladas las ligaçones hasta donde ha de subir el alcaçar y castillo» (53).

Amas no era partidario de hacer los castillos de proa y popa «tan largos como los tiene presupuestos a la Junta el Almirante Nicolás de Gregorio», ya que la escasez de tripulantes que se le preveía impediría «que tolere y mantenga este Bagel quatro Cubiertas que casi bendorán a ser»; el general Diego de Zaldívar apoyaba al constructor abogando por reducir el de proa para que sólo sirviera «de salto y abrigo de ofiziales principales» (54), lo que finalmente se hizo.

El 3 de octubre la Junta ordenó a Zaldívar bajar el barco al fondeadero interior de la bahía. El sábado 9 se llevó al surgidero de la Torre de Treto asistiendo el corregidor Vasco Vázquez de Coronado «con catorce barcos bien armados y otras personas particulares prácticas» y el 11 antes de amanecer a Santoña. Se hizo preciso entonces procurar una guarda embarcada (Vázquez estimaba que el número mínimo de soldados necesarios era una compañía de 50) y reforzar la defensa de los fuertes santoñeses (para ello se retiraron los doce cañones de la ya inútil Torre de Treto) (55).

La treintena de oficiales de la maestranza prosiguió las obras con el vaso ya a flote: se cerró parte de la segunda cubierta, se colocaron baos, curvas y trancañiles, se pusieron las mesas para las portas... (56). Lo desabrigado del sitio, la necesidad que se tenía de este navío y el hecho de que a pesar de llevar más de un año en el agua sus fondos estuvieran en buen estado hizo que en 1689 la Junta urgiera su salida hacia Cádiz antes del invierno, ordenando que en Santoña sólo se le recorrieran los costados hasta la lumbre del agua excusando de hacer carena de firme (57).

---

(52) Iriberry a Bernaldo de Quirós. Colindres, 15.6.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(53) «Memoria de las obras que tiene acabadas en toda forma el galeón capitana real asta oy tres de julio de 1688». AGS, GA, leg. 3773. También hay relaciones de septiembre y octubre.

(54) Zaldívar a Bernaldo de Quirós. Colindres, 11.7.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(55) Informe del corregidor de 12.10.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(56) Se conservan informes de lo hecho a lo largo de octubre en AGS, GA, leg. 3773.

(57) Orden de 25.3.1689. AGS, GA, leg. 3776.

Pero la salida se retrasó un año porque aún faltaban obras principales, como la arboladura y otros pertrechos, contratados por asiento con un mercader de Bilbao y que debían venir en un pingue desde Plymouth; además, en agosto el barco comenzó a hacer agua (58). En fin, a finales de noviembre de 1689 aún no había llegado el pingue (estaba esperando a incorporarse a la escuadra que traía a la reina, y no arribaría hasta abril de 1690) y todavía se seguía trabajando en diferentes obras, para las que Zaldívar solicitó 4.000 escudos de plata (59).

Los trabajos cobraron un impulso decisivo en la primavera de 1690. En marzo llegó un pingue asentado con el holandés Guillermo Casteleyn con tabazón de pino y roble, gallardetes, grímpolas, plomo en planchas, pinceles, lanadas, etc. A comienzos de abril llegaron el maestro mayor y los carpinteros, y en menos de un mes se adelantó mucho la obra, comenzándose a arbolar en mayo (60): el 9 se arboló el trinquete y el 20 se puso el palo mayor «sin desgracia, aunque con gran trabajo»; para el 22 de julio ya estaba completamente terminada la arboladura y envergadura (61).

Entre los días 17 y 28 de junio se procedió a examinar los planes, fondos y quilla, comprobándose su buen estado, pues «en todo el costado de la banda de extribor se hallan dañados cinco rumbos las frentes de tablas y el mayor llegaría de cinco a seis codos (...) no tiene quebranto alguno la quilla como lo an visto los ofizios a quienes enbí a llamar (...) desde ayer [1 de julio] queda Derecha de ambas quillas y asegurada por este motibo en el modo conbeniente» (62).

Aunque el 23 de julio Zaldívar anunció «averse concluido la fábrica de la Nao», aún se necesitaban fondos para los trabajos finales, enviándose el 1 de agosto 10.000 pesos «con que ha servido el comercio y en cuenta del que es menester para su avío, cuio resto seguirà brebemente por estar ya acetadas las letras que se enviaron de Sevilla a Madrid á este efecto» (63).

El barco fue llevado al surgidero del Fraile a primeros de septiembre, entregándose entonces a De Gregorio, recién nombrado almirante general de la Armada del Océano. Su tripulación estaba compuesta exclusivamente por montañeses (120 artilleros, 79 marineros, 25 grumetes y 15 pajes «de jente escojida») y vizcaínos (129), que junto a los oficiales y reformados ofrecían un total de 395, cantidad insuficiente pero «que a sido lo más que se a podido juntar después de muchas diligencias»; la Infantería embarcada ascendía a 528 plazas repartidas en nueve compañías (64).

(58) 4.8.1689. AGS, GA, leg. 3777.

(59) AGS, GA, leg. 3776, Madrid, 21.11.1689.

(60) Relación de lo obrado a 30.4.1690. AGS, GA, leg. 3804.

(61) AGS, GA, leg. 3804. GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar...*, pp. 194 y 201.

(62) Zaldívar a la Junta. Santoña, 2-7-AGS, GA, leg. 3804.

(63) AGS, GA, leg. 3804.

(64) Informe de 15.10.1680. AGS, GA, leg. 3804.

Iban a viajar con la Capitana a Cádiz varias unidades (65): dos pingues (uno de ellos el *San Joseph*), cinco pataches mercantes y como escolta dos galeones reales de la escuadra de Pedro de Aramburu, el *San Carlos* y el *San Juan*, construidos en Pasajes y que se arbolaron en 1688 con los palos sobrantes de la Capitana enviados desde Santoña (66); de todos modos fueron renovados totalmente mediante su «desarbolado, arbolado de palos nuevos carenado y aparejo»: a comienzos de agosto el primero ya estaba aparejado y en el segundo «se camina con toda prisa» (67). Tras concluir la leva de gente de mar, estos bajeles llegaron a primeros de octubre, uniéndose a los dos pingues con armas y árboles y a los pataches mercantes con «los géneros por cuenta de los asentistas de pertrechos» (68).

Con su salida a la mar quedaron en evidencia los muchos defectos de construcción del *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*. La escuadra se alejó 8 ó 10 leguas, pero el día 15 un fuerte temporal del sudeste la obligó a volver a entrar en Santoña. Estalló entonces en toda su fuerza el enfrentamiento entre Zaldívar y De Gregorio, acusando el primero al almirante de incompetencia por no haber aferrado las velas, a causa de lo cual la Capitana se tumbó por babor «hasta llegar a meter en el agua las joyas de la Artillería de la Plaza de Armas de aquel costado a causa de que todas las velas dieron en facha sobre los Parchamientos y ceñidas a los Palos, ocasionaron el referido accidente, con conocido peligro de ahogarse 1.000 hombres que hiban enbarcados y perderse este Navío» (69).

Hechos de nuevo a la mar un fuerte temporal «y de la agua que hacía» la capitana obligaron a la escuadra a variar el rumbo y refugiarse en Pasajes. Para colmo de males, a comienzos de 1691 falleció Nicolás de Gregorio, por lo que se nombró superintendente a su yerno Agustín Rodríguez Márquez, quien una vez llegada la primavera mantuvo una reunión con «diferentes Maestros de fábricas de Vageles y con los Ministros de Armadas, y otras personas prácticas, sobre las obras que se han de hacer en la capitana para quedar de Servicio». Para ayudarle se envió a un experto en el apresto de buques, el oficial de la Secretaría de Guerra de Mar Bernabé de Goitia (70).

En agosto de 1691 se cifraban en 4.200 doblones los gastos necesarios para su completo avío, y por desgracia a finales de ese mismo mes se desaparejó el mastelero, por lo que hubo de enviarse desde Cádiz el de respeto (71). Las obras fueron dirigidas por el maestro Jerónimo de Echeveste, «el que tiene los mejores créditos en la provincia de Guipúzcoa» (72).

---

(65) GÓMEZ, Santiago: «Navío Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas», [en línea]: [www.todoababor.es/listado/navio-nsdelaconcepcionanimas.htm](http://www.todoababor.es/listado/navio-nsdelaconcepcionanimas.htm). [Consulta: 18-7-2009].

(66) Carta de Zaldívar a Bernaldo de Quirós. Puerto de Santoña, 13.10.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(67) José de Villanueva a Zaldívar. AGS, GA, San Sebastián, 6.8.1690. leg. 3804.

(68) CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel, PALACIO RAMOS, Rafael y CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel: *El astillero de Colindres...*, p. 92.

(69) Carta de Zaldívar al rey, de 17.10.1690. AGS, GA, leg. 3804.

(70) Informe de 6.8.1691. AGS, GA, leg. 3805.

(71) Santoña, 25.8.1691. AGS, GA, leg. 3805.

(72) Informe de 20.10.1691. AGS, GA, leg. 3805.

A primeros de septiembre salió hacia Andalucía con 506 plazas de mar y 389 de infantería; al poco tiempo dejó atrás a los buques que habían salido en su conserva (las dos fragatas de la provincia de Guipúzcoa, de 44 y 26 piezas, una «fragatilla» de 26 cañones y otros cuatro barcos de particulares), lo que llenó de esperanzas respecto a sus buenas condiciones marineras al «averse enmendado sus defectos, y de que a de ser un vagel de gran provecho». Sin embargo al éxtasis siguió la decepción, puesto que en diciembre aún estaba en el puerto de La Coruña, donde rompió el cable del ancla y varó, aunque sin consecuencias graves (73).

Con todo, resultó la Capitana Real una impresionante máquina de tres puentes más castillo de popa, 1.550 toneladas de arqueo —650 más que las previstas en el proyecto original— y 94 cañones (28 de a 18, 26 de a 12, 24 de a 8, 12 de a 6 y 4 de a 4 libras).

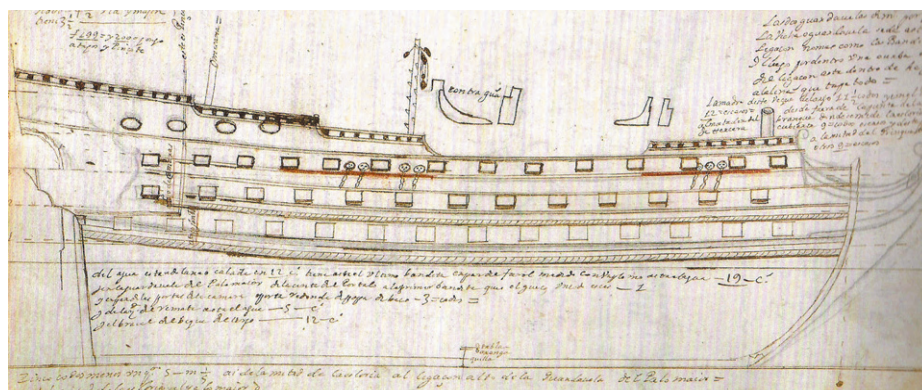


Fig. 2: Costado de estribor de la Capitana Real, en GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar Reales*, 1992, p. 217.

En 1693 se puso al mando de Gaztañeta para operar en el Mediterráneo. A continuación, entre 1695 y 1698, participó en la Flota de galeones a Tierra Firme mandada por Zaldívar, quien había adelantado los 25.568 ducados que costaron su carenado y otros aprestos (74). En 1702 estaba en Cádiz durante el ataque de Rooke (75) y fue desguazado en 1705, empleándose parte de sus materiales en la reparación de una almiranta y hundiéndose posteriormente su casco en la zona gaditana de Puntales (76).

(73) AGS, GA, leg. 3805.

(74) Real Cédula a los oficiales reales de Panamá ordenando el pago. AGI, Panamá, 241, Madrid, 19.8.1695. leg. 24, fols. 127v-130v.

(75) GÓMEZ, Santiago: «Navío *Nuestra Señora...*» [en línea].

(76) MNM, colección Fernández de Navarrete (FN), t. 11, doc. 5592 y fols. 150-164 y 384 ss.

Además de los dibujos que Gaztañeta incluyó en su *Arte de fabricar Reales*, existe en la iglesia de La Asunción de la villa zamorana de Arcenillas un óleo pintado por Martín Amigo que representa al galeón prácticamente concluido, visto de babor y de popa, con la enseña de capitana real desplegada. Junto a estas representaciones, en el Museo Naval se exhibe una magnífica maqueta, realizada por Jesús María Perona y recibida como dación de impuestos (77).

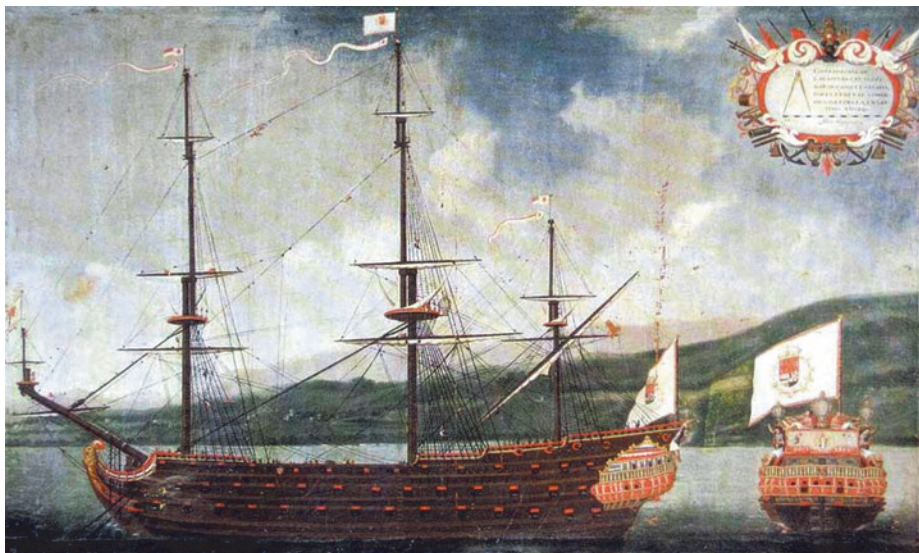


Fig. 3: Óleo de Martín Amigo en el templo de La Asunción de Arcenillas.



Fig. 4: La popa de la Capitana Real en el manuscrito de Gaztañeta y en la maqueta del Museo Naval.

(77) ALARCÓN BURGÚÉS, Fernando: *Modelo del galeón Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas* (1687-1705), [en línea]: [www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/ciencia\\_museo/07\\_actividades\\_y\\_noticias/04\\_pieza\\_del\\_mes/2009/2009\\_05\\_es?\\_selectedNodeID=206167&\\_pageAction=selectItem](http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/ciencia_museo/07_actividades_y_noticias/04_pieza_del_mes/2009/2009_05_es?_selectedNodeID=206167&_pageAction=selectItem). [Consulta: 28.7.2009].

### La construcción del *Santísima Trinidad* y el *San Francisco*

En 1685 del resto del asiento únicamente daban cuenta las maderas ubicadas en las inmediaciones del astillero, maderas muy maltratadas por la climatología, pero ni siquiera se habían puesto las quillas. Lo prueba la orden dada a Iriarte el 29 de mayo de comenzar la construcción de la *Santísima Trinidad* y *las Ánimas*, concebida como almiranta, aprovechando una quilla que estaba puesta en el astillero (de un asiento anterior indeterminado), alargándola lo necesario y empleando por primera vez el método del óvalo de doble círculo para el trazado de la cuaderna maestra, método descrito por Gaztañeta en su *Arte de fabricar Reales* y tratado en 1691 por Garrote (78).

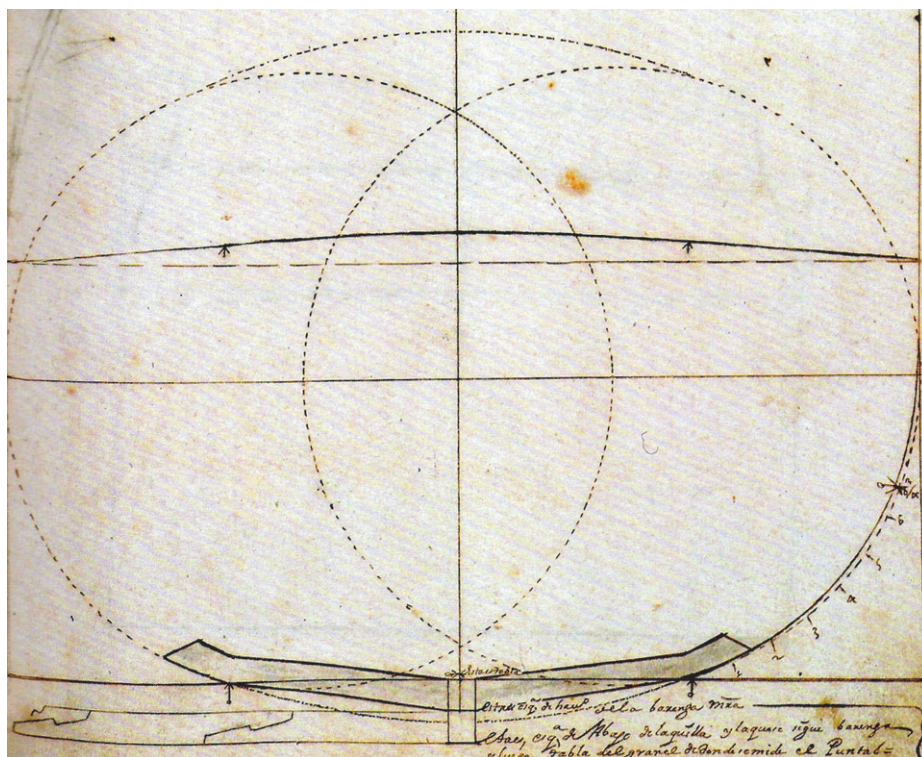


Fig. 5: Óvalo de doble círculo en GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar Reales*, 1992, p. 53.

(78) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, APESTEGUI CARDENAL, Cruz y MIGUÉLEZ GARCÍA, Fernando: *Arte de Fabricar Reales. Edición comentada del Manuscrito original de don Antonio de Gaztañeta Yurribalzaga*. Lunweg, Barcelona, 1992, 235 pp. (t. I); el t. II, (139 pp.) es una reproducción facsímil del manuscrito original, y será citado como GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de.

Un año más tarde la Junta de Armadas volvió a estudiar el caso y el 16.3.1686 el secretario del Consejo de Guerra Gabriel Bernaldo de Quirós y Mazo de la Vega, I marqués de Monreal, ordenó a Iriarte acopiar los materiales necesarios para terminar los navíos *San Francisco* y *Almiranta*. Este documento aclara que no era la inexistencia de fondos la que motivaba la paralización de las obras:

«Aviendo dado cuenta el Almirante Nicolás de Gregorio, de que por falta de medios no se llevan al Astillero los Arboles y ligazones que están en los montes y han de servir para el Navío *San Francisco* y que no se trabaja en la Almiranta por no hallarse planes y ginoles de roble; Ha acordado la Junta de Armadas se diga a VM que ha estrañado mucho esta noticia, y que cómo puede haver esta falta de medios tiniendo VM rezivido tan antizipadamente todo el caudal que importa la fabrica de los dos Navíos, y el Patache que falta para el cumplimiento de el numero de que ha de contar la Escuadra de Guipuzcoa; prebiniéndose a VM que si por no haver medios prompts, se retardase la conclusión destos Vageles, se pasara a tomar la resolucion mas conveniente; y quelos planes y ginoles que faltan para la Almiranta respecto a que han de ser de la madera señalada en el asiento, debe VM buscarla y llebarla de donde la hubiere en cumplimiento de su obligazió y del recivo, y ejecutar de esta orden me avisara VM» (79).

A finales de ese mismo año Millán de Iriarte huyó a San Juan de Luz (a la vista del párrafo anterior parece obvio que la razón fue no poder justificar el gasto de las cantidades que se le habían abonado). La Corona decidió abandonar la construcción del patache y asumió directamente la terminación de la capitana y las construcciones de los dos galeones a través del almirante Nicolás de Gregorio (era Superintendente de las Fábricas de Colindres y Santoña desde 1684): para asistirle y aprender las técnicas de construcción naval se trasladó a Colindres Antonio de Gaztañeta (permaneció hasta 1691), lo que le dio ocasión de realizar a pie de grada buena parte de su citada obra *Arte de fabricar Reales*.

En junio de 1688 tomó el relevo de Gregorio Diego de Zaldívar, y a finales de 1689, tras la muerte de Soroa (considerado «el constructor más prestigioso de la cornisa cantábrica») (80), se hizo cargo de la fábrica su yerno Antonio de Amas, «gran Mathematico de gran comprehensión y famosas ydeas prendas todas dignas de mucha estimazió» (81). En cualquier caso estos incidentes no contribuyeron precisamente a acelerar los trabajos, y aunque en 1688 para evitar que la maestranza estuviera ociosa Zaldívar orde-

(79) AHPC, C, doc. 604.

(80) Junto a Miguel de Aristiguieta. SERRANO MANGAS, Fernando: *Realidad, ensayos...*, p. 235.

(81) Carta de 18.12.1689. AGS, GA, leg. 3801.

nó proseguir las obras en la almiranta conduciendo de los montes los materiales precisos (82), los principales esfuerzos se dirigieron a concluir y aprestar el *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*.

Poco se debió de hacer, pues a comienzos de 1690 se mandó a Zaldívar «preservar los dos Navios a cuya fabrica se dio principio en Colindres». Por su respuesta informando del estado de los mismos (83), sabemos que la almiranta necesitaba «tres Andanas de Vornales por Vanda, y para esto mucha tabla, que no ay alli sino es de Monte Corona, que dista 16 leguas». Parece claro que las obras se habían abandonado hacía años, y Zaldívar comunicaba que hasta que no volviera la maestranza al astillero y se enviaran los materiales necesarios «para obra de tal magnitud» poco podría hacer más que escorar de firme la almiranta, empernar todas las curvas del *San Francisco*, y alquitranar ambos vasos, «con lo cual se podrían mantener hasta que se determine su continuación, la cual combendria corriese por algun Asentista». Evidentemente, no tenía intención de desviar fondos de la capitana real a estas obras para no retrasar aún más su partida.

A principios de 1692 la Junta de Armadas ordenó a Jerónimo de Echeveste, un maestro constructor de galeones con cinco décadas de experiencia, pasar a Colindres a reconocer los bajeles para comprobar «el estado que oy tienen, sus medidas, que juicio hace dellos, que materiales necesitan para su perfeccion, que coste le parece podran tener para llegar a disposicion de botarse á la mar, considerando los materiales y maderas que hubiere, que informe de todo y de lo demas que en ello pudiere ofrecersele con la mayor distincion y claridad posible» (84).

Tras la botadura, el encargado a lo largo de 1698 y 1699 de concluir la fábrica de la almiranta como maestro mayor fue el vecino de Agüera Pedro Antonio de Oruña Montezillo (85). El 14.6.1699 Echeveste dio cuenta de que se había concluido la obra de crujía y jareta; «lo que toca a si se a de dejar este Vagel con esta obra, o se le ha de hechar tercera cubierta, esta cometido al Señor Don Henrique Henriquez» (86).

El *Santísima Trinidad* arqueó 1.665 toneladas (con un plan de 10½ codos) y partió de Santoña totalmente artillado con 80 piezas fabricadas en los Ingenios de Liérganes y la Cavada: 60 cañones de a 18 libras (9 de 42,5 quintales castellanos y 51 de 41,5) y 20 de a 10 (12 de 28 quintales y 70 libras y 8 de 25 quintales), además del habitual balerío compuesto por granadas, balas

(82) Se le iban a librar para ello 2.000 escudos. Zaldívar a la Junta de Armadas. Santoña, 19.9.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(83) Carta de Zaldívar, de 15.1.1690. AGS, GA, leg. 3802.

(84) Junta del 10.1.1692: AGS, GA, leg. 3805. No se pudo botar por lo tanto ese año, como afirma el por otro lado muy documentado trabajo de GÓMEZ, Santiago: *Galeón Santísima Trinidad*. [en línea]: <[www.todoababor.es/listado/navio-santisimatrinidad.htm](http://www.todoababor.es/listado/navio-santisimatrinidad.htm)>. [Consulta: 18.7.2009].

(85) AHPC, PN, leg. 1289, vol. 3, ante José Maquilón Ochoa. Madrid, 16.6.1698.

(86) Miembro del Consejo de Guerra, capitán general de Guipúzcoa (en ínterin) y encargado del apresto de la escuadra salida de Santoña en 1699. AGS, GA, leg. 3914.

rasas, enramadas, de punta de diamante y palanquetas de dos balas (87). Gobernado por Antonio Rodríguez, llevó también en sus bodegas 432 mosquetes con sus frascos y horquillas, fabricados en Vizcaya para ser entregados al mayordomo de la Artillería de la Armada del Océano (88).

Para los primeros años de 1690 el *San Francisco*, a tenor de la descripción de Gaztañeta, tenía echada tan sólo la primera cubierta (89). Se botó el 15.4.1695, aunque varó en la orilla opuesta del canal y fue preciso el concurso de chalupas de Laredo: de hecho, en 1699 se dijo que «de la Barada que dio el tiempo de su vote quedo quebrantado» (90).

Ese mismo año los artistas Dionisio de Pumera y Francisco del Campo pretendieron encargarse de la obra escultórica; desde el Consejo de Guerra se había enviado un dibujo que debía usarse como modelo (91). Como era habitual, se destinaban para la construcción fondos procedentes de las rentas reales del corregimiento, como las alcabalas o los derechos del papel sellado (92).

Su conclusión se realizó en la ría de Treto, lugar que a pesar de encontrarse al fondo de la bahía no estaba libre de las inclemencias climatológicas, puesto que el 28.4.1698 un temporal soltó todas sus amarras, lo que ponía al galeón en riesgo cierto de embarrancar; Sebastián Jijón, su capitán de Mar y Guerra, pidió toda la ayuda posible, y el Cabildo de Mareantes laredano de San Martín envió 40 hombres (no fueron necesarios los demás vecinos que luego acudieron) (93).

Su arqueo definitivo fue de 1.200 toneladas. Su armamento, fundido en Liérganes y La Cavada, era de 62 cañones: 24 de a 18 libras (20 de 42,5 quintales castellanos, el resto de 41,5), 22 de a 10 (de 28 quintales y 70 libras) y 16 de a 10 (5 de 20,5 quintales y 11 de 18 quintales y 25 libras) (94).

### El Nuestra Señora de Tezanos y las Ánimas

El 13.12.1694 se firmó un asiento entre Pedro de la Riva Castañeda y el Rey para la fábrica en el astillero de Guarnizo de un navío de 700 toneladas en rosca para la Armada del Océano, a 25 ducados de plata por tonelada (95). Bajo la supervisión de Ignacio de Soroa, su constructor fue Miguel Agustín de Villanueva, de 1697 a junio de 1698 «Superintendente por Su Magestad de la

(87) Según inventario hecho el 16 de agosto por su maestre de Jarcia y Raciones, el capitán Diego de Castro. AGS, GA, leg. 3915. Sin embargo, FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, p. 235, afirma que partió sólo con 32 piezas.

(88) Según relación de 1-9. AGS, GA, leg. 3915.

(89) GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar...*, p. 70.

(90) Mateo del Haya a Ortiz Otalora. Cádiz, 16.10.1699. AGS, GA, leg. 3914.

(91) ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel: «Los artistas del Barroco en Cantabria», en *Estudios Trasmeranos I*. Ayuntamiento de Noja, Madrid, 2002, p. 82, nº. 15.

(92) Carta de pago por 362.000 maravedíes de vellón dada en Santander el 23.4.1696, ante Rodrigo de Verdad. AHPC, C, doc. 621.

(94) AHPC, CEM, leg. 13, doc. 4, muy deteriorado.

(95) Según inventario hecho el 4 de agosto por su maestre de Jarcia y Raciones, el capitán José de Piñera. AGS, GA, leg. 3915.

fabrica del vajel almiranta del astillero de Colindres y a cuyo cuidado esta Ygualmente el de la Ria de Guarnizo» (es decir, de todas las fábricas de las Cuatro Villas) y capitán de Mar y de Guerra gracias al préstamo de 25.000 pesos escudos de plata que hizo a la Corona (96).

Sólo tres meses después, el 21.3.1695, se envió Real Cédula al corregidor para que urgiera al asentista (97). En realidad el pago del primer tercio (que se empleaba para comenzar la corta, labra y acarreo de maderas) se retrasó exactamente un año, lo que obligó a De la Riva a adelantar las sumas necesarias para viajar a Guipúzcoa y traer más de 120 carpinteros que trabajaron 2.300 árboles de los montes de los alrededores (Castañeda, Igollo, San Salvador, Heras, Obregón, Camargo, Cianca, Azoños...) (98).

El segundo tercio, 8.499 ducados de plata (que incluían el aumento de tonelaje acordado, pues se reconoció que con las medidas que se le dieron el galeón iba a tener un porte de 860 toneladas), se le entregó en 10.1.1697 para que comenzara a entablar el barco y preparara los vasos para la botadura, que se produjo en junio. El último pago, 7.166 ducados, lo recibió el 4.7.1697, en el momento de ser entregado en el pozo de San Salvador, inmediato al lugar de fabricación. Como en realidad el barco arqueó 917,5 toneladas, De la Riva pretendió que se le pagaran esas 57 de más (99).

El 17.3.1698 se suscribió otro asiento con De la Riva para el apresto del galeón: 70 cureñas (tasada la unidad a 330 reales de vellón), «escultura dorada y pintada y demas obras» (823.847 maravedíes cobrados el 20.4.1698), arboladura ya en Santoña (en abril de 1699 recibió de Pedro de Pontejos 20.000 reales) y el resto del apresto (el 18.4.1702 recibió otros 24.024 reales de vellón) (100). La carpintería en blanco se contrató en 1698 con Juan del Cerro; ésta comprendía «la construcción de corredores, antepechos, molduras, cajones, capilla, camarotes, puertas, gallineros, bitácoras, retablar las puertas y todo lo demás que a dicha nave toque en este género de la labor de obra blanca» (101).

Con estos retrasos en los pagos no es de extrañar que en fecha tan avanzada como el 15.3.1699 el asentista aún no hubiera entregado parte de los herrajes y cureñas y anunciara que no lo haría hasta que no se le satisficiera todo lo que se le debía (102); ese mismo día, los ministros de las Cuatro Villas entregaron 22.000 reales para hacer 48 cureñas «y otras cosas para su dotazion» (103).

---

(96) AGS, CMC, 3.<sup>a</sup>, leg. 3520, doc. 29.

(97) AHPC, PN, leg. 1289, vol. 4, ante José Maquilón Ochoa. Laredo, 8.5.1699.

(98) AHPC, C, doc. 620.

(99) MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio: «Galeones y flotas del Cantábrico en el siglo XVII», en VV.AA., *Población y sociedad en la España cantábrica durante el siglo XVII*. Institución Cultural de Cantabria, Santander, 1985, p. 210.

(100) Documentos de Pedro de la Barrera, Depositario General de los efectos aplicados para la dotación de la Armada. AGS, CMC, 3.<sup>a</sup>, leg. 3520, doc. 29.

(101) AGS, CMC, 3.<sup>a</sup>, leg. 3520, doc. 29.

(102) MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio: *Galeones y flotas...*, p. 211.

(103) Goitia a Ortiz de Otalora. AGS, GA, leg. 3914. Santoña, 15.3.1699.

En enero de 1699 se efectuó nuevo arqueo del galeón, a cargo del piloto mayor de la carrera Francisco Antonio del Horbe, quien sacó 5 toneladas menos que las del arqueo realizado por Sebastián de Iriarte y Pedro Sentestillano y 130 más que el del propio Agustín de Villanueva (104).

Pronto se hizo evidente que este galeón tenía un excesivo puntal (10,5 codos reales) respecto a su quilla de 54 codos. Para tratar de paliar este defecto, que mermaba mucho su capacidad marinera, la operación más habitual era el embono (105): se remitieron para ello 500 doblones, aunque por falta de tiempo éste no se pudo llevar a cabo en Guarnizo ni en Santoña, embarcándose en la flota este dinero para cubrir posibles gastos extraordinarios (106).

Este buque se aprovechó para transportar «Diez mill ochozientas y ochenta y quatro Valas Rasas de fierro colado» (de los calibres 40, 36, 24, 20, 16 y 12) fabricadas en La Cavada (107). El *Tezanos* se perdió en 1702 en el puerto de Veracruz, formando parte de una Flota de Azogues que trasladaba mercurio a Nueva España (108).

### El Nuestra Señora de Begoña

El galeón estaba al cargo de María Antonia de Lezama y Axpee, asentista por fallecimiento de su marido Bartolomé de Arrieta Mascarúa (109). El maestro Domingo de Mutiozabal lo construyó en el astillero real de Zorroza, en la ría del Nervión, con un arqueo previsto de «887 toneladas, un codo, y octava parte de otro» (110). Según se fue conformando el vaso, la Junta solicitó uno nuevo a los Ministros de Armadas de Vizcaya, que remitieron en junio unas medidas que dieron «923 toneladas y cinco octavos», habiendo consistido esta diferencia «en el yerro que se padecio al tomar las medidas antecedentes» (111).

Los vasos para la botadura se finalizaron en febrero de 1699, «haviendose executado de 58 codos de largo, dandoles à su correspondencia el grueso con la mira de que puedan servir para Vageles de 60 codos de Quilla», y se botó al mes siguiente (112). A lo largo del mes de marzo el maestro mayor de arbola-

---

(104) Los ministros a Ortiz de Ojalora. AGS, GA, leg. 3914. Santoña, 15.3.1699.

(105) AGS, GA, leg. 3914. Sevilla, 6.1.1699.

(106) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, APESTEGUI CARDENAL, Cruz y MIGUÉLEZ GARCÍA, Fernando: *Arte de fabricar...*, p. 23.

(107) AGS, GA, leg. 3915. 23.8.1699.

(108) Relación de Francisco de Montoya. AGS, GA, leg. 3915. Santoña, 1.9.1699.

(109) Autos del fiscal con su capitán de mar y guerra Martín de Vergara en AGI, Escribanía, leg. 188B.

(110) AGS, GA, leg. 3914.

(111) «Medidas del Galeon *Nuestra Señora de Begoña* que ha fabricado por Asiento y para la Armada Real del Océano Doña María Antonia de Lezama...», por José del Llano. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 22.1.1699.

(112) Y también son incluso los demás papeles que motivaron este segundo Arqueo. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 5.6.1699.

dura José de Iriberry fue trabajando en los cuatro palos principales y el 27 de abril se comenzó a carenar, calafatear las entrecubiertas y fabricar los lanchones, trabajos que se concluyeron a finales de mayo con el embarque de la artillería de mayor calibre, de 10 y 6 libras (113).

A finales de julio se bajó a Portugalete «a ponerle la colla», mientras llegaban los caudales para la «leva de Gente de Mar, y recluta de la Compañía de Mar y Guerra» (de 60 infantes) (114).

Como por desgracia era habitual en la construcción naval española, buena parte de los pertrechos (árboles, tablas, jarcia, motones, poleas, cables, anclas, lonas...) vino del extranjero, concretamente de Holanda; los ministros de las Cuatro Villas remitieron 25 doblones de a dos escudos de oro (1.500 reales de vellón) para los gastos del desembarco de dichos efectos(115).

La Junta afirmó que el galeón había salido con más toneladas por no haber seguido las medidas dadas; en junio se le quitó la supervisión general al superintendente de Fábricas de Vizcaya Carlos Irazagorri y Bilbao la Vieja para entregársela al capitán general de Guipúzcoa Enrique Enríquez (116) y el 12.8.1699 se multó para apresto de armadas a los responsables de su fábrica Irazagorri (con 200.000 maravedís) y Juan Salmón (con 100.000). Salmón fue preso inmediatamente en Santoña, y se había detenido también Mutiozábal (que estaba trabajando en los galeones de Salmón) y al maestro mayor de carpinteros de la Armada del Océano, Cristóbal Pinzón (117).

El *Begoña* salió de la barra de Portugalete la tarde del día 24 de agosto con la ayuda de 24 lanchas y con 298 tripulantes (en Santoña parte de ellos fue trasvasada a los otros galeones); cinco pataches metieron el lastre y lo aparejaron. Llegó felizmente a Santoña el día 26, por lo que se recompensó a su piloto mayor Juan Álvarez nombrándole Capitán de Mar (118).

Este navío, que montaba 64 cañones de hierro colado de las fábricas montañosas (24 de a 18 libras, 24 de a 10 y 16 de a 6), estuvo en permanente servicio en los años siguientes: entre 1703 y 1704 llevó a Veracruz 8.000 quintales de mercurio; fue capitana de la flota de Nueva España en 1706... (119).

---

(113) Relación del coste enviada por los Ministros de Armadas de Vizcaya a Ortiz de Otalora. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 27.2.1699.

(114) Cartas de Irazagorri a Ortiz de Otalora de 27.3.1699, 1.5.1699 y 1.6.1699. AGS, GA, leg. 3914.

(115) Irazagorri a Ortiz de Otalora. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 3.7.1699 y 4.7.1699.

(116) Los ministros de Vizcaya adjuntan relación con la distribución al por menor. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 4.12.1699.

(117) Irazagorri pidió explicaciones, ya que el rey le había encargado en 1698 la superintendencia de toda Vizcaya. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 6.7.1699.

(118) En su defensa afirmaron que las medidas se las había dado Miguel Agustín de Villanueva. AGS, GA, leg. 3915.

(119) AGS, GA, leg. 3915.

*Salida de la escuadra*

El apresto de la almiranta, el *San Francisco* y el *Tezanos* corrió a cargo de Bernabé de Goitia, por orden de 20.6.1698 Superintendente de Fábricas de Cantabria, con jurisdicción sobre asentistas y ministros (120); para ello contó con el auxilio de Enrique Enríquez. En junio se recibieron de Cádiz 1.400 raciones en una fragata de Saint-Malo y un pingue inglés, que se sumaron a los bastimentos para 80 días que de cuenta de los ministros de las Cuatro Villas se proporcionó a los barcos (121).

El reino de Galicia había contribuido con el alistamiento de 400 plazas de mar (en agosto se envió desde Cedeira un patache con 150 hombres) (122), y al principado de Asturias le correspondían 200 plazas de mar para tripular la almiranta; de su leva y conducción a finales de septiembre de Gijón a Santoña se ocupó el corregidor José de Iriarte Ysunza, que declaró haber gastado 75.000 reales de vellón en estas dependencias (123).

Estas plazas (como las de Infantería) fueron cubiertas en proporción destacada por presidiarios, vagos y enfermos, por lo que en Cádiz la Junta manifestó que 200 habían pasado directamente al hospital y muchos marineros eran inútiles para el servicio, abogándose por su despido; es de resaltar el caso del *Begoña*, que presentó 102 enfermos, casi la mitad de su tripulación (124).

| Gente de mar presente el 31.8.1699 en la escuadra salida de Santoña (AGS, GA, leg. 3915) |           |            |            |           |          |       |       |
|--|-----------|------------|------------|-----------|----------|-------|-------|
| Galeón   | Oficiales | Reformados | Artilleros | Marineros | Grumetes | Pajes | Total |
| <i>Santísima Trinidad</i>  | 19        | 10         | 108        | 203       | 58       | 18    | 416   |
| <i>San Francisco</i>   | 17        | 2          | 85         | 163       | 42       | 18    | 327   |
| <i>Ntra. Sra. de Tezanos</i>   | 16        | 3          | 78         | 121       | 21       | 18    | 257   |
| <i>Ntra. Sra. de Begoña</i>  | 17        | 4          | 98         | 89        | 30       | 12    | 250   |

La escuadra se puso al cargo del almirante Real Mateo del Haya, un veterano que entró en la Armada en 1642. Desde el 6 de septiembre estaba en el Fraile esperando el tiempo propicio; de hecho los vientos adecuados no soplaron hasta el 10, y el 12 ya había llegado a Lastres (125).

(120) GÓMEZ, Santiago: «Galeón *Santísima Trinidad* [en línea]».

(121) Agustín Rodríguez Márquez a Antonio Ortiz. AGS, GA, leg. 3915. Santoña, 24.6.1699.

(122) Bernabé de Goitia a Juan Eminente y comunicaciones de 9.9.1699. AGS, GA, leg. 3915. Madrid, 25.9.1699.

(123) AGS, GA, leg. 3915.

(124) Informe de 3.10.1699. AGS, GA, leg. 3914.

(125) AGS, GA, leg. 3914. En Cádiz había 1.200 individuos de Marinería e Infantería «sin haver Bagel ninguno en la Armada ni parte de su dependencia donde poderlos refugiar». Cádiz, 12.10.1699.

Ya antes de su partida la fabricación de los galeones había suscitado recelos: Enrique Enríquez envía a Ortiz de Otorola «cuatro piezas de Autos sobre la calidad de la fábrica de la almiranta, *San Francisco*, la *Begoña* y el que está ejecutando Don Juan Salmón, y con dos informes que van aquí, tocantes a éste último y a la *Tezanos*» (126).

Los recelos se centraron en los dos últimos. Llegados a Cádiz, se dio orden al almirante general Pedro Fernández de Navarrete de convocar junta para reconocerlos. La formaron el presidente de la Casa de Contratación, el gobernador de la almiranta, los capitanes de los otros galeones, los capitanes de la maestranza del Océano (Gaztañeta) e Indias (Garrote) y los ministros mayores de la Armada de Indias, «expresando por menor, lo que han declarado los sujetos que concurrieron a esta diligencia...» (127).

Del Haya hizo presente lo «ymperfecto de su fabrica y medidas tan yrrregulares y desproporcionadas», además de «otras nulidades experimentadas en la navegazion que podran ocasionar à mi zelo y aplicazion la ynfelicidad de verse en terminos de lamentar alguna desgracia» (128). Por su parte, la Junta de Cabos de la Armada reiteró que, de «los quatro vajeles de Cantabria», el *Tezanos* y el *Begoña* necesitaban embonarse (129).

Sin embargo, los maestros y constructores declararon «estar fabricados con toda perfeccion, y fortaleza, de buen material y grosor empernados, y fortificados sin defecto alguno, y ajustados a las medidas que se dieron para su fabrica». Las medidas del *Tezanos* y el *Begoña* «asientan ser desproporcionadas incapaces para montar 60 piezas de artilleria, pues lo corto de la quilla, crecido puntal poco plan, y manga, los hacen alterosos; y de poco agua [en que se fundaron para ignobar en las medidas del Vagel que se comenzó a fabricar en Zorroza del asiento de Dn Juan Salmon]» (130).

Estos informes sobre defectos de fabricación, sumados a los de los respectivos capitanes, fueron remitidos el 24.10.1699 a la Junta de Armadas para que se procediera «a la averiguacion y castigo de los culpados» (131). La Junta impuso sanciones «que sirvan de escarmiento para que en lo venidero no incurran ellos ni otros en semejantes inconvenientes tan del deservizio de S.M. y de su Real Hacienda, por lo que se dize y escribe de los Vajeles *Tezanos* y *Vegoña*» (132).

### *La escuadra del Darién, 1700*

Aunque la misión fundamental de la Armada del Océano era patrullar las costas peninsulares y del norte de Europa, cuando las necesidades lo requerían

(126) AGS, GA, leg. 3914. San Sebastián, 18.9.1699.

(127) Enrique Enríquez a Antonio Ortiz. AGS, GA, leg. 3915. San Sebastián, 15.9.1699.

(128) AGS, GA, leg. 3914. Cádiz, 16.10.1699.

(129) Con fecha 16.10.1699 envió copia resumida de su parecer al duque del Infantado: Archivo Histórico Nacional, Osuna, ct. 121, doc. 6.

(130) AGS, GA, leg. 3914. Cádiz, 16.10.1699.

(131) Informe de Enrique Enríquez, de 3.12.1699. AGS, GA, leg. 3914.

(132) AGS, GA, leg. 3914. San Lorenzo, 24.10.1699.

podía llevar a cabo otros cometidos, como aguardar en las Azores a las flotas americanas para darles escolta hasta Cádiz o incluso acompañarlas al Nuevo Mundo (133).

No es de extrañar entonces que estos galeones fueran agregados a la escuadra formada en 1700 para desalojar a los escoceses de sus asentamientos en el Darién (134). Bajo el mando de Fernández de Navarrete, estuvo compuesta por el *Nuestra Señora de la Concepción* y las *Ánimas*, el *Santísima Trinidad*, tres navíos de la escuadra del general Martín Aranguren (capitana *Nuestra Señora del Carmen*, almiranta y patache *Santa Cruz*), los navíos *San Antonio de Padua* y *El León Blanco*, la fragata *San Antonio*, la naveta *Nuestra Señora del Carmen*, la urca *San Ignacio* para servir de pingue, el patache de fuego de la Armada del Océano *Azucena*, dos barcos luengos y una fragata mediana(135). El *Tezanos* y el *Begoña* (que entraron en astillero para realizarles el embono y otras obras), destinados como capitana y almiranta de la flota de Galeones, partirían más tarde escoltando la flota de Tierra Firme (136).

Se carenó la capitana y se hicieron obras en la almiranta, si bien Navarrete estimaba que se podían haber omitido «para evitar gastos inútiles» (137). Aunque la Junta ordenó a última hora que no zarparan de Cádiz y que fueran desarmados para completar el alistamiento del resto de la escuadra, el almirante general los incluyó en la expedición (138).

## Conclusiones

Lo sucedido con el asiento de cuatro galeones firmado con José López de Iriarte en 1675 es una buena prueba de la crisis en que se sumió la construcción naval para la corona durante el reinado de Carlos II. El mismo se finalizó en 1699, si bien es cierto que desde 1687 todas las obras se realizaron por administración al huir el asentista. Los datos apuntan a que se construyeron los cuatro galeones proyectados, en contra de lo que se viene afirmando.

La fidelidad a unos modelos que respondían a las necesidades del imperio ultramarino (a causa de la función mixta de escolta y transporte de mercancías o metales preciosos para la que se concebían) explica que la otrora imponente

---

(133) Sesión de 19.12.1699. AGS, GA, leg. 3915.

(134) SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Banco de España, Madrid, 1989, efectúa en las pp. 48-53 un detallado recorrido por la primera mitad del siglo XVII.

(135) Real Cédula al virrey del Perú comunicándole las disposiciones tomadas sobre el particular. Madrid, 15.7.1699. AGI, Panamá, 243, leg. 2, fols. 87r-105r. Cuando llegó la expedición los escoceses ya habían abandonado esas costas.

(136) El Consejo de Indias a Fernández de Navarrete. AGI, Panamá, 243, leg. 3, fols. 261r-262v. Madrid, 3.4.1700.

(137) AGI, Panamá, 243, leg. 3, fols. 54v-55r y 234v-236r. Madrid, 23.3.1700.

(138) El secretario del Consejo de Indias Martín de Sierralta a Fernández de Navarrete. AGI, Panamá, 243, leg. 3, fols. 30v-31r. Madrid, 1.12.1699.

máquina bélica hispánica se revelará a finales del XVII obsoleta técnicamente hablando y superada por las construcciones inglesas y francesas (139).

Los diseños sufrían variaciones estructurales (a veces varias sucesivas) una vez empezadas las obras, los vasos estaban un tiempo excesivo en las gradas y a flote esperando su conclusión, la disposición de la arboladura en muchos casos no era la idónea, el producto final resultaba extraordinariamente caro y la industria naval dependía casi en absoluto de proveedores extranjeros. Y a todo ello se sumaba la escasa cualificación de los capitanes de mar y guerra, que compraban sus cargos por las altas ganancias que ello les reportaba.

La mejor prueba para comprobar la idoneidad de un buque es su comportamiento en la mar. En su primera singladura la capitana real de Colindres, que debería ser la más perfecta máquina de guerra naval y símbolo del poder de la monarquía, estuvo a punto de naufragar al perder toda su arboladura salvo los cuatro palos principales, y los peritos afirmaron que «era yncapaz para servir en la Armada por lo ymperfeccionado de su fábrica, y estar fuera de las medidas que a su Buque corresponden según arte» (140).

---

(139) El secretario del Consejo de Indias Domingo López a Eguía. AGI, Panamá, 243, leg. 4, fol. 220. Madrid, 21.5.1700. GÓMEZ, Santiago: *Navío Nuestra Señora...*, [en línea].

(140) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: «Gaztañeta arquitecto naval», en VV.AA., *Antoñio de Gaztañeta, 1656-1728*. Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1992, pp. 29-31.

(141) Los maestros fueron Jerónimo y Miguel de Echeveste y Juan de Arriola. AGS, GA, leg. 3805.

# EL MINISTERIO DE VALDÉS EN SU PROYECCIÓN CARRAQUEÑA

José QUINTERO GONZÁLEZ  
Doctor en Historia

En el contexto de lo que ha venido en denominarse el Reformismo Borbónico, la figura excepcional de José Patiño se erige en el creador de la Armada Moderna (1). Su concepción de la Marina de Guerra era, podría decirse, casi revolucionaria en el marco de la Monarquía Hispánica. Fundaba su proyecto en la racionalización de los recursos, en la programación de las actuaciones, en la modernización de las estructuras y en el desarrollo fabril. A corto plazo se impuso un objetivo fundamental: garantizar el tráfico regular de las flotas de la Carrera de Indias para, después, restaurar el propio Imperio español. Para ello resultaba necesaria una base naval al estilo de las que ya tenían otras potencias, bien ubicada, con amplio fondeadero y equipada para la construcción, mantenimiento, armado y pertrechado de todo tipo de embarcaciones de guerra.

Fruto de esta concepción de la Armada nace en la temprana fecha de 1717 el arsenal de La Carraca (2). Patiño resolvió su construcción en el saco interior de la bahía de Cádiz, en unos terrenos pantanosos de marismas, bien comunicada, de acceso franco con la práctica totalidad de los vientos, excelente fondeadero, fácil defensa y magnífica localización estratégica que, además, resultaba inabordable por tierra y por mar (3). Tan contrastadas cualidades se complementaban con su ubicación en la cabecera del comercio con América.

---

(1) Se aconseja consultar PATRICIO NAVARRO, J.P.: *La Armada Española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981.

(2) Para profundizar en el estudio del La Carraca: QUINTERO GONZÁLEZ, José: *El Arsenal de La Carraca, 1717-1736*. Madrid, 2000; *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777*. Cádiz, 2003; *La Carraca, el primer arsenal ilustrado español, 1717-1776*. Madrid, 2005; «Data de tierra para el renacimiento de la Armada» en *Economía Marítima. Actas de los XIII Encuentros de Historia y Arqueología*. San Fernando, 1998, pp. 103-110; «La fundación del arsenal de La Carraca (1717-1736)» en *Actas del XII Congreso Internacional de la Asociación de Historiadores Latinoamericanos*. Oporto, 1999. Vol. V, pp. 229-239; *La Carraca: un arsenal para la Política Naval de Felipe V* en PEREIRA IGLESIAS, José Luis (coord.): «Actas del Congreso Nacional sobre Felipe V de Borbón, 1701-1746». Córdoba, 2002, pp. 687-707; «La Administración y los técnicos de alta cualificación en La Carraca (1717-1776)» en *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, nº 82. Madrid, 2003, pp. 51-63; «La artillería naval. Apuntes sobre el suministro al arsenal de La Carraca» en CANTERA MONTENEGRO, E. (dir): *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie IV, Historia Moderna, t. 16. Madrid, UNED, 2003, pp. 341-357; «Las gentes de maestranza y los reclusos del arsenal de La Carraca en el siglo XVIII», en *REVISTA DE HISTORIA NAVAL* núm. 84. Madrid, 2004, pp. 27-40.

(3) La inabordable de La Carraca, ampliamente defendida por Patiño frente a quienes apoyaban al Trocadero para asentar el Arsenal, se pondría de manifiesto en las grandes acciones bélicas en las que España se vio inmersa, incluso muchas décadas después, como los bloqueos ingleses a Cádiz o la propia ocupación napoleónica

El primer Proyecto General para La Carraca fue obra de José Patiño y del ingeniero militar Ignacio Sala. Las obras padecieron infinidad de contratiempos relacionados fundamentalmente con las características del inconsistente y fangoso solar y con los endémicos problemas de la Hacienda Real. En consecuencia, la edificación se dilató en el tiempo, llegando al final de la centuria ilustrada sin concluirse. Sin embargo, muy pronto comenzó a erigirse en garante de las comunicaciones con América. Esto fue posible porque el Proyecto General era muy operativo. Diseñaba tres áreas bien definidas:

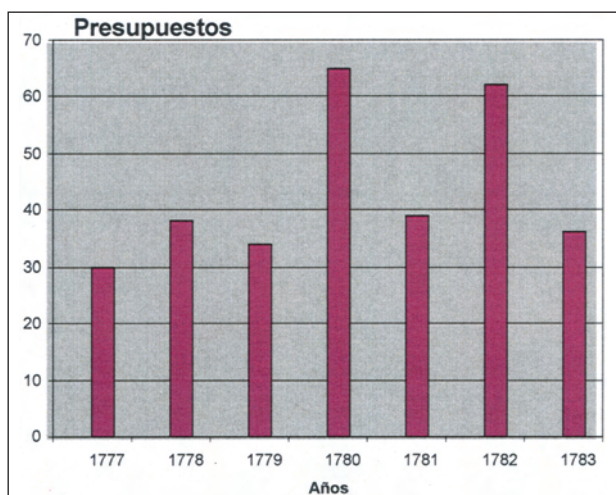
- Administración y servicios, con la Puerta del Mar, el muelle principal, los obradores, las viviendas, un grupo de almacenes y la Plaza de Armas.
- El área industrial, al Sur de la anterior, fue tomando forma en función de las necesidades. En los primeros momentos carraqueños, la fábrica de embarcaciones corresponde a lo que denominamos «construcción compartida», recurriéndose a botar el barco en rosca en los cercanos astilleros de El Puntal, siendo concluidos después en La Carraca. En la década de los treinta, dos bombardas *Brontes* y *Piracmón* inauguran la construcción íntegramente carraqueña. Ya en tiempos de Ensenada, el Arsenal contó con ocho gradas de construcción en las que hasta 1777 se habían botado cinco navíos y nueve fragatas, aunque la gran especialidad carraqueña fue siempre —continúa siéndolo— las carenas y calafateados.
- Más al Sur, separada por un dique para enriar maderas, se encontraba el área para las jarcias y lonas y los víveres, que no estuvo operativa hasta 1777, recurriéndose con anterioridad a fábricas y almacenes exentos, pero vinculados a la administración carraqueña, como el Real Carenero del Puente de Suazo, la fábrica de jarcias de Puerto Real, o la homónima de la Isla de León.

Puede decirse que cuando entran en vigor las nuevas Ordenanzas de 1776, el Arsenal, dirigido administrativamente por el intendente y técnicamente por el capitán de la maestranza, había alcanzado prácticamente su plenitud constructiva operativa. El presidio de Cuatro Torres y la Cordelería fueron las últimas grandes edificaciones del periodo. Para entonces La Carraca se había mostrado como una verdadera escuela de ingeniería en fango. Sin embargo, a pesar de esto y de la especialización citada en el mantenimiento de embarcaciones, la construcción de los diques de carenar en seco continuaba siendo la asignatura pendiente en la que afamadas personalidades relacionadas con la marina dieciochesca y con los arsenales, como Jorge Juan, José Barnola y Mateo Mullan habían cosechado sonados fracasos.

El periodo desde 1777 hasta 1783, prácticamente dominado por la Guerra de los EE.UU. (1777-1782) asiste a la eterna (en La Carraca) revisión del denominado método de construcción a la inglesa, aunque, en realidad, en estos años la construcción naval en el Arsenal brilla por su ausencia. La actividad naval se

ciñe a las carenas, que se mueven entre impulsos motivados por las urgencias de la guerra, especialmente durante el bloqueo de Gibraltar (1779-1783) y los problemas económicos. Puede acordarse que los grandes intentos renovadores del momento se centran en la búsqueda de métodos para uniformar las carenas, idea finalmente desechada al constatar la realidad de que cada barco era diferente, la instalación de unos ventiladores a imitación de los holandeses, y, especialmente, la introducción de los forros de cobre en España (4), experiencia de introducción compleja por razones económicas y químicas, pues se ignoraba la forma de evitar el «cardenillo», nombre con el que se denominaba a los efectos del agua de mar sobre las piezas de hierro y cobre en contacto.

Pero el gran protagonista era la precariedad económica. La maestranza, víctima de esta situación, realiza grandes esfuerzos por abandonar el sector público y se pasa al sector privado. Constantemente se apela al control y reducción del gasto con medidas como desaforrar embarcaciones, aceptar donaciones de maderas de Sanlúcar, Conil, Sevilla... o de Bernardino Bizarón, para La Carraca.



Evolución de los presupuestos del Departamento de Cádiz, 1777-1783 (fuente: Merino Navarro, J.P.: *La Armada española en el siglo XVIII*).

Un indicador relevante de la situación económica son, sin duda, los presupuestos anuales. Limitándonos al Departamento de Cádiz, las cifras resultan

(4) La fuente documental consultada cita como primera embarcación de guerra española forrada en cobre a la fragata *Santa Perpetua* en 1780. JUAN-GARCÍA AGUADO, J.M. de.: *José Romero Fernández de Landa, un ingeniero de Marina del siglo XVIII*, La Coruña 1998, sostiene que fue la fragata *Santa Leocadia*.

dispares y así, una cierta homogeneidad en los años 1777 a 1779, 1781 y 1783 se altera drásticamente los años 1780 y 1782 con incrementos hasta por encima del 60 por 100. Puede argumentarse que las causas de tan elevados incrementos se deben a las necesidades generadas por el Bloqueo de Gibraltar, pero aun así resultan demasiado artificiales e improvisados.

En este contexto, en 1783 Carlos III nombra Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina a Antonio Valdés (Burgos 1744, Madrid 1816) en sustitución del Marqués de González Castejón. Valdés, que había ingresado como guardiamarina en 1757, participó en la fallida defensa de La Habana en 1762 y fue destinado después al apostadero de Algeciras. Ascendió a brigadier en 1781 y se le encargó la dirección de la fábrica de artillería de La Cavada, alcanzando la graduación de jefe de escuadra y el nombramiento de inspector general de Marina. El mismo año de su toma de posesión se firmó el Tratado de Versalles por el que termina la Guerra de Independencia de los EE.UU., recuperando España Florida y los territorios del golfo de México, cediendo en sus aspiraciones sobre Gibraltar, cuando el prolongado asedio parecía inclinar la balanza del lado hispano. Valdés inicia así su mandato al frente de la Secretaría de Estado con un interesante periodo de paz.

En general todos los trabajos biográficos relativos a Antonio Valdés y Bazán coinciden en valorar su aportación a la Armada de finales del siglo XVIII. Entre sus éxitos pueden citarse: la propuesta de la nueva bandera para los buques de la Armada, en 1785, resultando elegida la roja y gualda; el impulso a la construcción naval; el decidido esfuerzo por dotar de diques a La Carraca; la aprobación del proyecto de la nueva población de San Carlos; la generalización del libre comercio con América, instituyendo consulados en las principales capitales; la ampliación de los parques de artillería; la preocupación por mejorar las condiciones de la maestranza, creando el montepío; renovó la instrucción de los oficiales y amplió la enseñanza de la artillería; mejoró y renovó el Colegio de Medicina y Cirugía de Cádiz; creó un segundo Colegio de San Telmo en Málaga destinándolo a la marina mercante; fomentó cátedras en Barcelona; impulsó las expediciones científicas, como las de Antonio de Córdoba y la de Malaspina; encargó a Vicente Tofiño el levantamiento del atlas hidrográfico de las costas de la Península e islas adyacentes y de África; creó el depósito hidrográfico; y trasladó el Observatorio Astronómico de Cádiz a la Isla de León.

Como tendremos ocasión de comprobar, la repercusión de la obra de Valdés en La Carraca fue importante. Pero antes de abordar la evolución del Arsenal en los años del ministerio de Valdés consideramos interesante proponer una reflexión respecto a las similitudes de los proyectos de Valdés y de Patiño: formación de los guardiamarinas, mejora de la enseñanza de la artillería, racionalización de la Armada, renovación del comercio con América, implicación de La Carraca en la construcción naval y el impulso a las infraestructuras. Sin embargo, al menos desde nuestro punto de vista, hay una diferencia fundamental: el ministerio de Valdés intentó el proceso racionalizador

sin reconversión. Es decir, quiso mejorar la Armada desde un sistema que, interna y externamente, estaba en profunda crisis. Eso explicaría que, a diferencia de Patiño, la intervención de Valdés no tuviera proyección alguna.

### **Hacia la plenitud constructiva del Arsenal**

Centrándonos en el arsenal de La Carraca, durante el periodo 1783-1796 se abordaron notables realizaciones. Ya en 1783 el comandante del Arsenal, Francisco Aufrán, elaboró un proyecto de Parque de Artillería muy diferente y mucho más modesto del inicialmente proyectado. Consistía en dos sencillos muros perimetrales paralelos a la cabecera de base naval, cerrados hacia el Este por los obradores de armas situados a la espalda del Almacén General, y abiertos hacia el Oeste con el caño de Sancti Petri.

También se edificó la iglesia de Nuestra Señora del Rosario (5), proyectada en 1752 su construcción debió esperar hasta la real orden de 13 de enero de 1786, que autorizaba las obras de la iglesia y de la contigua casa de dos cuerpos para el párroco. El presupuesto fue de 937.503 reales de vellón y 3 maravedís, a lo que habría de sumarse el aprovechamiento de materiales procedentes de la antigua iglesia provisional. Aunque concluida con anterioridad, parece que no se inauguró oficialmente hasta 1791. Neoclásica, de planta rectangular, se techó a dos aguas. La fachada, de un solo cuerpo, se articula en torno a cuatro grandes pilastras toscanas sobre pedestales. Sobre ellas, un arquivado sostiene un frontón triangular. A ambos lados se levantan sendos campanarios que dan a la obra un cierto carácter colonial. En la trasera de la iglesia se construiría un edificio de tres cuerpos destinado a residencia para el vicario y los religiosos auxiliares.

Puede decirse, siguiendo a José Patricio Merino Navarro, que los diques de carenar en seco suponen «la conquista fundamental de los dos primeros tercios del siglo XVIII en lo que a la conservación de un material cada vez más sofisticado y más raro se refiere». Sin embargo, al Arsenal del Sur llegaron con años de retraso por las enormes dificultades del terreno. Sonados fracasos cosecharon los proyectos de Jorge Juan y José Barnola en 1754 y de Mateo Mullan en 1757 y 1763.

Pedro Ángel de Albu de ofreció un proyecto (6) interesante, innovador según sus propias palabras. Formaba un octógono. Se ordenaba en torno a un

---

(5) AGMAB, arsenales, leg 3733. Informe, firmado Aufrán, Sesma a Valdés, La Carraca, 31 de diciembre de 1785; Isla de León, 14 de enero de 1786. Respuesta, El Pardo, 27 de enero de 1786. Este proyecto no contemplaba la instalación de los altares principal y los seis laterales, pues cinco de los siete necesarios se traerían desde la iglesia provisional ubicada en una nave en la trasera del Almacén General. Se esperaba que los otros dos los sufragara alguna cofradía.

(6) AGS, Marina, leg. 371. Informe, firmado Albu de. La Carraca, 22 de marzo de 1782; AGS, sección M.P. y D. -VIII-255. «Proyecto de ocho diques formando un octógono para el arsenal de La Carraca», firmado Albu de. La Carraca, 22 de marzo de 1782.

dique central o esclusa capaz de recibir las aguas de los siete diques dispuestos alrededor de modo que un navío armado podía entrar en ella para recibir una recorrida o para trasladarse por los diferentes diques.

Consultado Julián Sánchez Bort discrepó de las bondades del plan. De su informe (7) destacamos: el modelo de dique propuesto por Albisu no era original porque en La Habana se habían proyectado diques semejantes en tiempos del intendente Barreda; por otra parte, Belidor, el gran ingeniero hidráulico del momento, había criticado este tipo de diques por complejos y poco operativos; en tercer lugar, sostenía el propio Sánchez Bort que entre los diques habría poco espacio para la maniobra y, además, ocupada la esclusa principal se inutilizaban los diques circundantes; en cuarto lugar aludía a la supuesta facilidad de construcción, advirtiendo de las enormes dificultades que acarrearía la excavación de la esclusa central, primero, y los fundamentos para soportar el peso periférico de los siete estantes superiores y los molinos de viento necesarios para llenarlos, después. A estos inconvenientes habría que añadir la escasa fortificación de la obra, el considerable gasto en el manejo y transporte de materiales, las necesidades de un solar de grandes dimensiones, del que carecía La Carraca y, finalmente ¿cómo se moverían las grandes y pesadísimas puertas de dos hojas de 60 x 36 pies cada una?

En vista a tan negativo informe, el 19 de agosto de 1783, Antonio Valdés destina a La Carraca al experto Julián Sánchez Bort, ya de avanzada edad. El día 15 de diciembre del mismo año firmó el proyecto de los diques para carenar en seco. Las excavaciones resultaron penosas y extremadamente complicadas, recurriéndose a la habitual técnica del estacado, fortificado con un fuerte envarengado. Las estacas de un pie de diámetro por 30 pies de longitud, se replanteaban por medio de planchas para estacar, dispuestas de forma que al hincar las estacas quedaban separadas entre sí en una vara. Clavadas las estacas a golpe de martinete, se reforzaba el estacado, circundándolo con fuertes maderos. A continuación se vaciaba el fango y se envarengaba. El fuerte emparrillado se completaba con unos cruceros a lo largo de la obra. Finalmente se rellenaba con hormigón (50 por ciento de cal y el otro 50 por ciento con arena y puzolana) vertido en capas de seis pulgadas de grosor. Para terminar, el emparrillado se cubría con tablas de pino y se calafateaba.

El proceso de edificación se iniciaba con un enlosado de piedra sobre el que se articulaba una hilada de cantería. Junto a las sucesivas hiladas de piedra, sentadas e impermeabilizadas las juntas con zulaque (mezcla de grasa, cal viva y estopa muy picada), se ejecutaba el macizo de las murallas a base de mampostería de piedra y una mezcla formada por cal y arena. Levantadas las murallas, se instalaban los baos en las celdillas, se formaba el plan del dique a base de tablas de robles y se remataba con un buen calafateado.

---

(7) AGS, Marina, leg. 371. Informe, firmado Sánchez Bort. Isla de León, 6 de noviembre de 1783.

La instalación del conjunto de la puerta (el batiente, la banquetta, dos fuertes piezas de madera embutidas verticalmente en la muralla, las puertas y los picaderos) dejaba terminada la obra. El primer dique *San Carlos* quedó concluido el 14 de octubre de 1786 y se inauguró el 16 de diciembre con el navío de tres puentes *Santa Ana*. Para entonces ya había fallecido Sánchez Bort, en agosto de 1785, asumiendo la obra el ingeniero de La Carraca Tomás Muñoz. Los diques *San Luis* y *San Antonio* se construyeron con rapidez y fueron inaugurados sucesivamente el 9 de enero y el 13 de junio de 1788. Para entonces, Valdés ya era teniente general y había sido nombrado capitán general de la Armada.

Las previsiones iniciales de Sánchez Bort para el primer dique *San Carlos* estimaban un coste de 8.085.051 reales de vellón, sin embargo hay un cierto consenso en elevar el precio final hasta los 10.120.592 reales, diferencia ya advertida por el propio ingeniero pues dadas las dificultades del terreno, resultaba previsible la necesidad de modificaciones. No menos importante fue el capital humano: hasta 774 operarios y 300 presidiarios se emplearon en los trabajos del primer dique. En cuanto a los otros dos, *San Luis* y *San Antonio*, costaron 8.463.410 reales de vellón y 4.627.665 reales respectivamente.

Durante el ministerio de Valdés se elaboraron nuevos proyectos para La Carraca, pero por el momento tuvieron que esperar. Se abordó el abastecimiento de agua al Arsenal (8), ya que al inicio de su construcción, la aguada se realizaba desde un pozo cercano, ubicado en la Casería de Ricardos a orillas del Sancti Petri en las proximidades del puente de Suazo. Unas barcas conducían diariamente la pipería con el agua hasta la base naval. Este sistema era muy caro, por lo que con cierta frecuencia se buscaban alternativas, generalmente sin éxito. Ahora se proponían dos iniciativas complementarias: una consistía en la construcción de una especie de aljibes flotantes que movidos por medio de balizamientos y palancas conduciría el agua desde Puerto Real; la otra preveía la edificación, detrás de las naves de arboladura, de un gran aljibe de fábrica que recogiera las aguas de lluvia. Al menos hasta 1805, ninguno de estos proyectos se hizo realidad.

Otra propuesta relacionada con el bienestar de la población carraqueña fue el proyecto de un hospital para presidiarios (9). Firmado por Francisco Autrán, requería un presupuesto de 206.289 reales. El plan surgió, por un lado, como consecuencia del lamentable estado en el que se encontraba la enfermería provisionalmente instalada en una sala alta del presidio de Cuatro Torres y, por otro, porque la citada sala reducía de manera considerable los espacios destinados a los presos en general, sujetos así a una gran estrechez. También este proyecto fue pospuesto, por lo pronto hasta terminar la iglesia.

Por último, creemos importante citar un plan novedoso, que simboliza la renovación tecnológica que se trata de introducir en el Arsenal. Efectivamen-

---

(8) AGMAB, arsenales, leg. 3706. Sesma a Valdés, La Carraca, 30 de abril de 1784.

(9) AGMAB, arsenales, leg. 3706. Informe, firmado Autrán, La Carraca, 18 de julio de 1786.

te, la construcción de unas sierras movidas a vapor representa un ilusionante proyecto que induce a pensar en la proximidad de la moderna industrialización. El autor fue el ingeniero de la Armada Fernando Casado de Torres. El proyecto de la serrería para La Carraca contemplaba la instalación de sierras movidas por una «bomba de fuego», en versión mejorada de las modernamente renovadas en Inglaterra (10). El autor preconizaba el fin del hacha, de las sierras de mano y del desperdicio de madera que estas herramientas provocaban, cifrando el trabajo que podría desarrollar su sierra a vapor, en el necesario para preparar la madera necesaria para construir veinte navíos anuales, todo lo cual, junto al ahorro de jornales, produciría un ahorro para la Real Hacienda de 2.500.000 reales. A pesar de los positivos informes, y del interés de la Secretaría de Marina, el proyecto fue retrasándose por no hallar el ingeniero lugar adecuado en el Arsenal ni en las proximidades, llegándose a 1795 con la enésima aprobación, esta vez para construirlo en terrenos del Carenero del Puente de Suazo. Lamentablemente, la sierra de vapor de Fernando Casado de Torres terminaría sufriendo un sinfín de eventualidades que terminaron por dar al traste con tan ilusionante y renovadora iniciativa.

Coetáneo es el plan para la construcción de un horno reverbero, pero soportará similares inconvenientes que la sierra, con constantes cambios de ubicación, causados en este caso por motivos de seguridad.

Los ochenta conocerán un nuevo proyecto, asimismo interesante y muy simbólico, la creación de una escuela para niños y niñas, para la que deberían contratarse dos maestros con el requisito de ser personas de contrastada honradez.

Finalmente, se realizaron dos obras que hasta nuestros días han resultado muy representativas de La Carraca: el Almacén General y la Puerta de Tierra. El primero, ubicado en la Plaza de Armas, surge como resultado de la unión de las dos tenedurías. Las obras consistieron en la construcción de una segunda planta, cubierta en azotea y adelantada respecto a la línea de soportales, y una nueva portada, labrada en sillería y con marcado estilo neoclásico. Muy austera, se funda en dos pares de pilastras toscanas flanqueando una puerta adintelada sobre la cual se lee «Reinando Carlos IV. Año 1792». Un frontón curvo remata el conjunto.

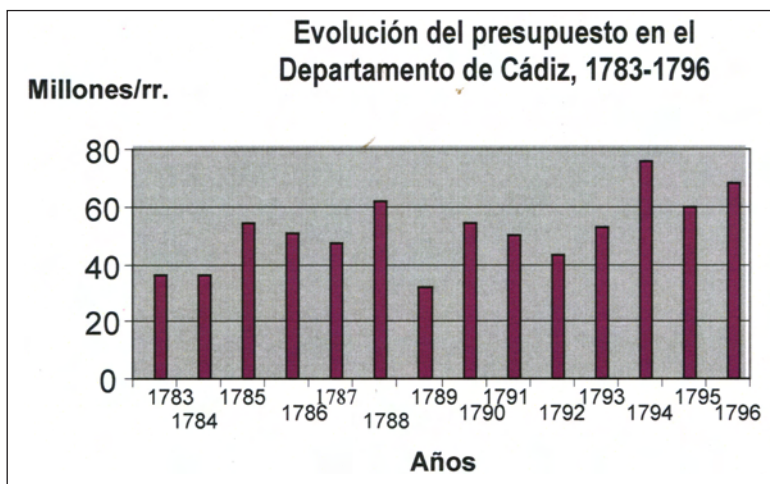
Asimismo, distintiva del Arsenal es la Puerta de Tierra. Estaba ubicada primitivamente en la orilla del caño de Sancti Petri, frente al camino de la Isla de León. Hundida como consecuencia del gran derrumbe ocasionado por la construcción de los diques para carenar en seco, entre 1794 y 1795 se construyó

---

(10) TORREJÓN CHAVES, J.: *Tecnología e innovación industrial: el ingeniero de marina Fernando Casado de Torres y la máquina de vapor de doble inyección en el Real Arsenal de La Carraca (1788-1804)*, en VIII Congreso internacional para la conservación del patrimonio industrial, CEHOPU, Madrid, 1995, pp. 465-474; HELGUERA QUIJADA, J. y TORREJÓN CHAVES, J.: *La introducción de la máquina de vapor*, en AYALA-CARCEDO, F.J. (dir): *Historia de la Tecnología en España*, Barcelona, 2001, pp 241-252; TORREJÓN CHAVES, J.: *El aserradero a vapor del Real Arsenal de La Carraca*, en AZURMENDI PÉREZ, L. (dir): *Litoral atlántico. Restaurar y reproducir*, Santander, 2003, pp. 75-81.

una segunda Puerta de Tierra que un año después se trasladó más al norte, dando frente al *nuevo camino de Población de San Carlos*, con el que conectaba mediante un puente de bateas. La portada, de estilo neoclásico, está construida en sillares, y se organiza en cinco vanos adintelados delimitados por pilastras adosadas que sostienen un gran arquitrabe con la leyenda «Arsenal de La Carraca», con un paréntesis sobre el vano central donde a modo de cartela se lee «Reinando Carlos IV. Año de 1796». Corona la obra un frontón triangular cuyo tímpano contiene el escudo borbónico rodeado de elementos militares y navales.

### Las reformas necesarias



Fuente: Merino Navarro, J.P.: *La Armada española en el siglo XVIII*.

El periodo que estudiamos 1783-1796, se caracteriza por una relativa tranquilidad bélica sólo alterada por la guerra con la Convención, lo que facilitó una considerable reactivación de la construcción naval, que siguiendo a González Aller puede cifrarse en la incorporación a la Armada de más de 20 navíos y 34 fragatas (11). Sin embargo, los presupuestos resultan excesivamente heterogéneos. De ninguna forma puede hablarse de desarrollo/evolución sostenida, lo que implica, según nuestro criterio, graves desajustes estructurales que no pueden ser achacables «solo» a la guerra por cuanto en los años anteriores la gráfica ya muestra importantes puntas de sierra.

(11) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: *Relación de buques de la Armada española en los siglos XVIII, XIX y XX*. MANERA REGUEYRA, E. (dir): *El buque en la Armada española*, pp. 454-497 Madrid, 1999 (la cita en pp 458-459 y 462). En cualquier caso, estas cifras, como advierte ya el propio autor, deben tomarse con ciertas precauciones. Asimismo, debe advertirse que en el cómputo de barcos se incluyen nuevas construcciones, presas, adquisiciones varias...

Por lo que respecta a La Carraca, atraviesa por momentos difíciles. Para resumirlos, quizás resulten suficientemente explícitos dos informes de ingeniero general José Romero Landa. El primero (12) fue elaborado en 1785 cumpliendo la orden dada al efecto por Antonio Valdés. Su análisis es significativo:

- Los barcos están fondeados demasiado juntos, sin espacios para ventilarse.
- Aconsejaba destinar un almacén específicamente para las bombas de apagar pues resultaba evidente que cualquier incendio se propagaría con celeridad.
- Era fundamental reanudar la construcción de embarcaciones, para lo que se contaba inicialmente con madera suficiente, pero se hacía necesario preparar a la maestranza y cuidar los montes, advirtiendo de la necesidad de asignar a un ingeniero la programación de las cortas.
- A modo experimental proponía la construcción de un barco sin pernería de hierro en la obra viva.
- Planteaba la construcción de urcas con mayor capacidad de carga (1900 tn) y menor dotación artillera.
- Demandaba la construcción de tinglados para almacenar las maderas ya anegadas.
- Aconsejaba la edificación de aljibes.
- Consideraba necesario evitar el trasvase de la maestranza al sector privado.
- En relación con la maestranza, también consideraba imprescindible lograr un mayor control sobre la misma, construyendo más cuarteles para facilitar su permanencia en el Arsenal. Recomendaba, además, una reorganización de las brigadas de maestranza y pasar lista todos los días, incluso a contra maestres...
- Para cubrir las tareas habituales de mantenimiento y para construir dos barcos anuales cifraba las necesidades en 18 brigadas de carpinteros de dos trozos de 31 hombres cada una, lo que significa un total de total 996 carpinteros. En cuanto a los calafates, preveía 10 brigadas, con 620 hombres en total. Con el fin de suplir las bajas, aconsejaba crear una bolsa de trabajo compuesta por dos brigadas eventuales de carpinteros y una de calafates.
- Para mayores necesidades proponía la contratación de hasta seis operarios con la catalogación de «supernumerarios», limitándolos a hasta seis por trozo.
- Finalmente, los carpinteros de lo blanco se reducirían a 2 brigadas.

De este informe, no presentado hasta el segundo semestre de 1787, se deduce que había que prestar atención especial a la conservación y al manteni-

---

(12) AGMAB, arsenales, leg. 3786. Romero Landa a Valdés, Madrid, 5 de marzo de 1788.

miento de los barcos, que Romero Landa estimaba en 80 anuales, y a la organización de la mastranza. Además, alerta respecto a dos debates no cerrados: las maderas y el cobre.

A pesar de tan racionales propuestas, en 1790 la conservación de los barcos continúa siendo la gran preocupación. Las altas autoridades de marina alertan sobre la falta de rigor en el orden y en el método seguido en el mantenimiento y conservación de las embarcaciones. Se recuerda que la conservación es una responsabilidad compartida por los comandantes del Arsenal y de ingenieros. Al primero corresponde asignar un buen fondeadero a cada barco, controlar sus amarres, garantizar los preceptivos baldeos de cubiertas y costados, disponer el empleo adecuado de los toldos, vigilar el estado de limpieza de los barcos, mantener las mangueras de ventilación en las tres escotillas principales, abrir y cerrar la portería con regularidad, mantenimiento en la propia embarcación de la carpintería de lo blanco y sus herrajes y evitar el robo de las planchas de plomo. Romero Landa denuncia la gran relajación advertida en todas las cuestiones citadas y para aclarar cualquier duda respecto a sus afirmaciones invita a comprobar las papeletas de consumo que se presentan a la hora de habilitar las embarcaciones.

En cuanto a los ingenieros, tenían responsabilidad directa en la inspección programada de los fondos de los barcos para descubrir con rapidez si hacían agua, reparar las cubiertas para detectar posibles goteras, y reconocer periódicamente los costados de la obra muerta.

El Director General, consciente que desde el Arsenal se alegaba la falta de personal de marinería, atribuye los grandes desperfectos detectados en los barcos a la relajación y desorden generalizado en la aplicación de las citadas medidas.

En consecuencia, las embarcaciones deben ser recorridas hasta dos veces por año lo que no deja de ser meros trabajos de urgencia, con alto índice de provisionalidad que no sustituyen las necesarias carenas. Sin embargo, los gastos terminan siendo muy elevados. Romero Landa estudia el coste de la recorrida ordinaria de los costados y cubiertas de un navío, desglosándolo de la siguiente manera (13):

|                                  |                |            |
|----------------------------------|----------------|------------|
| 47 qq de estopa .....            | a 100 rr. .... | 4.700 rr.  |
| 47 qq de brea .....              | a 66 rr. ....  | 3.102 rr.  |
| 12 carpinteros de ribera .....   |                | 2.400 rr.  |
| Clavazón, vetas y planchas ..... |                | 1.500 rr.  |
| 12 peones .....                  |                | 1.200 rr.  |
| 3 brigadas de calafates.....     | 20 días .....  | 29.160 rr. |

Es decir, el coste total de la recorrida del navío era 42.062 reales. Lo que implica que los 21 navíos existentes en el Arsenal suponían un coste de

---

(13) AGMAB, arsenales, leg. 3805. Informe, firmado Romero Landa, La Carraca, 15 de julio de 1790.

883.302 reales. Para cada fragata calculaba la mitad de gastos que el navío, es decir, 21.031 reales, que multiplicado por las 27 fragatas arrojaba un total de 567.837 reales. Finalmente, las 32 corbetas y demás embarcaciones menores, al precio de 10.515 reales cada una, suponían otros 336.496 reales. En definitiva, las dos recorridas ordinarias de los barcos existentes en el Arsenal en 1790, significarían un gasto de 1.787.635 reales.

Romero Landa, profundamente preocupado por las carencias citadas y por el considerable gasto generado —no quiere entrar en otros conceptos como la excesiva maestranza, el elevado consumo de maderas, el desmontaje de bastidores de puertas y ventanas y de herrajes en pañoles, cámaras y camarotes para evitar que los roben, etc.— sostiene, no obstante, que el mayor problema radica en la incertidumbre que siempre se genera a la hora de contar con un barco pues, aunque las obras recibidas puedan indicar su estado operativo, esto no suele ser así. El Director General concluye que las carenas terminan aniquilando al Estado, además de agotar los montes.

Para tratar de solucionar, o al menos de mitigar, estos problemas, propone nombrar a un oficial de mar y a cuatro rondines en cada navío fondeado —dos rondines en las embarcaciones menores—. Teniendo en cuenta que cada rondín tenía el sueldo de 5 reales/día, los 100 rondines supondrían un coste de 182.500 reales/año. Esta medida permitiría reducir las recorridas a una por año, lo que significa un ahorro considerable (14).

## La maestranza

Los dos informes estudiados serán el origen, en julio de 1790, de las *Instrucciones para el Ingeniero Comandante en orden a la Maestranza* (15). Puede resumirse en:

Artículo 1.— El detall elaborará un Registro de la filiación de todos los operarios, recogiendo los méritos, deméritos, ascensos, embarques y licencias de cada uno. Asimismo, el detall debía elaborar listas matrices de las maestranzas, anotando las altas y bajas, y comparándolas con las del correspondiente capataz y con las listas de revista diaria. El capataz, como jefe inmediato, queda obligado a dar diariamente parte de todas las incidencias al comandante del Arsenal con el fin de que se pueda reprender o castigar a los infractores. En caso de licencia o ausencia del capataz, sus obligaciones en la brigada las asume el cabo, mientras las de éste las tomará, en el segundo trozo, el primer operario.

Artículo 2.— El detall está dirigido por un ingeniero con la obligación de mantener actualizada la filiación de cada individuo para que a raíz de las

---

(14) Como una recorrida de todos los barcos de Arsenal generaba un gasto de 893.817,5 rr, el ahorro sería de 711.317,5 rr, además de la ventaja de tener los barcos operativos.

(15) AGMAB, arsenales, leg. 3805. Instrucción para... Romero Landa, La Carraca, 15 de julio de 1790.

mismas pueda concedérsele el premio o el castigo, y el «juicio de utilidad» que pueda exigirse de él. En este sentido, el propio operario puede exigir y reclamar los aspectos de su filiación que considere oportunos. El responsable de facilitar copia del asiento a cada operario cuando la solicite es el ingeniero.

Artículo 3.— Los operarios embarcados serán filiados inmediatamente después de su desembarco. De la misma forma se procederá con los que gozan de licencia y con los enfermos.

Artículo 4.— Bajo ningún concepto podrá separarse a los individuos de sus respectivas brigadas. Como los barcos sólo necesitan a dos o tres operarios, se destinará una brigada a estos fines, asignando a cada trozo un determinado número de barcos. El capataz, o en su caso el cabo, tendrá la responsabilidad de mantener informado al detall y al revistador. En general, la revista será diaria, realizándose, igual que el pago de los jornales, por orden de la lista matriz, debiendo estar presente en ambos casos el capataz.

Artículo 5.— Para facilitar la comprobación al ingeniero, los partes dados de los operarios anotarán necesariamente su nombre y apellidos, brigada a la que corresponde y jornal.

Artículo 6.— El ingeniero comandante promoverá el máximo respeto hacia el capataz y el cabo como jefes inmediatos en las respectivas unidades operativas.

Artículo 7.— El cambio de destino para las brigadas se realizará el día 1 de cada mes, de manera que la víspera al cambio los operarios recogerán sus herramientas para llevarlas al día siguiente al nuevo tajo. Cualquier alteración en las brigadas por ascensos, provisión de aprendices, etc. en días intermedios del mes deberá realizarse exclusivamente el día 1 de enero, abril, julio y octubre según disponía el artículo 18 de la Instrucción de inválidos.

Artículo 8.— Las vacantes se cubrirán mediante los ascensos de individuos de la misma brigada u obrador cuyos méritos estén suficientemente acreditados. La antigüedad sólo se tomará como decisiva en casos de igualdad de circunstancias. Para mantener la alta cualificación de las maestranzas, y para consolidar el «cariño al trabajo» y la adaptación a la disciplina de los arsenales, las resultas en las vacantes se proveerán sólo de aprendices propios.

Artículo 9.— Los aprendices carraqueños debían tener entre 10 y 12 años de edad, con la exigencia de robustez y carencias de defectos corporales, siendo necesariamente hijos o parientes de los operarios permanentes del Arsenal. Los aprendices se ordenaban en función del sueldo asignado por cada aprendiz, 4, 5 ó 6 reales. El jornal sería entregado al maestro asignado en la brigada para su formación. Una «Carta» o contrato debía especificar la filiación del aprendiz y de su maestro, las condiciones generales y particulares del vínculo, y el tiempo de duración del proceso de aprendizaje (16). Entre las responsabilidades del tutor estaba la formación, el mantenimiento, el vestuario y la adquisición de las herramientas para el aprendiz. Sólo en el caso de orfandad, el maestro debería pasar un tercio del sueldo a la madre del tutelado.

---

(16) Esta «Carta» tenía su fundamento normativo en el artículo 594 de la Ordenanza de Arsenales. Sólo cuando el maestro era el propio padre, estaba exento de la firma de la «Carta».

Artículo 10.— El comandante del Arsenal podía conceder licencias por problemas de salud y para resolver asuntos personales hasta de dos meses para los operarios residentes en el ámbito territorial y jurisdiccional del Departamento. Los procedentes de otros lugares podrían disfrutar de cuatro o más meses en función de la lejanía de su residencia. En caso de no regresar al Arsenal en el tiempo establecido y de no justificar documentalmente el retraso, sería declarado desertor del trabajo, perdiendo los derechos de inválidos y de viudedad, quedando imposibilitado, además, para entrar en el servicio.

Artículo 11.— Especifica que la Instrucción se refiere en exclusiva al funcionamiento, orden y policía de las brigadas y obradores. Deja supeditada la entrada en vigor del plan, pendiente de aprobación regia, hasta concretar la maestranza y obradores que de manera permanente debe dotar al Arsenal.

Cada brigada de carpinteros de ribera y de calafates se compone de dos trozos de 26 hombres cada uno (inicialmente los formaba con 31), y de un peón para tareas auxiliares. Cada trozo estaba jerarquizado de la manera siguiente: 1capataz, 12 oficiales, 9 obreros, 4 aprendices (17). En resumen, cada brigada se componía de 53 hombres y significaban un coste anual de 134.960 reales.

Artículo 12.— En cuanto al número de brigadas, se programaban 20 de carpinteros de ribera (6 distinguidas y 14 ordinarias) y 16 de calafates (6 distinguidas y 10 ordinarias). Todo el personal embarcado de cada uno de los dos oficios, debía estar destinado en las brigadas distinguidas. En cuanto a los comisionados fuera del Arsenal, ya fuera en montes o en otro destino, pertenecerían a las brigadas ordinarias. La brigada de carpinteros de ribera designada con el número 20 y la número 16 de calafates agruparían a los operarios de avanzada edad y a los que mostraban habituales problemas de salud que les impedía realizar los esfuerzos exigidos en destinos como los diques, las gradas o las navegaciones. De estas «brigadas inválidas» se abastecerían, en consecuencia, los destinos más sedentarios.

Las brigadas que permanecían en el Arsenal deberían mantenerse completas, sin destinar individuo alguno fuera del tajo al que estaba destinada. El número total de componentes de las brigadas era de 1.908 hombres, suponiendo un coste anual de 4.858.560 reales de vellón.

Cuando circunstancias excepcionales requirieran una mayor dotación de maestranzas, se recurriría a la formación de una «brigada de eventuales»

---

(17) El capataz era responsable de la brigada y del primer trozo, teniendo un sueldo de 14 rr/día. Como responsable del segundo trozo se nombraba a un cabo, con 13 rr de jornal; los 12 oficiales se ordenaban por sus salarios, 4 de 12 rr, otros 4 de 11 rr y los 4 restantes de 10 rr; los nueve obreros, agrupados de tres en tres tenían jornales de 9, 8 y 7 rr respectivamente; los 4 aprendices se organizaban de manera que dos cobraban a 6 rr, y los otros dos, 5 y 4 rr cada uno. Cada brigada contaba, además, con un peón con jornal de 5 rr, encargado de la cocina y de ayudar al cuartelero.

compuesta por 44 hombres: un capataz, un cabo y dos trozos formados, cada uno, por 21 oficiales (18)

Artículo 13.— Este artículo consideraba una cierta transitoriedad en la aplicación de los dos artículos precedentes y así, para que cada individuo disfrutara del sueldo estipulado debía darse la circunstancia de que en adelante no se cubrieran las plazas que dejaran vacantes los obreros que en ese momento resultaban excedentes respecto al plan.

Artículo 14.— Se prohibía rotundamente la contratación de interinos.

Artículo 15.— La maestranza eventual no tendría opción alguna de llegar a permanente y, en consecuencia, no adquiriría antigüedad ni podía pagar el subsidio de inválidos. Su contratación y despido sería siempre por trozos o por brigadas.

Artículo 16.— En cuanto al régimen laboral, las brigadas eventuales se regían por las mismas normas y tenían las mismas obligaciones que las permanentes.

Artículo 17.— Considera que el destino de las diferentes brigadas resultaba difícil de establecer por cuanto dependerá de las necesidades del momento y de la existencia de materiales. En cualquier caso, establece unas consideraciones generales como:

1. En el obrador de arboladuras se destinarán brigadas distinguidas para que adquieran la experiencia necesaria para desarrollar con suficiencia el trabajo más habitual en los embarques.
2. En el Trocadero (19) se destinarán preferentemente las brigadas formadas mayoritariamente por residentes en Puerto Real para facilitarles el acceso.
3. Cuando no existan urgencias, las diferentes brigadas se distribuirán según los siguientes criterios: en los tres diques (20) 6 brigadas de carpinteros de ribera y 5 de calafates; para la construcción lenta de una fragata y un bergantín, 3 brigadas de carpinteros y una de calafates; para la arboladura 2 brigadas distinguidas; 2 de cada oficio para el

---

(18) En la brigada de eventuales, el capataz tenía un sueldo de 13 rr, el cabo de 12 rr, y los oficiales se distribuían de manera que 8 cobraban 11 rr, 7 tenían un jornal de 10 rr, y los 6 restantes, de 9 rr. No contemplaba a obreros ni aprendices.

(19) La isla del Trocadero, de 525 has., está ubicada en el Parque Natural de la bahía de Cádiz. Pertenece al municipio de Puerto Real y por tanto está situada en la orilla de tierra firme de la bahía. Aparece con frecuencia en la cartografía, especialmente desde el siglo XVI. En un plano de Francisco Aufrán fechado en 1786 muestra el caño del Trocadero, como comunicación entre Puerto Real y la bahía, y puede observarse un modesto complejo naval y comercial donde destaca el dique para carenar en seco que, aunque de propiedad privada, fue alquilado periódicamente por la Armada en las décadas finales del siglo XVIII y principios del XIX, para carenar, especialmente, fragatas. Defensivamente, el Trocadero cuenta con Fort Luis, que junto al vecino de Matagorda, ambos en Puerto Real, y el de Puntales, en Cádiz, defendía el canal de entrada a la bahía gaditana.

(20) Habitualmente, el trabajo en los diques estaba ordenado de manera que uno se ocupaba de la carena grande, otro con media carena y el tercero con limpieza de fondos.

Trocadero; 4 de carpinteros y 6 de calafates para las recorridas y armamento a flote; uno de cada oficio para el mantenimiento de las embarcaciones menores de servicio del Departamento y otra de carpinteros para la construcción y carenas de las embarcaciones menores de los barcos; finalmente, las de inválidos para el cureñaje, utensilios y servicio del almacén general.

Artículo 18.— Cada libreta del capataz tendría un anexo final donde se recordaban todos los aspectos que debía controlar y anotar, tanto referentes al trabajo como a la conducta particular o reservada, especialmente «las pasiones de que adolece». Se advierte, sin embargo, que debe tenerse precaución al anotarlas pues el operario tiene derecho a pedir copia y en su caso, reclamar por los posibles perjuicios.

El capataz impedirá el abandono de su puesto del trabajo a los operarios, ni siquiera para trabajar en otra parte. Es función del capataz vigilar que los oficiales con aprendices les den un buen trato y cuiden su formación. El cabo tiene la misión de visitar periódicamente a los enfermos, pero siempre en días festivos. En caso de no encontrarlos enfermos deberá dar parte a la comisaría y al detall para evitar que asistan al trabajo con particulares en busca de sueldos mayores.

Los excesos en las licencias se reprenderán inmediatamente, lo mismo que la relajación en el trabajo, pues este es un mal que «suele ser progresivo». Si las sanciones no resultan suficientes, se informará al detall para que lo despidan. En caso de que el capataz deba ceder su libreta al cabo, la entregará en presencia del ingeniero.

Se consideran otras funciones del capataz, leer a los operarios las leyes penales el primer día laborable de cada mes, garantizar la asistencia de todos los trabajadores en las diferentes revistas y cuidar que cada operario conserve todas sus herramientas así como su reposición en caso de extravío o, de lo contrario, se le descontaría el precio de la misma.

Artículo 19.— De igual manera que los capataces son jefes inmediatos de las brigadas, los ayudantes de contramaestres de construcción y los maestros mayores son, asimismo, jefes inmediatos de los ramos donde se encuentran destinadas varias brigadas (diques, gradas...). De la misma forma, los ayudantes de construcción son jefes inmediatos del conjunto de ramos dedicados a la misma actividad (carenas, construcción...)

Artículo 20.— La dotación de los obradores también será normalizada (21). La propuesta de organización se fundaba en 280 días laborables y una carga de trabajo en torno al mantenimiento de 80 barcos anuales, cifra habitual en el arsenal de La Carraca. No se contemplan urgencias ni la construcción o perfeccionamiento de edificios hidráulicos y civiles que faltan para el mejor servicio del Arsenal. El personal que resulta de la propuesta alcanza

---

(21) Consultar la tabla que se inserta en el presente artículo.

la cifra de 3.162 hombres, de los que 1.704 corresponden a la dotación permanente de los obradores y el resto, 1.458, a los cuerpos de carpinteros de ribera y de calafates. El coste del personal se elevaba a los 8.522.413 reales de vellón, de los que 3.662.453 reales de vellón correspondían a los obradores.

Siguiendo el informe de Romero Landa, su propuesta significaba un considerable ahorro respecto a 1788 y 1789. En estos años se presupuestaron para la maestranza del Arsenal 8.928.354 reales de vellón, lo que correspondía a la paga de 3.807 individuos. Es decir, con el nuevo plan se ahorran 195 hombres y 405.941 reales. El criterio elemental, seguido en la reducción del personal, fue el mantenimiento de los operarios más cualificados con el fin de garantizar la realización de las obras de mayor importancia.

En general, cada obrador se compone de especialistas en el oficio que nombra al propio obrador, observándose una jerarquización que de manera bastante generalizada tiene en la cúspide al maestro mayor, seguido por el cabo, oficiales, obreros y aprendices. Casi todos los obradores cuentan en mayor o menor grado con vigilantes (casilleros) y peones que cumplen tareas secundarias relacionadas por lo general con el acarreo, mezclas, actividades preparatorias de la materia prima, etc., y que suelen estar agrupados en cuadrillas dirigidas por un capataz. Los diferentes empleos se ordenan a su vez por la cuantía de los jornales, aunque a veces se aprecia que determinados peones cobran igual que algunos aprendices, incluso que los propios peones gozan de sueldos diferentes. Especialmente en las fábricas de jarcias y de lonas, también se fomentaban los trabajos por objetivos y así, en la jarcía los rastrilladores cobraban a razón de 30 reales por cada quintal de cáñamo de España trabajado, y los tejedores cobraban a 58 maravedís la vara de lona de 1.<sup>a</sup> suerte elaborada, 54 por la de 2.<sup>a</sup> clase, 48 por la de loneta, 42 por la de 3.<sup>a</sup> calidad, y 36 por la estopa, dándose la circunstancia de que el afrecho necesario para pulir el tejido corría por cuenta del propio tejedor.

| Obrador                       | Oficios   |
|-------------------------------|---|
| Arquitectura                  | Albañiles, canteros.  |
| Fundidores y bombas de apagar | Fundidores, oficiales de limas, de fraguas, de carpinterías y zapateros.                                |
| Bombas de achique<br>Jarcias  | Carpinteros, calafates y cerrajeros.<br>Rastrilladores, hiladores, colche y alquitranados, carpinteros. |
| Lonas                         | Rastrilladores, hiladores, viradores, canilleros—urdidores—, y para tramas, tejedores, lavaderos.       |
| Peones y acémilas             | Juntas de bueyes, recuas de borricos, patrón de botes, calafates.                                       |

## Oficios relacionados con algunos obradores

Otros obradores, como los que se expresan en la tabla, se dotaban de oficios diferentes y alguno como el de carpintería, tenía oficiales con el sueldo de 20 reales de vellón, destinados en comisión de servicios en determinados lugares del Departamento donde había montes de interés para la Armada: Sevilla y Castillo de las Guardas, Ayamonte, Sanlúcar, Chiclana, Málaga, Algeciras, Cáceres, Cazorla, Segura de la Sierra, Almería, Motril y Jerez.

Exceptuando el obrador de peones y acémilas, poco especializado y acaparador de numerosas tareas menores, los obradores con más personal eran las fábricas de jarcias y de lonas. La primera, organizada en tres brigadas y la cuadrilla de peones para el colche y alquitranado de la filástica, se programó para una producción anual de 14.825 quintales de cordelería, para lo que necesitaba 256 hombres y una inversión de 495.980 reales. En cuanto a la fábrica de lonas, dotada de 366 operarios ordenados en cinco brigadas y tres cuadrillas, que requerían un gasto de 708.033 reales, debía producir 26.640 varas de tejido de 1.<sup>a</sup> suerte, 27.944 varas de 2.<sup>a</sup>, 15.539 varas de 3.<sup>a</sup> y 40.480 de 4.<sup>a</sup>. Es decir, una producción total de lonas de 110.603 varas.

Interesante resulta la composición del Estado Mayor de la maestranza, formado por dos ayudantes de construcción, un delineador de la Armada, seis contra maestros de construcción y seis ayudantes, dos maestros mayores y un 2.<sup>o</sup> maestro mayor calafate, un 1.<sup>o</sup> y un 2.<sup>o</sup> maestro mayor de mar.

Otro aspecto relevante del documento analizado es la detallada relación de los 16 ramos a cargo de los ingenieros en los que se estructuraba el organigrama del Arsenal. A saber:

- Comandancia de Ingenieros, con un ayudante.
- Detall, que también contaba con un ayudante.
- Los tres diques para carenar en seco y el astillero.
- Las carenas, a flote, recorridas y aprestos para armar en la dársena.
- La bahía y los reparos en los barcos armados.
- El Almacén General.
- La fábrica de jarcias y lonas.
- Obradores y naves.
- Maderas: recibo, cultivo y distribución en el Arsenal.
- Obras civiles.
- Segura de la Sierra, las minas de carbón de Villanueva y la investigación en éstas.
- Para las cortas de madera de roble, encina, fresno y álamo en montes de Tarifa, Campo Gibraltar y Málaga.
- Comandancia del Trocadero, con un segundo comandante.

Para los citados cargos se necesitaba la dotación de 16 ingenieros. En 1790 los ingenieros destinados en La Carraca eran Tomás Muñoz, Manuel Romero,

Manuel Salomón, Antonio Lerena, Pedro Ferriz, Cristóbal de Reina, Ramón Cala de Vargas, José M<sup>a</sup> Gutiérrez y Manuel de Murga (?). Además se contaba con tres oficiales del Cuerpo General de la Armada agregados al servicio de ingenieros: Tomás de Soria, Pedro de Azas y Francisco Romero. Por último, había dos ayudantes de construcción habilitados para ingenieros, Manuel Contreras y Gabriel Sánchez. Como puede observarse, faltaban dos ingenieros para completar la dotación.

### **El mantenimiento y la construcción naval**

En lo referido a la construcción de embarcaciones, se asiste a dos novedades fundamentales: la introducción del nuevo método de construcción naval de Romero Landa y la reanudación de la actividad constructiva en La Carraca tras varias décadas sin colocar quillas en las gradas. Respecto a la introducción del nuevo método de Romero Landa, el 13 de abril se envía a los arsenales el nuevo reglamento de maderas que a propuesta del citado constructor había aprobado el Rey (22). Sólo diez días después se recibe una orden (23) en el Arsenal mandando suprimir el empleo de contratrancañiles, sustituir las curvas valonas y en general todas las verticales, colocar cinco bularcamas desde el mamparo de la despensa hasta la escotilla de proa, volver al empleo de los dormidos y que se refuercen los fondos hasta la cabeza de los goles. Se insta por tanto a suprimir cualquier otra fortificación, porque resulta innecesaria y, además, supone un coste muy elevado. Sólo unos meses después se pide a La Carraca informe sobre el nuevo navío de 64 cañones proyectado por Romero Landa. Tomás Muñoz y Francisco Aufrán encuentran numerosos inconvenientes al nuevo proyecto. Centrándonos en el informe emitido por el primero, expone las siguientes consideraciones (24):

1<sup>a</sup>.— Para mantener la línea de flotación, deberá sobrecargarse de lastre en la proa, por lo que caerá con gran facilidad de popa por faltarle el sostén necesario.

2<sup>a</sup>.— El centro de gravedad estará mucho más a proa de lo sostenido en los planos, lo que provocará cabezadas bruscas, con el consiguiente esfuerzo de la arboladura y la pérdida de velocidad.

3<sup>a</sup>.— En la buena mar tendrá tan buen gobierno como difícil en la mala mar.

4<sup>a</sup>.— Como la popa queda descompensada con la proa, deberá meterse un volumen proporcionado a la proa, lo cual provocará que con movimiento, las portas de la santa bárbara queden bajo el agua.

---

(22) AGMAB, arsenales 3764. A Aufrán, Bryant e Ibaruren. Madrid, 13 de abril de 1784.

(23) AGMAB, arsenales 3764. Córdoba a Valdés. Isla de León, 4 de mayo de 1784.

(24) AGMAB, arsenales 3771. Firmado, Tomás Muñoz. Isla de León, 17 de septiembre de 1784.

5ª.— En los casos de temporales de popa, las sacudidas serán violentas, lo que unido a la escasa fortificación de esta zona puede ocasionar un accidente.

6ª.— Para facilitar el gobierno del barco se le ha elevado desproporcionadamente los raseles de popa respecto a los de proa, quedando con una popa muy fina y de línea de flotación muy recogida, por lo que escorará muy alto.

En definitiva, el informe del técnico carraqueño al navío de 64 de cañones propuesto por Romero Landa evidencia una gran descompesación de volúmenes, lo que sin duda debía incidir directamente en la estabilidad, en el excesivo trabajo de la arboladura y en la maniobrabilidad del barco, especialmente en momentos de temporal.

También en septiembre de 1784 se realizaron pruebas de mar (25) al navío *San José*, que salió en conserva del *Purísima Concepción*, constatando el capitán del primero, brigadier Felipe López de Carrizosa, el fino gobierno con un suave balance y regulares cabezadas. Con la mar de proa necesitaba la caña del timón a barlovento al menos dos cabillas. Concluye, finalmente, que las diferencias en el andar y maniobra son prácticamente las mismas que las del *Purísima Concepción*. Sin embargo, Valdés dispuso que en adelante, el aparejo, arboladura y velamen de este barco se tomarán por modelo para todos los de su clase, excepto el *San José*, que debería esperar hasta que necesitara reemplazar piezas fundamentales en la arboladura (26).

Treinta años después de los arduos debates referidos al método de construcción importado por Jorge Juan, el Arsenal vuelve a vivir la discusión en los métodos constructivos de las embarcaciones de la Armada. Pero, como se decía antes, habrá una novedad, tras décadas en el mayor de los ostracismos posibles en materia de construcción naval, las gradas de La Carraca conocerán la colocación de nuevas quillas. El día 1 de abril de 1788 se bota el bergantín el *Cazador*, de 14 cañones (27). Construido por Tomás Muñoz (28), tenía 90 pies de eslora por 27 de manga, 13 de puntal, 80 de quilla y 9 de plan. Escasamente un año después de botarán las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, destinadas a la expedición de Malaspina (29). Por solicitud de su comandante, para la

---

(25) AGMAB, arsenales 3764. «Estado que manifiesta...*San José*...», firmado López, Poza de Santa Isabel, 10 de septiembre de 1784. Y «Estado que manifiesta...*Purísima Concepción*...», firmado, Landecho. Sin fechar. Ambos navíos habían sido construidos en Ferrol, el *Purísima Concepción* en 1779 y el *San José* en 1783. En el momento de la prueba, el *Purísima Concepción* montaba 96 cañones, mientras el *San José* portaba 112.

(26) AGMAB, arsenales 3764. Romero Landa a Valdés. Cartagena, 4 de mayo de 1784.

(27) AGMAB, arsenales 3786. Ulloa a Valdés. La Carraca, 1 de abril de 1788.

(28) AGMAB, arsenales 3786. Tomás Muñoz. La Carraca, 1 de abril de 1788. La línea de flotación la tenía, en popa, 8 pies y 3 pulgadas al ser botado y 11 pies y 4 pulgadas en corso; en proa se encontraba a 5 pies y 3 pulgadas en la botadura y 10 pies y 4 pulgadas en corso.

(29) Un original y muy sintético trabajo sobre la expedición de Malaspina se ha editado recientemente en San Fernando. Puede considerarse un ensayo, por cuanto no aporta fuentes documentales, pero es interesante en aspectos como la cartografía, dotaciones, los barcos... CANO TRIGO, J.M.: *La expedición de Malaspina (1779-1794)*, San Fernando, 2006.

empresa científica se armaron con cañones de a 6 (30), en lugar de los de a 8 previstos por su constructor Tomás Muñoz. De la misma forma se le redujeron las proporciones de su aparejo. En 1795, se ordenó artillarlas y modificar su aparejo según los planos originales (31).

Otra embarcación labrada en La Carraca fue la fragata *Preciosa*, alias *La Divina Pastora*, del porte de 34 cañones. Se da la circunstancia de que la documentación consultada fecha la botadura de esta fragata en marzo de 1791, sin embargo, en 1793 vuelve a ser citada como embarcación que se encuentra en gradas. Puede acordarse que las dificultades para colocar en gradas una embarcación previamente botada son extremas, por lo que las circunstancias que rodean a la *Preciosa* dan ocasión a establecer diferentes hipótesis como, por ejemplo, que la embarcación naufragara muy pronto y se construyera una segunda con la misma denominación, o incluso que asistamos a un error documental, por lo que lo más prudente es dejar constancia de la situación y confiar en investigaciones posteriores para hallar una solución rigurosa. En cualquier caso, la vida operativa de la fragata *Preciosa* fue breve, pues en plena guerra contra la Convención francesa, estando destinada en el Mediterráneo al mando del capitán de fragata Luis A. Flores, el 22 de noviembre de 1793 fue perseguida por barcos franceses, varando en la costa de Cala Llança (Gerona), aunque dio tiempo a su capitán a extraer la artillería y organizar la defensa desde unos riscos, acción que le costó un consejo de guerra, del que salió sin cargos y fue ascendido a capitán de navío (32).

| Nombre             | Clase     | Artillería | Año de botadura |
|--------------------|-----------|------------|-----------------|
| <i>El Cazador</i>  | Bergantín | 14         | 1788            |
| <i>Descubierta</i> | Corbeta   | 20         | 1789            |
| <i>Atrevida</i>    | Corbeta   | 20         | 1789            |
| <i>Preciosa</i>    | Fragata   | 34         | 1791            |
| <i>Bizarro</i>     | Bergantín | 14?        | 1796            |
| <i>Batidor</i>     | Bergantín | 14?        | 1796            |

Barcos construidos en La Carraca durante el ministerio de Antonio Valdés. Fuente: AGMAB, legajos 3779, 3786 y 3820.

Mediante Real Orden de 5 de enero de 1796, se dispuso la construcción de dos bergantines. El primero, denominado *Bizarro*, se encomendó al patronazgo de *San Isaac*. Fue botado el 24 de mayo de 1796. Sus medidas principales eran 108 pies de eslora, 32 pies de manga, 17 de plan, 13 de puntal y 6 pulga-

(30) En el Reglamento de 9 de octubre de 1793 las corbetas aparecen con la artillería de a 6.  
 (31) AGMAB, arsenales 3820. Marqués de Casa Tilly a Valdés. Isla de León, 13 de enero de 1795.

(32) Información debida a la amabilidad del profesor Don Juan Marchena Fernández.

das de astilla muerta. Fue ideado para transportar azogue a América, pero ante el retraso de su construcción y lo avanzado de la estación, su lugar en la flota fue ocupado por la fragata *Santa Rosa*. En consecuencia, el *Bizarro* se destinó al transporte de sal a Galicia, Asturias y la Montaña.

El segundo bergantín, nombrado *Batidor* (alias *San Bonifacio*), era gemelo del anterior y fue botado poco después.

Por lo demás, la actividad en el Arsenal gira en torno a las habituales tareas de carenado, calafateado, recorridas... y mantenimiento de las embarcaciones, tareas en las que La Carraca había venido especializándose y caracterizándose desde el siglo XVIII. Destacar, en este sentido las carenas en el *Santísima Trinidad* en 1787 y la aprobación para la construcción de la cuarta cubierta en 1794. Pero los grandes debates del momento se centran en la progresiva debilidad mostrada por los navíos de 112 cañones *Conde de Regla*, *Real Carlos* y *San Hermenegildo*. Precisamente la accidentada entrada en dique de este último constató, por un lado los problemas que tenía en el forro y, por otro, la debilidad de sus miembros principales y el efecto que estaba causando sobre la fortificación en general (33). Esto provocó que se probara cómo las medidas de las maderas empleadas no coincidían, a pesar de tener los tres los mismos planos (34). En consecuencia, la Junta del Departamento solicitó la adopción de medidas definitivas, ante lo que el Rey resolvió que el *San Hermenegildo* pasara a Ferrol para que fuera estudiado en profundidad y se acordasen las actuaciones (35).

El segundo gran motivo de debate fueron los forros de cobre. El problema tenía causas diversas. Las planchas de cobre podían colocarse sobre los tablonnes que revestían los costados del barco, denominándose entonces «forro al vivo», pero también se aplicaban sobre el forro de tablas que tradicionalmente aforraba el barco, en cuyo caso se denominaba «sobre forro». A principios de los noventa se utilizaban clavos de cobre para fijar las planchas, pero para que no se doblaran eran cortos. Esto implicaba que entre el grosor de la chapa, la capa de zulaque, y la tabla, la porción de clavo que entraba en la madera fuera insuficiente para lograr una adecuada sujeción. Este problema, unido a los efectos del hierro sobre el propio cobre provocaba la pérdida de numerosas planchas, permitiendo así que entrara bastante agua en la embarcación.

La humedad de la madera y las propias aguas interiores hacían que el «cardenillo» se extendiera, provocando el conocido perjuicio a la clavazón de hierro que terminaba destruyéndose, incrementando así el problema hasta extremos de notable gravedad. Fermín Sesma, subinspector del Arsenal, propone una serie de actuaciones tendentes a corregir los problemas. Como medida previa se propone extraer toda la humedad de la zona a base de fuego.

---

(33) AGMAB, arsenales 3820. Mazarredo a Valdés. Isla de León, 8 de mayo de 1795.

(34) AGMAB, arsenales 3820. «Relación de los gruesos...». Firmado, Tomás Muñoz. La Carraca, 18 de mayo de 1795.

(35) AGMAB, arsenales 3820. A Romero Landa, Aranjuez, 8 de junio de 1795. Y a Ulloa, Aranjuez, 9 de junio de 1795.

A continuación se debía masillar con zulaque las costuras y cabezas de clavos y pernos, incluso recurriendo a embutir, a modo de tapón, un dado de madera en el agubiado de la cabeza (hueco), o colocar una planchuela de plomo cubriendo el hueco y masillar luego los bordes. En tercer lugar recomienda elaborar el zulaque con varios días de antelación y batirlo hasta el mismo día de untarlo, evitando zulacar con más de un día de adelanto al momento de colocar la plancha. Finalmente, se colocaría de la manera habitual el grueso papel de estraza bañado en resina o alquitrán y sobre él se instalarían las planchas. Sin embargo, José de Mazarredo, Antonio de Ulloa y Tomás Muñoz no coinciden en las soluciones, por lo que desde Madrid se ordena seguir las instrucciones de 1780 (cuando se instaló el primer forro de cobre), es decir: sobre el vivo.

Aunque la falta de criterios respecto al método de colocación de los forros de cobre fue una realidad durante lustros, lo cierto es que la Armada realizó un enorme esfuerzo por forrar la mayoría de sus embarcaciones. Resulta significativo que en la *Revista General de Inspección en los tres Departamentos* (36), fechada el 9 de diciembre de 1793, se constata que el 100 por ciento de los

| 1793        | En los arsenales |                   | En gradas | En comisión |                   |           | Total |                   |
|-------------|------------------|-------------------|-----------|-------------|-------------------|-----------|-------|-------------------|
|             | Total            | Forrados en cobre |           | Total       | Forrados en cobre |           |       | Forrados en cobre |
| Navíos      | 17               | 9                 | 5         | 54          | 54                | <b>76</b> | 63    | 83%               |
| Fragatas    | 9                | 7                 | 3         | 39          | 39                | <b>51</b> | 46    | 90%               |
| Urcas       | 1                | —                 | —         | 13          | 11                | <b>14</b> | 11    | 79%               |
| Jabeques    | 4                | 4                 | —         | 6           | 6                 | <b>10</b> | 10    | 100%              |
| Paquebotes  | 1                | —                 | —         | 5           | 1                 | <b>6</b>  | 1     | 17%               |
| Galeotas    | 2                | —                 | —         | 2           | 0                 | <b>4</b>  | 0     | —                 |
| Bergantines | 2                | —                 | —         | 33          | 18                | <b>35</b> | 18    | 51%               |
| Balandras   | —                | —                 | —         | 7           | 2                 | <b>7</b>  | 2     | 29%               |
| Corbetas    | —                | —                 | —         | 9           | 9                 | <b>9</b>  | 9     | 100%              |
| Goletas     | —                | —                 | —         | 9           | 1                 | <b>9</b>  | 1     | 11%               |
| Lugres      | —                | —                 | —         | 1           | 1                 | <b>1</b>  | 1     | 100%              |
| Cañoneras   | 20               | —                 | —         | 6           | *                 | <b>26</b> | *     | *                 |
| Bombarderas | 16               | —                 | —         | 6           | *                 | <b>22</b> | *     | *                 |
| Obuseras    | 5                | —                 | —         | 2           | *                 | <b>7</b>  | *     | *                 |
| Pataches    | 2                | —                 | —         | 1           | 1                 | <b>3</b>  | 1     | 33%               |
| Galeras     | 3                | —                 | 1         | —           | —                 | <b>4</b>  | 0     | 0%                |

Estado de los barcos de la Armada en 1793 con indicación de los existentes en los arsenales y de los que se encontraban en comisión y en gradas. Tabla de elaboración propia. Fuente: AGMAB, Arsenales 3808. Nota: \* significa que no se consideran suficientemente concretos los datos que aporta el documento.

(36) AGMAB, arsenales 3808. «Revista general...», 20 de noviembre de 1793 (Documento compilatorio y de síntesis de los informes emitidos por los subinspectores de los tres arsenales. No está firmado).

navíos, fragatas, corbetas y jabeques comisionados, en su mayoría en América, se encontraran forrados de cobre. Asimismo, son importantes los porcentajes globales de barcos forrados en cobre, pues los navíos superan el 80 por ciento, las fragatas alcanzan el 90 por ciento, las urcas rozan el 80 por ciento, mientras que las corbetas, los jabeques y lugres se encuentran forrados en su totalidad. Una cierta duda surge en las lanchas cañoneras, bombarderas y obuseras pues, aunque la redacción del documento parece indicar que las comisionadas estaban todas forradas, se advierte una cierta falta de concreción que se incrementa al analizar los cometidos que desempeñaban estas embarcaciones (37).

En fin, a mediados de los noventa los problemas políticos se acumulan en España. El regreso de la expedición de Malaspina pondrá el dedo en la llaga al denunciar, primero confidencialmente, la situación de América tanto en el aspecto económico como en el político. Posiblemente los efectos de Malaspina, el Tratado de San Ildefonso y, sin duda, la situación política general, ponen fin al ministerio de Valdés.

## Conclusiones

En principio el ministerio de Valdés representa un soplo de ilusión porque la política de paz (excepto los años 1793-95, Guerra con la Convención) le permitió poner orden en conceptos elementales de la Armada como la maestranza, la normalización y racionalización del mantenimiento de los barcos, aplicación de las Ordenanzas de Cuenta y Razón de 1786, modernización de la formación de la oficialidad, promoción de la cultura, expediciones científicas, etc.

En cuanto al arsenal de La Carraca, alcanzó su plenitud constructiva con la edificación de la iglesia, terminación del Parque de Artillería, la Puerta de Tierra, reforma del Almacén General... y el éxito añadido de asistir a la construcción de los diques de carenar en seco, obra de gran complejidad. Imprimió asimismo un renovado impulso a la construcción naval.

Sin embargo, todas las reformas las realizó desde el interior de la propia Armada, que se encontraba sumida en profundos problemas estructurales (inestabilidad presupuestaria, falta de liquidez, sobredotación de embarcaciones...), dentro de un «Estado» inmerso en graves conflictos asimismo estructurales. En consecuencia, la obra de Valdés careció de proyección en el tiempo de ahí que sólo unos meses después de su cese, ante los primeros problemas de cierta envergadura (*Trinidad, San Vicente...*) se suceden una serie de reveses que sumen a la Armada dieciochesca creada por Patiño en un caso irreversible. Los graves problemas presupuestarios y la sucesión de guerras absolutamente depredadoras harán el resto.

---

(37) Las lanchas cañoneras, bombarderas y obuseras solían destinarse a espacios cercanos de la costa, con frecuencia en terrenos marismos, pantanosos, por lo que no solían necesitar los forros de cobre. Sí montaron planchas metálicas, generalmente de acero, las cañoneras que Barceló utilizó en el sitio de Gibraltar, 1779-1783, pero las llevaban en la obra muerta, a modo de blindaje.

EL MINISTERIO DE VALDÉS EN SU PROYECCIÓN CARRAQUEÑA

Tabla. — Personal de los Obradores de La Carraca según el proyecto de Romero Landa. Elaboración Propia. Fuente: AGMAB, Arsenales, 3805

| Empleo                    | Maestro<br>50 esc/mes | Cabo<br>13 rr. | OBRADORES PERMANENTES DEL REAL ARSENAL DE LA CARRACA |            |        |       |       |       |       |       | Peones<br>5 rr. | Total | Coste |           |
|---------------------------|-----------------------|----------------|--|------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------|-------|-------|-----------|
|                           |                       |                | 12 rr.   | 11 rr.     | 10 rr. | 9 rr. | 8 rr. | 7 rr. | 6 rr. | 5 rr. |                 |       |       | 4 rr.     |
| Pintura                   | 1                     | 1              | 2  | 2          | 2      | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1               | 2     | 16    | 41.840    |
| Escultura                 | 1                     | -              | 2  | 2          | 2      | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1               | 1     | 13    | 35.680    |
| Arquitectura              | 1 (I)                 | 2              | 3  | 3          | 3      | 3     | 5     | 3     | 3     | 1     | 49              | 1     | 73    | 135.520   |
| Lo blanco                 | 1                     | 3 (III)        | 12   | 12         | 12     | 9     | 9     | 9     | 9     | 6     | 3               | 3     | 6     | 214.600   |
| Motonería                 | 1                     | 1 (II)         | 6  | 6          | 6      | 4     | 4     | 4     | 4     | 4     | 4               | 2     | 2     | 109.320   |
| Remolar                   | -                     | 1              | 1  | 1          | 1      | -     | 1     | 1     | 1     | -     | -               | 1     | 6     | 15.120    |
| Toneletos                 | -                     | 1              | 3  | 3          | 3      | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1               | 2     | 17    | 43.960    |
| A serradores              | 1 (40 es.)            | 1              | 37   | -          | -      | 36    | -     | -     | -     | -     | -               | 2     | 77    | 216.200   |
| Fundidores y bombas (III) | 1                     | 2              | 3  | 5          | 6      | 5     | 2     | 2     | 2     | 1     | 1               | 5     | 8     | 119.680   |
| Herreros (IV)             | 1                     | 2              | 6  | 6          | 6      | 9     | 9     | 15    | 15    | 15    | 12              | 12    | 109   | 217.680   |
| Cerrajeros                | 1                     | 1              | 3  | 3          | 3      | 4     | 4     | 4     | 4     | 1     | 1               | 4     | 30    | 74.040    |
| Faroleros                 | 1                     | -              | 1  | 1          | 1      | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1               | 1     | 10    | 26.440    |
| Bombas achi-que y diques  | 1 (40 es.)            | 1              | 5  | 1          | -      | -     | -     | -     | -     | -     | -               | 10    | 18    | 42.320    |
| Cultivo de maderas        | 11 (V)                | 1              | 3  | 3          | 3      | -     | 2     | -     | -     | 22    | -               | 82    | 127   | 267.900   |
| Planchas de plomo         | 1 (40 es.)            | -              | -  | -          | -      | -     | -     | -     | -     | -2    | -               | 2     | 5     | 10.960    |
| Jarcia (II)               | 1 y I de 40 es.       | 1              | 6  | 37         | 16     | 16    | 16    | 10    | 10    | 40    | 66              | 44    | 2     | 495.980   |
| Lonjas (II)               | 1 y I de 40 es.       | 57 (VI)        | 4  | 4          | 47     | 25    | 24    | 24    | 24    | 18    | 29              | 105   | 27    | 708.033   |
| Acémilas (VII)            | -                     | -              | -  | -          | -      | -     | 9     | -     | -     | 3     | -               | -     | 375   | 772.580   |
| Estado Mayor              | 2 (75 es.)            | 9 (50 es.)     | 8 (40 es.)   | 1 (35 es.) | -      | -     | -     | -     | -     | -     | -               | -     | 20    | 114.600   |
| TOTAL                     |                       |                |  |            |        |       |       |       |       |       |                 |       | 1.704 | 3.662.453 |

(I) Aparejador mayor. (II) Aprendices de 4 y 3 rr. de jornal. (III) Cuenta además con un oficial fundidor de 17, 16 15 y 14, rr (IV) Tiene además un capataz de 14 rr. (V) Son 11 carpinteros destinados en los montes, con 20 rr. de jornal. (IV) 57 tejedores que trabajan por objetivos conseguidos. (VII) 12 juntas de bueyes a 22 rr. de jornal; 10 recuas de borricos a 5 rr. Abreviatura: es.=escudos.

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 COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA EN EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS

Francisco FONT BETANZOS  
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

## Introducción

El objetivo de este trabajo es recordar la colaboración de la flota de la Compañía Trasmediterránea con las Fuerzas Armadas españolas en las operaciones desarrolladas con motivo del desembarco de Alhucemas; esa cooperación no sería la última ya que, posteriormente, los buques de la naviera intervirían en otros hechos destacados de la Historia de España, como la Guerra Civil Española, insurrección de Ifni y evacuación de españoles en los territorios de Guinea Española y Sahara Español. Esta contribución y apoyo de la naviera en circunstancias especiales ya estaba prevista en el Artículo 73 del contrato suscrito entre el Estado y la Compañía Trasmediterránea para la ejecución de los Servicios de Comunicaciones Marítimas, Rápidas y Regulares firmado el 11 de abril de 1921 que, literalmente, decía:

«Los buques del contratista quedan obligados a prestar al Estado los servicios extraordinarios auxiliares de la Marina militar que éste requiera y sean adecuados a la clasificación que el Ministerio de Marina ha hecho de dichos buques, ajustándose a las prescripciones de los artículos anteriores».

El desembarco de Alhucemas constituyó una admirable página militar que consolidó el prestigio del ejército español y puso fin al problema de las relaciones de España con Marruecos, arrastrado desde décadas, y que inquietaba a la opinión pública española que reclamaba una rápida y eficaz solución. Los luctuosos sucesos del barranco del Lobo (1909) y Annual (1921) permanecían en la memoria de todos los españoles; demasiadas vidas habían sido sacrificadas y considerable el capital público invertido en una política militar que muchos juzgaban inadecuada y carente de eficacia.

La flota de la Compañía Trasmediterránea también había sufrido el hostigamiento de los rebeldes en esa zona. El bombardeo realizado el sábado 18 de marzo de 1922, desde varias baterías costeras, sobre el buque de la naviera *Juan de Joanes*, que se encontraba fondeado en las proximidades del peñón de Alhucemas, provocó su hundimiento al impactar los proyectiles sobre el timón del buque y la maquinaria propulsora; el buque se encontraba aprovisionando a la población del Peñón y transportando el correo. Afortunadamente

el pasaje había sido desembarcado en las primeras horas de la mañana. Gracias a la eficaz intervención del destructor *Bustamante* fueron rescatados 13 tripulantes y 8 soldados. Cuando el fogonero del buque Enrique Crorca se encontraba a punto de alcanzar la isla a nado, una granada le alcanzó, desapareciendo. También, otro tripulante, el marmitón José Salcedo, recibió graves heridas cuando se encontraba nadando. Mandaba el *Juan de Joanes* en esta ocasión el capitán José Bois.

En abril de 1922 fue necesario, en numerosas ocasiones, que los buques de la Armada que escoltaban a los convoyes intervinieran ante los ataques que desde tierra efectuaba la artillería marroquí. El destructor *Bustamante*, el acorazado *Alfonso XIII*, los torpederos 5 y 14, así como los submarinos *Isaac Peral*, A3 y B1 realizaron numerosas misiones en la zona del Peñón, tanto de aprovisionamiento como de defensa.

La incursión de Abd el Krim en territorio francés fue el detonante que determinó las conversaciones diplomáticas entre Francia y España para estudiar una acción militar conjunta. El 17 de junio de 1925 se celebró en Madrid una reunión presidida por el general Gómez Jordana. Anteriormente, Horacio Echevarrieta había conversado en Axdir con Abd el Krim, aunque el resultado final se limitó a establecer una posibilidad de canje de prisioneros. El acuerdo hispano-francés fue firmado el 21 de julio tras una reunión no exenta de dificultades. En la entrevista de Primo de Rivera con el mariscal Pétain, celebrada el 21 de agosto en Algeciras, se trató sobre la estrategia del desembarco en Alhucemas y la época idónea, prevaleciendo el criterio del jefe del Gobierno español (1). La estructura de mando de la Fuerza Operativa Combinada Hispano Francesa para el desembarco de Alhucemas queda reflejada en el cuadro número 1.

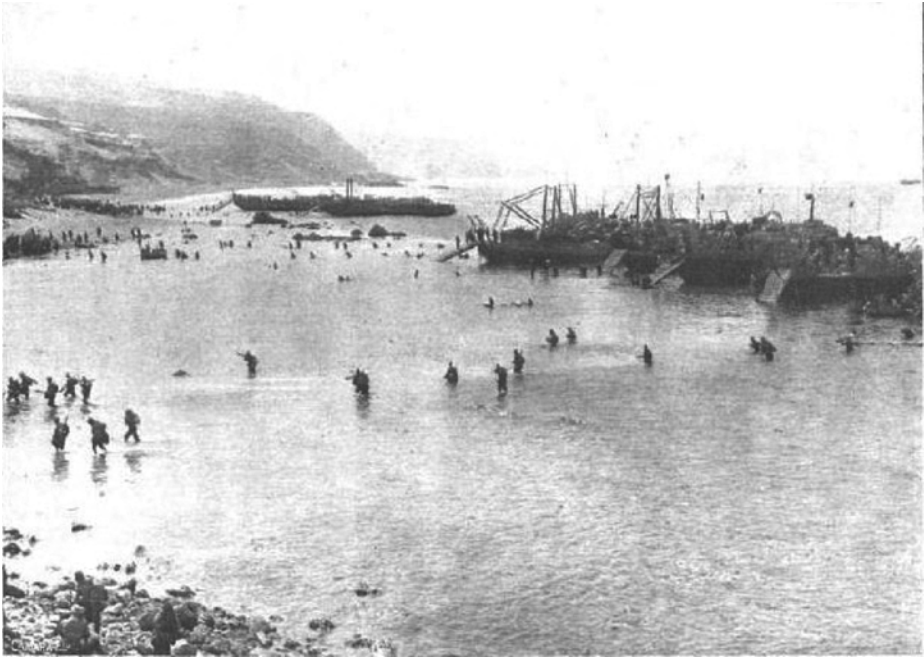
### **La aportación de la Compañía Trasmediterránea**

En el año 1925 la flota comercial de la Compañía Trasmediterránea estaba compuesta por 52 buques; para cumplir con los servicios oficiales contratados con el Estado se precisaba la mitad de ellos, por lo que la naviera podía dedicar 26 unidades a los llamados servicios libres. No obstante, la naviera procedió a fletar algunos buques al objeto de no dejar sin servicio algunas líneas, dado lo imprevisible de la situación y duración de la campaña militar. Igualmente, había que prever las inmovilizaciones por averías, revisiones reglamentarias, reservas, etc.

En la operación sobre Alhucemas el Gobierno dispuso de los siguientes buques de la Compañía Trasmediterránea: *Monte Toro*, *A. Lázaro*, *Roger de Flor*, *Gandía*, *Alhambra*, *Aragón*, *Navarra*, *Isla de Menorca*, *Jorge Juan*, *Hespérides*, *Romeu*, *Cataluña*, *Escolano*, *Cullera*, *Vicente La Roda*, *Menorquín*, *Cabañal*, *Capitán Segarra*, *Vicente Ferrer*, *Castilla*, *A. Cola*, *Florin-*

---

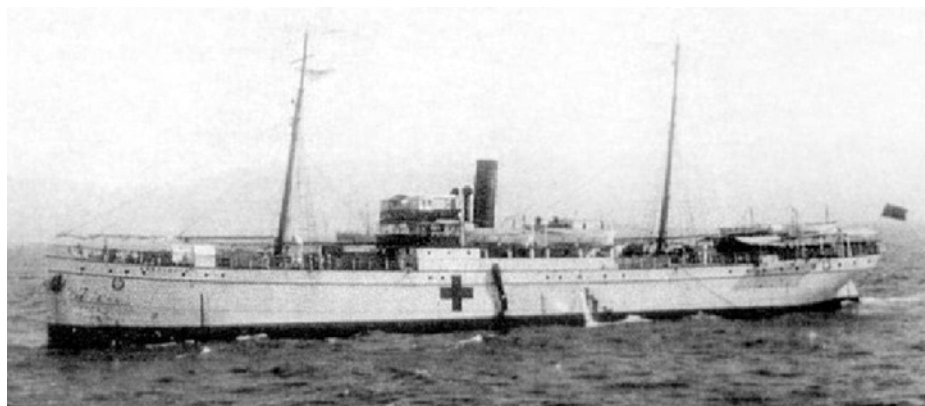
(1) Gómez Santos, M.: *Todo avante*. Compañía Trasmediterránea, Madrid, 1991, p. 91.



Desembarco de Alhucemas el 8 septiembre 1925 a mediodía. Fuente: NUEVO MUNDO número 1652 de 18 septiembre 1925. Fotógrafo: Costa Salas, Biblioteca Nacional de España.

da, Cirilo Amorós, Rey Jaime II, Lulio, Sagunto, Andalucía, Barceló y Villarreal; estos tres últimos estuvieron habilitados como buques-hospital. Las unidades citadas fueron las puestas a disposición del Estado de manera permanente, aunque en momentos determinados fueron 36 los buques implicados en la operación militar. Estos barcos eran, en su mayoría, de procedencia inglesa y contruidos en el último cuarto del siglo XIX; rondaban las 1.000 toneladas de registro bruto y algunos de ellos se caracterizaban por su hermosa silueta y el lujo de su habilitación. Muchos de estos buques, cuando se integraron en la Compañía Trasmediterránea, ya habían navegado bajo distintos armadores y rebautizados varias veces. Debemos recordar que la citada Compañía, constituida el 25 de noviembre de 1916, surgió de la fusión de las navieras Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, Sociedad Línea de Vapores Tintoré, Ferrer Peset Hermanos y Sociedad Anónima Navegación e Industria, aunque, posteriormente, se unirían otras compañías. En el cuadro n.º 2 detallamos las características principales de algunos de los buques de la Compañía Trasmediterránea que participaron en el desembarco.

Como ya hemos citado, los buques *Andalucía* y *Villarreal* fueron habilitados para la ocasión como buques-hospital con capacidad, cada uno de



Buque hospital *Andaluía* de la Compañía Trasmediterránea. Fuente: [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es)

ellos, para 330 heridos. En el primero de los buques se instaló el equipo quirúrgico que dirigía el comandante médico Aguilera, formado por los doctores Fernández Lozano, Cerezo, Abenga y Revenga y los practicantes Rocamora y Gisbert, auxiliado por varias religiosas de las Hermanas de la Caridad. El *Barceló*, por el contrario, era ya buque-hospital desde el 17 de enero de 1922, fecha en que finalizaron las obras de acondicionamiento que se hicieron en el tiempo récord de 17 días y fuera entregado al ramo de Guerra. Estaba habilitado para 214 enfermos (para el desembarco se aumentó a 330) y contaba con quirófano, enfermería especial de infecciosos y un departamento para dementes. El servicio sanitario de emergencia se complementaba con dos hidroaviones. El *Villarreal* iba con la columna Fernández Pérez mientras que el *Barceló* y el *Andaluía* formaban parte de la columna Saro. Las barcasas de desembarco *K*, además de su tripulación, contaban con un equipo médico de emergencia compuesto por un enfermero y seis soldados de apoyo, además del correspondiente material sanitario.

En el vapor *Barceló* viajaba la duquesa de la Victoria que simultaneaba su trabajo entre los tres buques-hospital, inspeccionando los servicios que estaban a cargo de la Cruz Roja. Iniciado el desembarco fue una de las primeras personas que pisó la playa tras las tropas; posteriormente, la duquesa y el general Saro estudiarían sobre el terreno el emplazamiento de un hospital de la Cruz Roja en Cala Bonita. En ese mismo buque viajaba también el doctor Gómez Ulla, que era inspector de los servicios sanitarios de los buques-hospital. En uno de los viajes que realizó en el *Villarreal* transportando heridos, desde el escenario bélico hasta Melilla, se vio obligado a operar a algunos a pesar de las adversas condiciones meteorológicas. La evacuación de los heridos desde tierra la coordinaría el comandante médico Amérigo.

## Preparativos de la operación

Al planificar el desembarco los mandos españoles tuvieron muy en cuenta las razones que condujeron al fracaso la acción militar sobre Gallípoli durante la Primera Guerra Mundial, que se saldó con 200.000 bajas entre las fuerzas aliadas, como fueron: la ausencia de un mando único que integrase no solamente las distintas fuerzas de cada país sino que coordinara el total de las fuerzas armadas participantes y la falta de un plan detallado de acción, con los objetivos a conseguir, para cada una de las unidades de los tres ejércitos. En *La Columna Saro en la Campaña de Alhucemas* de M. Santiago Guerrero, J.M. Troncoso y B. Quintana se detalla de una manera exhaustiva y minuciosa todo el proceso de elaboración de la acción militar a desarrollar.

«Pocas veces una operación militar fue tan exquisitamente preparada desde un punto de vista logístico y pocas veces pesó tanto la servidumbre de la logística sobre la acción táctica» (2).

El 5 de septiembre de 1925 empezó el embarque de las tropas y el material de guerra en los buques de la Compañía Trasmediterránea. A las 17.25 horas del citado día las fuerzas de Ceuta abandonaban el puerto en dirección a Uad Lau. Iban distribuidas de la siguiente manera (3): en el *Menorquín*, el tabor de la Mehal-la de Larache; en el *Cabañal*, la 6ª Bandera del Tercio, una batería de 7 cm y una sección del parque móvil; en el *Capitán Segarra*, la 7ª Bandera del Tercio, un tabor de regulares de Tetuán y una sección del parque móvil; en el *Vicente Ferrer*, el batallón de África n.º 3; en el *Escolano*, todas las fuerzas de Ingenieros, compañía de intendencia, ambulancias de montaña, sección de higiene, sección de camillas y personal del hospital móvil; en el *Castilla*, dos tabores de Regulares de Tetuán, una batería de obuses de 10,5 cm y una sección del parque móvil; en el *Vicente La Roda*, el batallón de África n.º 5 y en el *A. Cola*, el batallón de África n.º 8. A consecuencia de una avería sufrida por el *Cabañal* este buque tiene que ser sustituido por el de reserva *Rey Jaime II* que zarpa al anochecer junto al *Cíclope* y dos aljibes.

Por otra parte, las fuerzas de Melilla se hicieron a la mar para Sidi Dris en la noche del 5 al 6. Constituían la primera flotilla (4), Columna Goded, integrada por los siguientes buques y fuerzas: en el *Alhambra*, la Harka Varela, dos compañías de zapadores, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía del Mar; en el *Aragón*, un tabor de Regulares, la Mehal-la n.º 2, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía del Mar; en el *A. Lázaro*, dos banderas del Tercio al mando del teniente coronel Balmes, una sección de camillas, una sección de

(2) ALAEZ RODRÍGUEZ, O.: *Revista General de Marina*, diciembre, 1972, p. 595.

(3) CARRASCO GARCÍA, A. DE MESA GUTIÉRREZ, J.L. DOMÍNGUEZ LLOSA, S. Luis: *Imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Edit. Almena, Madrid, 2000, pp. 6-7.

(4) *Ibidem*, p. 7.

faeneros y una sección de la Compañía del Mar; en el *Navarra*, 1º batallón del Regimiento de Melilla, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía del Mar.

La segunda flotilla, Columna Vera, integrada por los siguientes buques y fuerzas: en el *Isla de Menorca*, dos tabores de Regulares, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía de Mar; en el *Jorge Juan*, una batería de 10,5 cm, una compañía de Zapadores, media compañía de Intendencia, parque móvil, una sección de agua y alumbrado, una sección de camilleros y una sección de la Compañía del Mar; en el *Florinda*, 2º batallón del Regimiento de África n.º 68, una sección de camillas, una sección de faeneros y una sección de la Compañía del Mar; en el *Sagunto*, hospital de campaña, ambulancia de montaña, sección de camillas, sección de faeneros, sección de higiene, sección de Intendencia y sección de la Compañía de Mar; en el *España n.º 5*, batallón de Infantería de Marina y sección de Pontoneros; en el *Romeu*, batallón de Cazadores de África n.º 16, dos baterías de 7 cm, parque móvil, ambulancia de montaña, media compañía y una sección de intendencia, una sección de camilleros, una sección de faeneros y una sección de la Compañía de Mar. Esta era la distribución de las tropas en cada uno de los buques:

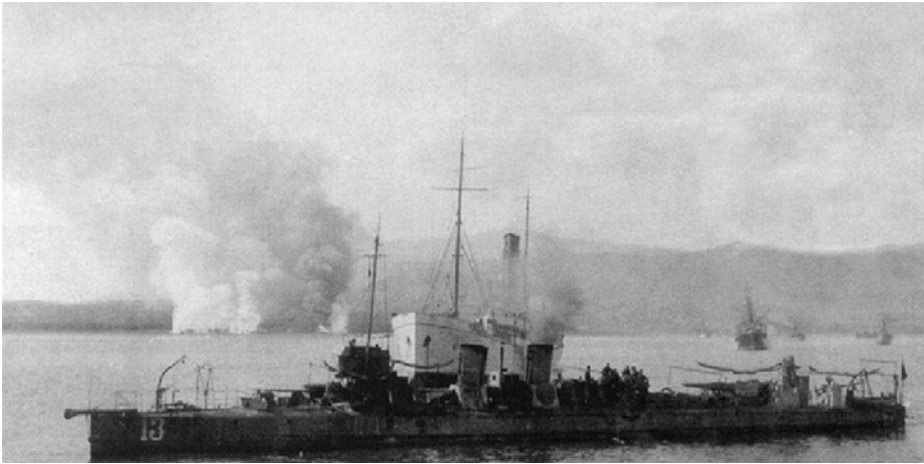
|                   |       |         |                        |       |         |
|-------------------|-------|---------|------------------------|-------|---------|
| <i>Lázaro</i>     | 1.000 | hombres | <i>Aragón</i>          | 1.000 | hombres |
| <i>Navarra</i>    | 800   | “       | <i>Sagunto</i>         | 600   | “       |
| <i>Alhambra</i>   | 1.100 | “       | <i>I. de Menorca</i>   | 800   | “       |
| <i>Jorge Juan</i> | 800   | “       | <i>Florinda</i>        | 600   | “       |
| <i>Romeu</i>      | 1.500 | “       | <i>Castilla</i>        | 1.000 | “       |
| <i>Cabañal</i>    | 1.000 | “       | <i>A. Cola</i>         | 800   | “       |
| <i>Hespérides</i> | 600   | “       | <i>Capitán Segarra</i> | 1.100 | “       |
| <i>V. La Roda</i> | 700   | “       | <i>V. Ferrer</i>       | 700   | “       |
| <i>Menorquín</i>  | 600   | “       | <i>Escolano</i>        | 1.500 | “       |

En Melilla quedaron alistados el vapor *Cullera*, para el transporte de las fuerzas de reserva, y el *Roger de Flor* (5). El *Capitán Segarra* recibió durante el desembarco varios impactos en su cubierta, aunque no hubo que lamentar, afortunadamente, desgracias personales. Los buques de la Compañía Trasmediterránea fueron divididos en 6 flotillas a cuyo frente estaba el capitán de fragata Guillermo Díaz que navegaba en el *A. Lázaro*. También en esa unidad viajaban el Cuartel General de la Comandancia de Melilla y José Pinto de la Rosa, capitán de Ingenieros, que era el responsable de todo lo referente a señales. En el *Romeu* iba el coronel Goded. La composición de las flotillas (6) y los capitanes que mandaban los buques integrados (7) en ellas quedan reflejados en el cuadro n.º 3.

(5) *Ibidem*, pp. 6-7.

(6) *Idem*.

(7) Compañía Trasmediterránea (1927): *Régimen para el ingreso y ascenso de la oficialidad. Escalafones*. Madrid. Edit. Compañía Trasmediterránea, pp. 17-20.



*Torpedero nº 13* navegando entre los transportes. Fuente: [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es)

Previo al desembarco se efectuaron varios simulacros al objeto de adiestrar a las fuerzas y coordinar las acciones. Así, el día 3 de septiembre la columna de maniobra de Melilla mandada por el general Fernández Pérez realizó prácticas en la ensenada de la antigua ciudad de Casaza, situada en la parte occidental de la base de la península de Tres Forcas, aproximadamente en la misma latitud que tiene Melilla. Esta columna había sido transportada en buques de la Compañía Trasmediterránea y estaba formada por fuerzas indígenas y del Tercio.

El día 7, a mediodía, nuevamente embarcaron en los buques de la naviera las fuerzas que mandaba el mismo general saliendo en dirección a la ensenada de Betoya al objeto de realizar un simulacro de desembarco. Los periodistas y cronistas que seguían la operación, entre ellos el corresponsal del diario *La Correspondencia Militar* Jaime Mariscal de Gante, embarcaron en el buque *A. Lázaro*; en el *Roger de Flor* y *Cirilo Amorós* cargaron el ganado caballar y mular (400 cabezas en cada buque).

El vapor *Monte Toro* llegó a Melilla, procedente de Málaga, el día 7 sobre las 23.50 horas, siendo requisado por la superioridad al objeto de incorporarlo a la operación. También ese mismo día el vapor *Gandía* llegó a ese puerto conduciendo a un oficial enfermo siendo, igualmente, requisado y enviado a Ceuta. En ese buque viajaba el hijo del general Sanjurjo. Todos los buques de la Compañía Trasmediterránea que procedían de Melilla y Málaga transportaban gran cantidad de agua potable en sus tanques para las fuerzas combatientes, que se trasegaría a dos grandes buques aljibes de la Armada, con una capacidad total de 450 toneladas, a los que, posteriormente, se abarloadrían las motoras de la Compañía de Mar, *Isidoro*, *Faraón* y *Progreso* que distribuirían el agua a las distintas posiciones de las playas.

Las barcasas tipo *K*, empleadas en la operación, fueron determinantes para el éxito del desembarco. Habían sido adquiridas en Gibraltar y eran restos de la fracasada operación de desembarco en Gallípoli. Eran de fondo plano, con un desplazamiento aproximado de 300 toneladas, y aunque podían desarrollar una velocidad de 7,5 nudos disponían de muy poca autonomía, por lo que tuvieron que ser remolcadas hasta pocos metros de la playa. Podían transportar a 300 hombres cada una, aunque algunas de las barcasas, en la operación de desembarco, superaron ese número por lo que no es difícil imaginar las condiciones tan penosas en que viajaron las fuerzas, acrecentado el sacrificio por las cuarenta y ocho horas que tuvieron que permanecer en tan reducido espacio esperando la orden de ataque. Tanto la rampa de embarque como el plan de la barcaza fueron reforzados para la operación al objeto de poder transportar los carros de combate.

## El desembarco

El desembarco estaba previsto para el día 7 de septiembre, pero las inclemencias meteorológicas obligaron a posponerlo para el día siguiente. El escenario asignado inicialmente era la bahía de Alhucemas, pero Abd el Krim se anticipa a la acción y refuerza y mina esa zona, por lo que el mando español elige las playas de Ixdain y la Cebadilla, al oeste de Alhucemas, para realizar el desembarco. Hasta las proximidades de la playa, las barcasas de desembarco *K* fueron remolcadas por los transportes de la Compañía Trasmediterránea según el siguiente orden:

|                       |                     |                        |                        |
|-----------------------|---------------------|------------------------|------------------------|
| <i>Menorquín</i>      | Barcasas n.º 6 y 11 | <i>Hespérides</i>      | Barcasas n.º 1, 5 y 15 |
| <i>Cabañal</i>        | « 9, 21 y 23        | <i>Capitán Segarra</i> | « 13, 17 y 20          |
| <i>Vicente Ferrer</i> | « 7, 18 y 22        | <i>Escolano</i>        | « 4, 8, 16 y 19        |
| <i>Castilla</i>       | « 24, 25 y 26       | <i>Vicente La Roda</i> | « 2, 3 y 10            |

El capitán de fragata Boado estaba al mando de todas las barcasas *K*, que fueron distribuidas en tres secciones comandada cada una de ellas por los capitanes de corbeta Delgado y Moreno y el teniente de navío Cervera. Componían la tripulación de cada una de las barcasas quince tripulantes (maestre, diez marineros, dos maquinistas y dos fogoneros) además del oficial (alférez de navío) que ostentaba el mando. Finalizada la contienda, y en atención a los méritos contraídos, se concedería la Medalla Naval a las tripulaciones de las citadas barcasas.

En la acción militar del desembarco podemos considerar tres fases. Una primera en la que las fuerzas embarcadas en las barcasas *K* (24 en total), protegidas por el cañoneo de las unidades navales y el bombardeo aéreo, desembarcan, al mediodía, en una primera oleada; una hora después se produce la segunda oleada escalando rápidamente las alturas de Morro Nuevo desplegando, a continuación, guerrillas que eran orientadas por los



Fuente: web de Javier Arrimada García.

cohetes y otras señales de los aeroplanos. Tres globos cautivos y otros aparatos guiaban el fuego de las tropas. A continuación, una vez conseguidos los primeros objetivos, las guerrillas se dirigieron a donde las fuerzas rebeldes tenían sus puestos de guardia y a las baterías que ya habían sido abandonadas por el enemigo. Otras fuerzas cerraron el frente. Fueron cerca de 10.000 hombres los que, en esta primera acción, se desplegaron sobre el terreno.

Una vez consolidada la cabeza de playa el objetivo de la segunda fase fue conseguir el despliegue de las tropas hacia el istmo que separa la península de Morro Nuevo, ampliando la acción hacia las playas adyacentes.

Llevar las tropas hacia la vertiente oriental fue el objetivo de la tercera fase, con lo que culminaba, felizmente, el plan trazado. Los siguientes días se dedican a consolidar las posiciones conquistadas y a penetrar en el territorio afianzando la situación. Las tropas demostraron desde el inicio de la operación una gran acometividad hasta el extremo que muchos soldados comenzaron a disparar desde las barcazas de desembarco, mientras otros se arrojaban al agua para llegar a la orilla antes que las barcazas.

Culminado el desembarco, desde el acorazado *Alfonso XIII* el general Primo de Rivera dirigía a S.M. el Rey y a los generales del Directorio el



Fuente: web de Javier Arrimada García.

siguiente telegrama: «Hoy a mediodía nuestras tropas han puesto pie en la bahía de la Cebadilla [Alhucemas] habiendo coronado media hora después y tras breve preparación los crestones inmediatos. El enemigo no opuso resistencia a las fuerzas mandadas por el general Saro».

A partir del tercer día del desembarco se estableció un servicio de correo desde Ceuta y Melilla con las bases de sus respectivas columnas al objeto de asegurar la recepción de suministros, correo, medicinas, etc. Los buques *Cullera*, en Melilla, *Jaime II* y *Lulio*, en Ceuta, cumplieron ese cometido. El 17 de septiembre quedaban restablecidas las comunicaciones marítimas entre Alhucemas, Ceuta, Melilla y Málaga. Los buques *Cullera* y *A. Lázaro* cubrirían, alternativamente, el servicio Alhucemas-Melilla, mientras que el servicio directo a Ceuta estaría a cargo del vapor *Salto*. Un guardacostas sería el encargado de transportar la correspondencia y víveres a las escuadras que operaban en las aguas de Alhucemas.

El 21 de septiembre el presidente de la Compañía Trasmediterránea, José Juan Dómine, visitaba en Ceuta los buques de la naviera que habían participado en el desembarco y felicitaba a las tripulaciones por la eficacia demostrada. A bordo del *Jaime I* proseguiría viaje a Morro Nuevo acompañando a Primo de Rivera y a su cuartel general.

En cuanto al balance final de la operación en lo que se refiere a bajas y heridos podemos detallar (8) que fueron 361 los fallecidos (24 jefes y oficiales, y de tropa 132 europeos y 205 indígenas) y 1.975 heridos (109 jefes y oficiales, y de tropa 786 europeos y 1.080 indígenas). El buque-hospital *Barceló* evacuó durante la campaña a 5.549 enfermos (65 jefes y oficiales y 5.484 de tropa) y 838 heridos (113 jefes y oficiales y 725 de tropa) a los puertos de Melilla, Málaga, Cádiz y Sevilla (9). En el *Andalucía* fueron evacuados 3.300 heridos.



### Conclusión final

Es indudable, y creemos que nadie lo cuestiona, que la acción militar del desembarco de Alhucemas era necesaria y apremiante. Un editorial del *Diario de Almería*, publicado el 17 de septiembre de 1925, incidía en las causas de la acción militar a la vez que la justificaba y las elogiaba. Detallamos algunos fragmentos de ese artículo:

Título del trabajo: La Compañía Trasmediterránea en el desembarco de Alhucemas.

«Nos acercamos rápidamente al epílogo de la gran tragedia marroquí, en cuya trama escribieron páginas de inaccesible heroísmo, soldados ignorados, que pusieron en las tierras de Marruecos rúbricas de sangre.... Es preciso que conozca el pueblo los detalles de esta lucha, donde el ejército español dialoga mano a mano con la gloria en soberbio contrapunto de heroísmo y heroísmo, para honra de sus muertos y honor de los más afortunados que tan alto pusieron el pabellón hispano... Francamente enemigos de la lucha preferimos a la situación de incertidumbre de pasados años, la contienda radical y definitiva que determine rotundamente nuestra situación actual... La operación del desembarco de nuestras tropas en la playa de Alhucemas es de una importancia incomprensible aun para miles de españoles... Han sonado para España horas de intensa gloria, y si el destino sigue favorable a las armas españolas, la gran pesadilla de Marruecos habrá desaparecido por mucho tiempo».

(8) CARRASCO GARCÍA, A.; DE MESA GUTIÉRREZ, J.L.; DOMÍNGUEZ LLOSA, S.; Luis: *op. cit.* pp. 212-216.

(9) *Ibidem*, pp. 212-213.



Desembarco en la playa de Morro Nuevo con los transportes de la Compañía Trasmediterránea al fondo. Fuente: Wikimedia Commons.

En lo que respecta a la actuación y comportamiento de las tripulaciones de los buques de la Compañía Trasmediterránea que intervinieron en la acción militar podemos decir, ya que así está reflejado en las crónicas, que fue ejemplar y sobrepasó en mucho la exigencia que la relación contractual con el Estado le demandaba. Realizaron maniobras de gran riesgo y demostraron una profesionalidad digna de encomio. Carrasco García al relatar el desembarco y las actuaciones posteriores de la operación señala (10):

«De los buques del convoy, el que primero se acercó a tierra fue el *Hespérides*, que transportaba material sanitario, por propia decisión de su capitán al considerar que tal material era de importancia vital para poder hacer frente a la curación de las bajas que se fuesen produciendo, en una maniobra muy arriesgada que fue muy celebrada por la oficialidad de los buques de guerra; hay que tener en cuenta que los buques mercantes estaban mandados por sus propios oficiales, sin que los de aquellos tuviesen intervención alguna en sus maniobras. El mencionado buque fue seguido por el *Vicente*, la *Roda* y el *A. Cola*».

El jefe de la Armada que estaba al frente del convoy marítimo dijo al rendir informe de cómo se habían desarrollado las operaciones (11):

---

(10) *Ibidem*, pp. 46-47.

(11) Compañía Trasmediterránea. Memoria, 1946, p. 31.

«Dentro del espíritu general, que nada dejó que desear, y del esfuerzo personal, que nadie, militares ni paisanos de la marina mercante regateó un momento, la de servir a V.E... No obstante, me es satisfactorio consignar que ambos [refiriéndose a sus auxiliares los Capitanes Figuerola y Pinto] se excedieron en el cumplimiento de su misión y multiplicaron extraordinariamente, con su labor enérgica y tenaz, la total de los servicios en la mar, a la que se oponían de consumo el enemigo, el tiempo y la inexperiencia de gran parte del personal que intervino».

Referente a esta operación militar el presidente de la Compañía Trasmediterránea, José Juan Dómine, se pronunciaba (12) de la siguiente manera en la presentación de la Memoria correspondiente al ejercicio 1925 ante el Consejo de Administración de la naviera el 18 de mayo de 1926:

«Constituye, no obstante, un hecho que merece muy especial mención, el esfuerzo realizado por la Compañía para cooperar, sin reparar en medios ni sacrificios de ninguna clase, al brillantísimo éxito militar del desembarco de nuestras tropas en la playa de la Cebadilla como hecho inicial y preparatorio para la sucesiva conquista y ocupación de toda la costa occidental de la bahía de Alhucemas hasta los caseríos de Axdir. Puso la Compañía a disposición del Gobierno 24 vapores que quedaron adscritos de un modo permanente a las necesidades de la campaña mientras duraran los preparativos para el desembarco, y hasta después de terminadas las operaciones de aprovisionamiento complementarias de aquél. Para otras necesidades eventuales fueron indispensables aun otras unidades, y hubo momento en que sumaban 36 las que la Compañía tuvo a disposición del Gobierno».

En *La Correspondencia Militar* de 14 de septiembre de 1925 su corresponsal, Jaime Mariscal de Gante, a quien ya hemos citado, escribía: «En su día, cuando la intensidad del momento ceda un poco, ya daré cuenta en mi diario del maravilloso esfuerzo hecho por la Compañía Trasmediterránea».

Restablecida la paz, y en atención a sus méritos, muchos tripulantes de la naviera fueron condecorados con la Medalla de la Paz de Marruecos y con la Cruz del Mérito Naval.

El 19 de octubre de 1925, en el hotel Colón de Barcelona, se celebró un agasajo a los oficiales del buque *Dédalo* y a los capitanes de los buques transporte que tomaron parte en la operación del desembarco de Alhucemas presidido por el capitán general, el comandante de Marina, señor Pedrero, el contralmirante Rodríguez Marván y otras autoridades. En nombre de los marinos mercantes habló Diego Abad, interviniendo a continuación el contralmirante Rodríguez Marván quien hizo grandes elogios de los marinos que tan bizarramente se habían portado en la citada acción militar.

---

(12) Compañía Trasmediterránea. Memoria, 1925, p. 9.

Una reflexión final antes de terminar este artículo. De las numerosas consultas efectuadas a hemerotecas y archivos se ha podido constatar que la prensa de la época, en general, no supo dar al desembarco de Alhucemas la relevancia que, a mi parecer, tuvo. Sí se la dio el *Daily News* que respecto a la acción militar comentaba: «Los generales Pétain y Primo de Rivera han emprendido una acción guerrera que habría hecho retroceder al propio Napoleón Bonaparte».

El mariscal francés Franchet D'Espèrèx al visitar la zona dijo (13): «La hazaña realizada por el ejército de desembarco en Alhucemas, permaneciendo quince días en tan reducido espacio bajo el fuego constante de la artillería enemiga, supera a la campaña de los Dardanelos».

Años más tarde el general Eisenhower estudiaría la estrategia y logística del desembarco de Alhucemas para proyectar el desembarco de Normandía.

---

(13) *Revista General de Marina*, diciembre, 1972, p. 617.

Cuadro 1. Estructura de mando de la Fuerza Operativa Combinada Hispano-Francesa

**DESEMBARCO FUERZAS CONJUNTO COMBINADAS**

Mando: Gral. Sanjurjo Sacanell

C.G.: Gómez Jordán (preparación del desembarco)

**Fuerzas Terrestres**

| <b>Agrupación Oriental (Melilla)<br/>2º Escalón</b>  | <b>Agrupación Oriental (Ceuta)<br/>1º Escalón</b>   |
|--|---|
| Mando: Gral. Fernández Pérez<br>Cor. Goded Llopis<br>Cor. Vara   | Mando: Gral. Saro y Marín<br>Cor. Franco Bahamonde<br>Cor. Martín<br>Ttecor. Campins  |
| Medios 10.000 Hombres (aproximadamente)  |   |
| Unidades de Combate: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Bandera del Tercio</li> <li>• 2 Tabores de Fuerzas Regulares Indígenas</li> <li>• 1 Harca de las Fuerzas Indígenas</li> <li>• Fuerzas de la Mehal'la Indígena</li> <li>• 1 Batallón África 16</li> </ul> Unidades de Apoyo al Combate: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Bia Obuses 105 mm</li> <li>• 2 Bias Obuses 75 mm</li> </ul> Unidades de Apoyo Operativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unidades de Ingenieros</li> </ul> Unidades de Apoyo Logístico al Combate: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unidad de Intendencia</li> <li>• Unidad de Sanidad</li> </ul> | Unidades de Combate: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 Banderas del Tercio</li> <li>• 7 Tabores de Fuerzas Regulares Indígenas</li> <li>• 2 Batallones África 3 y 8</li> </ul> Unidades de Apoyo al Combate: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Bia Obuses 105 mm</li> <li>• 2 Bias Obuses 75 mm</li> </ul> Unidades de Apoyo Operativo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unidad de Ingenieros</li> </ul> Unidades de Apoyo Logístico al Combate: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unidad de Intendencia</li> <li>• Unidad de Sanidad</li> </ul> |
| <b>Fuerzas Navales</b>   |   |
| Mando de las Fuerzas Navales al Mando: Almirante Yolig   |   |
| España   | Francia   |
| <b>Fuerzas Navales</b>   |   |
| Mando: Almirante Guerra<br>Contraalmirante García<br>Goyena (Mando Fuerzas Navales<br>Norte de África)   | Mando: Almirante Hallier  |
| <b>Fuerzas de Transporte</b>   |   |
| • 21 Buques de la Flota Mercante   |   |
| <b>Armada</b>  |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acorazados (Jaime Ii y Alfonso XII)</li> <li>• 4 Cruceros (Reina Regente, Blas de Lezo, Méndez Núñez y Extremadura)</li> <li>• 2 Cazatorpederos</li> <li>• 6 Cañoneros</li> <li>• 6 Torpederos</li> <li>• 11 Guardacostas</li> <li>• 7 Guardapescas</li> <li>• 27 Barcazas de desembarco</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 Acorazado (Paris)</li> <li>• 2 Cruceros</li> <li>• 2 Torpederos</li> <li>• 2 Monitores</li> <li>• 1 Remolcador</li> <li>• 1 Batallón de Infantería de Marina (Batallón de Infantería de Marina)</li> </ul>   |
| <b>Fuerzas Aéreas</b>  |   |
| España   | Francia   |
| Aeronáutica Militar (Ejército de Tierra)   |   |
| Mando: Gral. Soriano   |   |
| <b>Unidades Aéreas</b>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 escuadrillas (1 grupo de reconocimiento, 1 de bombardeo cada una)</li> <li>• 6 Hidroaviones de reconocimiento</li> <li>• 6 Hidroaviones de bombardeo</li> <li>• Globo cautivo</li> <li>• 1 Dirigible de exploración</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Escuadrilla de bombardeo</li> </ul>  |

Fuente: García Argüelles, Amador. Enero-Febrero 2001. 75 Aniversario del Desembarco de Alhucemas.  
*Military Review*

Cuadro 2. Características de los buques de la Compañía Trasmediterránea.

| <b>buque</b>           | <b>Año Const</b> | <b>Constructor</b>                            | <b>TRB</b> | <b>Eslora m</b> | <b>Manga m</b> | <b>Puntal m</b> | <b>Calado m</b> | <b>Potencia</b> | <b>V</b>   |
|------------------------|------------------|---|------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|
| <i>Roger de Flor</i>   | 1987             | A. Rodger & co.<br>Port Glasgow               | 1.071      | 80,88           | 10,36          | 7,72            | 6,96            | 155 NHP         | 10,2 nudos |
| <i>Aragón</i>          | 1902             | R Thompson & Sons<br>Sunderland               | 1.896      | 83,25           | 11,80          | 7,15            | 5,80            | 950 HP          | 9,00 nudos |
| <i>Castilla</i>        | 1900             | R Thompson & Sons<br>Sunterland               | 1.905      | 82,50           | 11,10          | 7,20            | 5,10            | 157 NHP         | 10,0 nudos |
| <i>Navarra</i>         | 1908             | R Thompson & Sons<br>Sunderland               | 1.692      | 78,40           | 10,67          | 7,96            | 6,40            | 153 NHP         | 10,0 nudos |
| <i>Andalucía</i>       | 1892             | R Thompson & Sons<br>Sunderland               | 1.818      | 76,40           | 11,07          | 7,30            | 5,80            | 168 NHP         | 10,0 nudos |
| <i>Rey Jaime II</i>    | 1906             | Swan Hunter & Wigham<br>Richardson. Newcastle | 1.370      | 80,00           | 10,50          | 6,44            | 5,05            | 1.050 HP        | 16,3 nudos |
| <i>Isleño</i>          | 1886             | Todd & Macgregor<br>Glasgow                   | 606        | 59,13           | 8,53           | 4,60            | 3,97            | 456 HP          | 11,0 nudos |
| <i>Menorquín</i>       | 1881             | H.M. Mcintye & Co.<br>Ltd. Paisley            | 933        | 66,00           | 9,20           | 4,76            | 3,40            | 160 NHP         | 10,0 nudos |
| <i>Capitán Segarra</i> | 1918             | Compañía Euskalduna<br>Bilbao                 | 2.061      | 85,34           | 11,13          | 7,20            | 7,55            | 1.300 HP        | 13,2 nudos |
| <i>Romeu</i>           | 1918             | S.E.<br>Construcción Naval<br>Cartagena       | 3.070      | 97,50           | 13,20          | 7,95            | 6,16            | 2.000 HP        | 14,1 nudos |
| <i>Escolano</i>        | 1920             | S.E.<br>Construcción Naval<br>Cartagena       | 3.058      | 97,50           | 13,23          | 8,84            | 6,33            | 2.000 HP        | 13,7 nudos |
| <i>Cullera</i>         | 1874             | Henderson Coulbron<br>& Co. Renfrew           | 895        | 69,69           | 9,20           | 5,26            | 2,70            | 138 NHP         | 8,5 nudos  |
| <i>Cirilo Amorós</i>   | 1893             | Campbeltown S.B.Co.<br>Ltd.<br>Campbeltown    | 1.252      | 70,10           | 9,96           | 5,00            | 4,20            | 750 HP          | 10,0 nudos |
| <i>Hespérides</i>      | 1892             | Swan, Hunter Wigham<br>Ricardsons &           | 907        | 59,46           | 8,84           | 6,48            | 4,10            | 180 NHP         | 10,0 nudos |

| buque                  | Año Const | Constructor  | TRB   | Eslora m | Manga m | Puntal m | Calado m | Potencia | V          |
|------------------------|-----------|--|-------|----------|---------|----------|----------|----------|------------|
|                        |           | Co. Newcastle                                      |       |          |         |          |          |          |            |
| <i>Cabañal</i>         | 1893      | Mac Llwayne & Mc Coll Ltd. Belfast                 | 1.516 | 70,57    | 10,31   | 7,37     | 5,20     | 200 NHP  | 11,0 nudos |
| <i>Sagunto</i>         | 1875      | J. Readhead & Co. Ltd. South Shields               | 962   | 67,39    | 8,84    | 4,93     | 5,05     | 492 HP   | 10,5 nudos |
| <i>Villarreal</i>      |           | W. Dobson & Co. Newcastle                          | 1.593 | 70,57    | 10,31   | 7,37     | 5,10     | 208 NHP  | 12,8 nudos |
| <i>Vicente Ferrer</i>  | 1878      | M. Pearse & Co Ltd. Stockton                       | 972   | 69,86    | 9,02    | 4,43     | 3,10     | 165 NHP  | 10,0 nudos |
| <i>A. Lázaro</i>       | 1896      | N. Otero Sestri Ponente Génova                     | 1.514 | 86,36    | 11,25   | 6,90     | 5,85     | 3.600 HP | 16,7 nudos |
| <i>Barceló</i>         | 1890      | Richardson. Duck & Co. Ltd. Stockton               | 1.855 | 85,18    | 10,80   | 7,25     | 5,10     | 264 NHP  | 11,0 nudos |
| <i>Jorge Juan</i>      | 1883      | J. & G. Thompson Clydebank                         | 1.351 | 86,00    | 9,78    | 6,40     | 5,15     | 461 NHP  | 10,5 nudos |
| <i>A. Cola</i>         | 1867      | Denton. Gray & Co. West Hartlepool                 | 1.018 | 63,30    | 9,05    | 5,60     | 5,18     | 132 NHP  | 10,0 nudos |
| <i>Alhambra</i>        | 1892      | R. Thompson & Sons Sunderland                      | 1818  | 76,40    | 11,07   | 7,30     | 5,80     | 168 NHP  | 10,0 nudos |
| <i>Isla de Menorca</i> | 1883      | Forges et Chantiers de la Méditerranée             | 1.022 | 75,90    | 9,11    | 5,12     | 5,05     | 720 NHP  | 11,5 nudos |
| <i>Río Francolí</i>    | 1902      | Swan, Hunter & Wigham Richardson Newcastle on Tyne | 2.336 | 88,00    | 12,80   | 6,30     | 5,86     | 1.110 HP | 11,5 nudos |
| <i>Vicente La Roda</i> | 1899      | J.Scott & Co. Ltd. Kinghom                         | 1.508 | 78,27    | 10,43   | 5,05     | 5,15     | 1,120 HP | 13,0 nudos |

Elaboración propia a partir de los datos de Díaz Lorenzo, J.C. (1998). *Historia de la Flota*, Madrid.

Cuadro 3. Composición de las flotillas en el desembarco de Alhucemas

|                      |                        |  |
|----------------------|------------------------|--|
| <b>Flotilla Nº 1</b> | <i>A. Lázaro</i>       | Capitán José Navarrete Quintero              |
|                      | <i>Aragón</i>          | Capitán González López                       |
|                      | <i>Navarra</i>         | Capitán Buenaventura Inchausti Inchasagarri  |
|                      | <i>Sagunto</i>         | Capitán Juan Tonda Tur                       |
| <b>Flotilla Nº 2</b> | <i>Alhambra</i>        | Capitán Juan Arriandiaga Erezuma             |
|                      | <i>I. de Menorca</i>   | Capitán Miguel Pérez Mompell                 |
|                      | <i>Jorge Juan</i>      | Capitán Mateo Seguí Darder                   |
|                      | <i>Florinda</i>        | Capitán Luis Gaspar Laceras                  |
| <b>Flotilla Nº 3</b> | <i>Romeu</i>           | Capitán Silvestre Sensat Oliver              |
|                      | <i>Roger de Flor</i>   | Capitán Alejandro Gummá Marti                |
|                      | <i>Villarreal</i>      | Capitán José Espejo Jaén                     |
|                      | <i>Cullera</i>         | Capitán Tomás Alsina Pagés                   |
| <b>Flotilla Nº 4</b> | <i>Castilla</i>        | Capitán Pedro Regalado Palacios              |
|                      | <i>Cabañal</i>         | Capitán José M <sup>a</sup> Sanchos Escolano |
|                      | <i>A. Cola</i>         | Capitán Gerardo Corpas Valero                |
|                      | <i>Hespérides</i>      | Capitán Roberto Pitarch Pechuan              |
| <b>Flotilla Nº 5</b> | <i>Capitán Segarra</i> | Capitán Cristóbal Doménech Peiró             |
|                      | <i>Vicente La Roda</i> | Capitán Joaquín de Seoane Segovia            |
|                      | <i>Vicente Ferrer</i>  | Capitán Juan V. Azcárate Mendialdua          |
|                      | <i>Menorquín</i>       | Capitán José Boix Mingot                     |
| <b>Flotilla Nº 6</b> | <i>Escolano</i>        | Capitán Pascual Silvestre Albors             |
|                      | <i>Cirilo Amorós</i>   | Capitán Herrera                              |
|                      | <i>Barceló</i>         | Capitán José Oller Taroncher                 |
|                      | <i>Andalucía</i>       | Capitán Juan Estela Abraham                  |
|                      | <i>Rey Jaime II</i>    | Capitán Francisco Marsal Español             |

Fuentes: Elaboración propia a partir de los datos de Carrasco García, A., de Mesa Gutiérrez, J.L. Domínguez Losa, S.L. (2000). *Imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Madrid. Edit. Almena ediciones, pp. 6-7 y Cía. Trasmediterránea (1927). Memoria.

### Bibliografía

- ALAEZ RODRÍGUEZ, O.: *Revista General de Marina*, diciembre, 1972.  
 Biblioteca Digital de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.  
 Biblioteca Virtual de Prensa Histórica.  
 Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.  
 CARRASCO GARCÍA, Antonio; DE MESA GUTIÉRREZ, José Luis; DOMÍNGUEZ LLOSA, Santiago Luis: *Las imágenes del desembarco. Alhucemas 1925*. Almena Ediciones, Madrid, 2000.  
 Compañía Trasmediterránea (1927). *Régimen para el ingreso y ascenso de la oficialidad. Escalafones*. Compañía Trasmediterránea, Madrid, 1927.  
 DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Historia de la Flota*. Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1998.  
 GARCÍA ARGÜELLES, Amador: *75 aniversario del Desembarco de Alhucemas*. Military Review, enero-febrero, 2001  
 GÓMEZ SANTOS, Marino: *Todo avante*. Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1991.  
 Hemeroteca La Vanguardia Española.  
 Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España.  
 LÓPEZ RIENDA: *Abd-El-Krim contra Francia*. Calpe. Madrid, 1925.  
*Revista General de Marina*, diciembre, 1972.  
 SANTIAGO GUERRERO, M; TRONCOSO, J.M.; y QUINTANA B.: *La columna Saro en la campaña de Alhucemas*. Barcelona, 1926.  
 Web de Javier Arrimada García.  
 Web [www.armada.mde.es](http://www.armada.mde.es).  
 Web Wikimedia Commons.

# VIDA Y OBRA DEL MARINO FRANCISCO MILLAU MARAVAL (1728-1806)

Carmen MARTÍNEZ MARTÍN  
Doctora en Geografía e Historia

Mi interés por conocer mejor a este marino nace a medida que iba encontrándome su nombre en diversos documentos, a raíz de los estudios que venía realizando sobre la frontera entre el Río de la Plata y Brasil en la segunda mitad del siglo XVIII; así tras una larga y laboriosa tarea de búsqueda documental y bibliográfica sobre él, ha sido posible dar una amplia semblanza de Francisco Millau.

Revisamos su vida desde tres aspectos distintos: de una parte, como guardia marina de la Real Armada y durante los años de actividad en ella, siguiendo las pautas de biografías ya publicadas basadas en los expedientes de marinos conservados en archivos estatales, fundamentalmente del Ministerio del Ejército (1); otro importante lugar lo ocupará su actividad cartográfica sobre las regiones del Río de la Plata, ya que a pesar del interés que ofrecen estos mapas, todavía carecemos de monografías al respecto; y finalmente daremos a conocer su ámbito familiar, que ayudará a comprender con más acierto su trayectoria profesional, pues aunque con las lagunas propias de esta clase de estudios que nos obligó a ampliar la consulta a los protocolos notariales, estamos en condiciones de aportar datos hasta ahora ignorados por su familia.

A grandes rasgos se podría decir que nos encontramos ante un marino de carrera que vivió en una etapa de engrandecimiento de la Marina de Guerra Española regida por una Secretaría desde 1714, llevada a cabo por los monarcas de la dinastía de los Borbones, principalmente gracias a las reformas ilustradas durante el reinado de Carlos III en la segunda mitad del siglo XVIII (2). En tales circunstancias, Francisco Millau participó en destacados acontecimientos de la historia de España, dentro y fuera de sus fronteras peninsulares, especialmente en tierras americanas, más concretamente en el virreinato del Río de la Plata, dejando memoria de su amplio conocimiento sobre la geografía de esa región en un momento en que se desconocía gran parte de su territo-

---

(1) PAVÍA PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería Biográfica de los Generales de Marina*, Madrid, 1873, Tomo II, pp. 527-528

(2) MERINO, José P.: *La Armada Española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981, cap. I.

rio y además urgía obtener datos sobre aquellos parajes lindantes con Brasil ante el continuo avance de los portugueses. Y como se verá, tampoco desmerece su vida familiar, pues fue un buen padre de familia numerosa, y como él, la mayoría de sus hijos estuvieron inmersos en las redes de influencias generadas entre los oficiales de Marina durante el periodo que les tocó vivir.

### Orígenes familiares

Desde su nacimiento, Francisco Millau vivió en un ambiente favorable para inclinarse hacia la carrera de marino. Era hijo de Luis Millau (3), natural de Marsella, residente en la provincia gaditana, donde a los 50 años de edad ejercía el cargo de comisario Real de Guerra y Marina (4), y seguramente en el que estaba desde 1732, porque encontramos varias cartas de ese año escritas desde La Carraca (Cádiz) sobre diversos abastecimientos y control de los navíos de guerra de la Real Armada en aquel departamento (5) para abastecer la fortaleza de Puente Zuazo que estaba bajo su mando.

Por el testamento de Francisco Millau, emitido en Cádiz en 1757, podemos precisar que sus abuelos paternos fueron Diego Millau, residente en Cádiz, e Isabel Gandía. Su padre casó a los 32 años con Dionisia Josefa Mirabel (o Maraval), perteneciente a una familia del Puerto de Santa María (Cádiz) (6), hija de Juan de Miraval y Margarita Vaset. En la fecha del testamento tenía dos hermanos, Luis Ignacio, teniente del regimiento de Bruselas de 30 años de edad, otro menor, Ignacio José de 28 años, que como él era entonces alférez de navío de la Real Armada (7) y una hermana, María Magdalena de 25 años. La familia debía residir en la fortaleza de Puente

---

(3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón (1830-1908)*, tomo VII, facsímil (1973), Museo Naval, Madrid, p. 400. Anota que escribía Luis Milhaud al ministro Arriaga desde Cádiz, 26 de octubre de 1757, añadiendo que españolizó su apellido, firmando Millau. Generalmente suele apellidarse Millau, aunque en algún documento aparece su firma como Milhaud.

(4) Archivo Protocolo de Cádiz (APCA) Pro. Francisco Castellanos, CA-2180, fols. 1-2. Cádiz, 4 de enero de 1757.

(5) Archivo Museo Naval (AMN). Mss. 2319. Doc. 1 sobre la calidad de las lanas de Valencia, de la partida recibida en Sevilla 18-enero-1732. Doc. 4, 5 y 13, el último sobre razón de grasas y borras de aceite de cada uno de los navíos, y sobre señales de reconocimiento que manda el rey observar. Y Doc. 23, informando del estado de los géneros que se necesitan reemplazar en los almacenes generales de La Carraca.

(6) APCA, Pro. CA-1036, fols. 802-805. Testamento de Luis Millau. Recoge que Josefa Maraval no trajo dote, ni yo capital. En el mismo archivo hay otros testamentos de la familia (CA-1181, fols. 27-28) que ponen de manifiesto que su madre tenía una hermana Ursula Maraval, casada con el marino Juan Manuel Pardo, con testamento en el mismo Protocolo, fols. 553-555, Cádiz, 30 de diciembre de 1769.

(7) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, p. 400. En la carta ante citada decía que tenía dos hijos, oficiales de la Marina, empleados en las demarcaciones del Orinoco y del Paraguay, y que uno de ellos, autor de un mapa sobre *América Meridional* en cuatro hojas, seguramente se trata del ejemplar al que más tarde haremos referencia.

Suazo, hoy desaparecida, en la Isla de León (San Fernando, Cádiz), de la que su padre era gobernador, y donde nació Francisco Millau, bautizado en la iglesia castrense el 3 de setiembre de 1728, actuando como padrino el teniente capitán don Francisco Beaulieu.

Sentó plaza en el Cuerpo de Caballeros Guardias Marinas de Cádiz el 27 de setiembre de 1742, a los catorce años de edad. La Academia era una institución creada en 1717 para formar a los nuevos marinos; desde su fundación se suceden las reformas, entre los cargos creados estaban el de Intendente General y Secretario de Marina. En la fecha de su ingreso, el pase a la Academia vino del secretario José Campillo. Asimismo ingresó su hermano menor Ignacio, el 2 de diciembre del año siguiente, ascendiendo ambos a alférez de fragata el 28 de octubre de 1751 (8).

### **Comisionado en la empresa demarcadora del Río de la Plata**

En esta situación, ambos hermanos fueron reclamados para participar en la demarcación de las fronteras en Sudamérica, como había sido establecido entre España y Portugal en el reinado de Fernando VI, tras una larga y laboriosa negociación que culminó con el llamado Tratado de Madrid del 1 de enero de 1750, gestionado por los plenipotenciarios Tomás de Silva Téllez del lado portugués y José de Carvajal y Lancaster por España (9).

Desde la firma del Tratado, ambas Cortes organizan un plan conjunto con el que llevar a cabo el reconocimiento del terreno y la fijación de la frontera en los términos de los límites que recogían las cláusulas acordadas en el referido Tratado. Con tal finalidad, desde Madrid fueron organizadas dos expediciones; una al norte en las cuencas del Orinoco y Amazonas, y la del sur en la cuenca del Río de la Plata. Al mismo tiempo, para resolver las cuestiones diplomáticas, políticas o técnicas, en cada expedición iba un comisario principal representante de su Nación: la del Río de la Plata, presidida por don Gaspar Munive, marqués de Valdelirios, en calidad de representante regio por España y del lado portugués Gómez Freire de Andrade, capitán general y gobernador de Río de Janeiro. Ambos eran responsables de la ejecución del Tratado en esta parte de Sudamérica, según los artículos 4º al 10º del Tratado de Madrid, correspondiente a las fronteras de las gobernaciones de Paraguay y Buenos Aires con Brasil. Ostentaban los cargos con máximos poderes sobre

---

(8) Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGM). Cuerpo General, Exp. de Francisco e Ignacio Millau Maraval (629/755).

(9) El texto del Tratado fue publicado en la Imprenta del Mercurio, 1750; un ejemplar del mismo se encuentra en el AHN, Estado 4677, Exp. 1, certificado al final por Francisco Auzmendi, oficial de la Secretaría de Estado y de Despacho Universal de Indias. También entre las numerosas obras que más tarde han publicado del texto del referido tratado, destacamos CALVO, Carlos: *Colección completa de los Tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios y otros actos diplomáticos de todos los estados de América Latina desde el año de 1493 hasta nuestros días*. París, tomo II, 1865, pp. 242-260.

otras autoridades de la zona y asimismo eran los encargados de dar las ordenanzas de cómo debían gobernarse los demarcadores, o la manera de conducir los víveres, armas, pertrechos, etc. según las instrucciones recibidas de los plenipotenciarios de Madrid, a fecha de 17 de abril de 1751.

Cada expedición quedó dividida en tres Partidas demarcadoras, formadas por un comisario principal, representante de su Nación con la máxima autoridad, acompañados de sus correspondientes astrónomos y geógrafos, la mayoría de ellos miembros de la Armada, jóvenes entre 23 y 27 años que iniciaban su carrera con una destacada preparación en matemáticas, cosmografía y náutica para llevar a cabo los trabajos de campo. Todos ellos serían recompensados económicamente, con ayuda de costa desde su embarque hasta el regreso de la misión, y con ascenso en su graduación. Además, cada Partida iba acompañada de una tropa de escolta, encargada de la distribución de los víveres, formación de ranchos, campamentos, traslado de material o defensa contra los indígenas. Para las cuestiones médicas iban tres cirujanos, uno en cada Partida, elegidos en España por la Secretaría de Estado; y por real orden, Buen Retiro 24 de agosto de 1751, se dispuso que acompañen a las tres Partidas sus respectivos capellanes.

La tarea encomendada era determinar las coordenadas geográficas del territorio: «... cotidianamente a la hora de mediodía tomen los geógrafos y astrónomos de ambas naciones la altura del Sol, y apunten la variación de la aguja, y de noche cuando el tiempo y demás circunstancias lo permitan, hagan las observaciones astronómicas para determinar las longitudes y situación de las tierras» (artículo 27 de las Instrucciones) (10). Por tanto debían recorrer el terreno y de mutuo acuerdo con los portugueses, ir levantando la raya fronteriza en donde de hito en hito se colocarían los mojones o piedras labradas. A su vez estaban encargados de cartografiar el territorio reconocido, concretamente el artículo 30 de las Instrucciones para la expedición del sur manifiesta que los geógrafos formarían un mapa todos los días de común acuerdo con el artículo (11) del Tratado, incluyendo el país por donde pase la raya y alcance con la vista o de lo que tuviesen noticias fidedignas.

A esta expedición fueron asignados los dos marinos de la familia Millau Maraval; no obstante Ignacio, el menor, no pudo llegar a tiempo para embarcar, por lo que tuvo que incorporarse en calidad de cosmógrafo a la expedición de Límites al Orinoco, al mando del capitán de fragata José de Iturriaga, cuyos preparativos retrasaron cuatro años su embarque hacia América. Mientras, Francisco Millau recibió oficio para embarcarse en la fragata *Jasón* anclada en el puerto de Cádiz, al mando de Juan de Echevarría. Tenía entonces 23 años de edad e iba en compañía de otros miembros de la expedición y bajo la autoridad de Gaspar Munive. Salen de Cádiz el 16 de noviembre de

---

(10) AHN, Estado 7403, Instrucciones para la demarcación del Río de la Plata. Madrid, 17 de enero de 1751.

(11) El 15 de febrero de 1754, la *Inmaculada Concepción* y la *Santa Ana* abandonaron Cádiz, convoyadas por las fragatas *Armiona*, *Venus* y *El Aguilón*.

1751, convoyados por los navíos *Dragón* y *América*, al mando del capitán Pedro Stuard hasta alcanzar los cabos (30° 50' LS y 5° 5' Long. W meridiano de Tenerife), ya libre de enemigos (12).

El 19 de diciembre pasaron la línea equinoccial y, como el rey había dispuesto, ya embarcados, los oficiales de marina ascendieron en su carrera; el día 30, pasadas las islas Canarias, a los 20° de latitud meridional, el comisario Valdelirios abrió los pliegos que contenían los ascensos de los oficiales, correspondiendo a Francisco Millau el de alférez de fragata (13) con fecha 28 de octubre de ese año, tras nueve años de servicio en la Armada. Después de 72 días de navegación, el 26 de enero del año siguiente, llegó la fragata *Jasón* al puerto de Montevideo, donde permaneció la expedición durante dieciocho días, y tras asegurar la práctica de la navegación del río de la Plata, alcanzan Buenos Aires el 17 de febrero. Desde entonces y durante diez años residió en el Río de la Plata.

Pero dada la amplitud del sector de la frontera que tenían que reconocer, fueron divididos los demarcadores en tres Partidas de límites, en cada una de ellas iban expertos españoles y portugueses, en igual número, para llevar a cabo las tareas encomendadas, siendo designado Millau Maraval para la segunda Partida, en calidad de geógrafo. Partiendo la expedición demarcadora el 23 de agosto para unirse a la portuguesa en la costa atlántica, en el lugar de Castillos Grandes donde comenzaba la frontera fue erigido el primer mojón fronterizo el 23 de octubre de 1752. Pero lo que parecía una labor rápida, se retrasó dos años debido a la rebelión de los indios guaraníes, que se negaban a abandonar los siete pueblos cedidos por España a Portugal en el Tratado. Por tanto, la segunda Partida a la que pertenecía Millau, debió esperar a que se resolviese el alzamiento de los indios guaraníes que impedían el paso de los demarcadores por el territorio de las Misiones.

Durante el tiempo que duraron las guerras contra los guaraníes, entre 1753 y 1756, Millau participó en la primera campaña del gobernador de Buenos Aires, don José de Andonaegui, contra los indios sublevados de las Misiones, y, sobre todo, volcó su interés en los trabajos científicos preliminares a la labor que tenía encomendada en la segunda Partida. Ya en otoño de 1757, finalizadas las guerras, navegaba Francisco Millau junto con los miembros españoles de su Partida por el río Uruguay para reunirse con los portugueses. En aquel viaje, tras una dificultosa navegación fluvial entre arrecifes y escollos, llegaron al salto chico del Uruguay, y de allí fueron trasladados en carretas de bueyes al pueblo de Yapeyú, donde debió quedarse Millau por encontrarse enfermo. Ya restablecido, pasó al pueblo de San Borja aunque con retraso por las abundantes lluvias (14), incorporándose más tarde a su Partida

(12) Archivo General de Simancas (AGS). Estado 7377, Exp. 128.

(13) *Ibidem*, Exp. 132. Carta de agradecimiento de Francisco Millau a José de Carvajal y Lancaster, Buenos Aires, 28 de abril de 1752.

(14) MILLAU, Francisco: *Descripción de la Provincia del Río de la Plata* (1772). Col. Austral, Edición y estudio preliminar R. Konetzke, 1947, pp. 143-144. Dos cartas de Millau a Valdelirios, San Borja 24 y 27 de octubre de 1757.

y alcanzando el pueblo de San Nicolás donde le esperaba el comisario Valdelirios para comenzar sus trabajos de demarcación.

Ya a principios de diciembre de 1757, viéndose Valdelirios con las comisiones demarcadoras, avisó a su colega Freire para señalar el lugar y tiempo para sus juntas, y en este compás de espera, se produjo una polémica larga y enconada, entre los dos comisarios principales, acerca del verdadero origen del río Ibicui y por dónde se debería trazar la raya fronteriza. Ésta fue la razón de que redactara un informe técnico sobre la situación de las fuentes del río Ibicui en la raya correspondiente a los demarcadores de la primera Partida, firmado en San Nicolás el 26 de mayo de 1758 (15).

Y tras ser recibidas de los principales comisarios, las instrucciones correspondientes para la empresa que debía realizar la segunda Partida demarcadora, fue organizada la comitiva española, compuesta por los siguientes miembros: Francisco de Arguedas, primer comisario; Francisco Millau y Maraval, segundo comisario y geógrafo y Juan Norberto Marrón, en calidad de astrónomo y, además, una tropa de escolta compuesta de 25 soldados y un tambor, 14 sirvientes y criados, 70 indios remeros y prácticos del país, capellán y cirujano, transportados todos ellos en 21 balsas y diez canoas (16).

Reunidos con los comisarios portugueses, comenzaron el reconocimiento del terreno el 6 de enero de 1759 y, una vez concluidos los trabajos de campo, permanecieron en las Misiones hasta el 15 de febrero del año siguiente para poder finalizar los mapas y el diario de la expedición de mutuo entendimiento con los portugueses, siendo entregados al comisario principal, con fecha 8 de abril. Y así Valdelirios lo comunicaba al rey, ascendiendo a Millau a teniente de fragata el 12 de abril de 1760.

Pero, al subir al trono Carlos III en diciembre de ese año, se produjo un cambio en la política exterior, y en consecuencia fue anulado el Tratado de Límites de 1750 volviendo a la situación anterior, dando paso a uno nuevo firmado en El Pardo el 12 de febrero de 1761; entre otras órdenes complementarias, los miembros de las Partidas españolas debían volver a la ciudad de Buenos Aires para su regreso a la Península. Una parte de ellos embarcó el 30 de abril de 1761 en el *San Pedro*, navío registro de la Compañía Real de Buenos Aires, el resto en el registro el *Vigilante* que salió el 10 de julio de 1761, en este último embarcó Francisco Millau, que alcanzó el puerto de Cádiz el 10 de octubre del mismo año, recibiendo licencia del comandante de Marina de aquel puerto, Andrés Reggio, para seis meses (17).

---

(15) MARTÍNEZ MARTÍN, Carmen: «La nueva frontera Brasil-Río de la Plata en el tratado de 1750: la demarcación del río Ibicui por la primera Partida de límites», en *Ciencia, Economía y Política en Hispanoamérica Colonial* (Dir). A. Gutiérrez, CSIC, Sevilla, 2000, pp. 433-450.

(16) AMN, Mss. 125.

(17) AGS, Secretaría de Marina, Leg. 22. Exp. 185. Carta Juan Gerbaut a Arriaga, notificándole la licencia para el permiso, Cádiz, 25 de octubre de 1761.

## Su casamiento en Buenos Aires

Antes de volver a España, se casó con Micaela Merlos en Buenos Aires, recibiendo la autorización del marqués de Valdelirios, quien en carta al secretario Ricardo Wall, le exponía las razones favorables del interesado para poder contraer matrimonio de acuerdo con las ordenanzas establecidas. Entre otras cualidades destacaba el origen distinguido de la esposa, pero además tuvo en cuenta los méritos contraídos por Francisco Millau en los años que estuvo bajo su mando en territorio americano (18). Igualmente solicitó la autorización al secretario de Marina Julián de Arriaga, siendo aprobada la licencia de casamiento por el rey (19).

En cuanto a su esposa, debemos destacar que pertenecía a una distinguida familia radicada en Buenos Aires, numerosos miembros de ella ejercieron la carrera militar en la referida ciudad. Era hija legítima de Miguel de Merlos, nacido en Buenos Aires, bautizado en su catedral en 1699 y colegial del Real de San Juan Bautista. Durante siete años fue alférez y capitán de Milicias del Presidio de Buenos Aires y más tarde sargento mayor de Guardias españolas de la plaza. Sirvió el cargo de maestro de campo de la provincia de Esteco (Tucumán), obteniendo el título el 23 de abril de 1728. Y entre otros méritos llegó a alcalde y procurador general de la ciudad de Buenos Aires. Su madre era María de Saz, natural de Sevilla.

A través del expediente de su padre para obtener hábito de Caballero de Santiago, en 1744 (20), sabemos que nació en Buenos Aires, adonde llegó su abuelo, natural de Murcia, que, igualmente, destacó por su carrera militar, alférez y capitán de Infantería de Buenos Aires, casado en su catedral con una criolla, Rosa Martínez Guerrero, natural de Santiago de Chile, hija del también militar Juan Martínez Guerrero que sirvió en el presidio de Buenos Aires más de 32 años, como soldado, alférez y capitán de Infantería (21). Igualmente está documentada la carrera militar de su hermano Joseph Ignacio Merlos Guerrero.

Los padres de Micaela Merlos eran entonces vecinos en Buenos Aires, una ciudad que no superaba los 14.000 habitantes, según el padrón levantado en 1738, en donde la familia vivía con nueve hijos en una casa situada cerca del colegio e iglesia de la Compañía de Jesús. En el padrón de 1744, su padre Miguel Merlos de 30 años estaba ausente en España, pero vivían en la casa su esposa y nueve hijos: seis hijas, Rita, Josefa María, Ana, Ignacia Juana, Luisa y Micaela; dos varones, Francisco y Gregorio, los menores de la familia, el último tenía sólo un año. Debían de tener una posición holgada pues el último padrón consultado nos informa que poseían siete esclavas, la

---

(18) AGS. Marina, Leg. 22, Exp. 51.

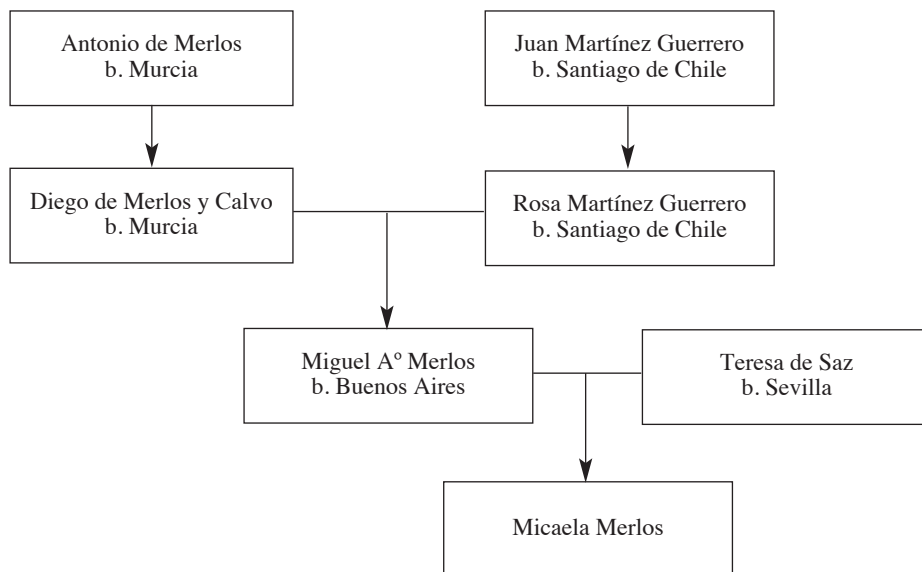
(19) *Ibidem*, Buen Retiro 5-diciembre-1761.

(20) Resumen del mismo en LOHMAN VILLENA, Guillermo: *Los americanos en las órdenes nobiliarias*, Madrid, CSIC, 1993, vol. I, pp. 270-271.

(21) Archivo General Militar de Segovia (AGSE), Exp. de José Merlos (M-3003). Desde el 4 de junio de 1646 hasta el 2 de agosto de 1694 en que falleció.

mayoría eran mulatas o negras y tres esclavos igualmente mulatos o negros (22). Y revisando este padrón se deduce que la familia poseía otras viviendas de alquiler en la ciudad.

### Ascendencia familiar de Micaela Merlos (23)



Del matrimonio de Francisco Millau con Micaela Merlos nacieron seis hijos, como se desprende de sus testamentos, el último de 1805; tres de ellos varones, bautizados en la ciudad de Buenos Aires: el mayor, Francisco, en la iglesia parroquial de San Nicolás de Bari, y como su padre ingresó en la Academia de Guardias Marinas en 1777. De acuerdo con su expediente personal (24), sirvió a la Real Armada hasta su fallecimiento el 12 de diciembre de 1831, por tanto 54 años de servicios en diferentes destinos, ascendiendo hasta brigadier de la Real Armada y condecorado el 3 de abril de 1816 con la cruz y placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo; para esta fecha nombra unas treinta embarcaciones distintas en su expediente, incluso llegó a solicitar el gobierno y capitanía de Filipinas en 1816. Estuvo casado con Mónica de los Dolores Rosique, con licencia solicitada a don Antonio Valdés en 1794, y de su descendencia tenemos a Luis Millau Rosique, igualmente

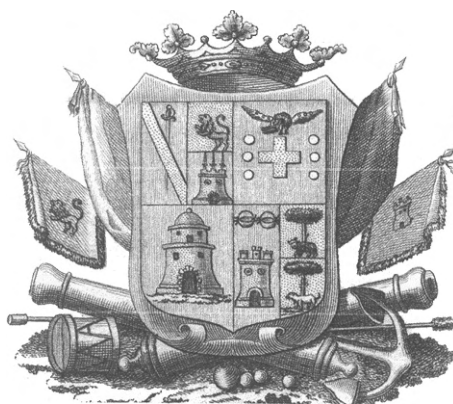
(22) Padrones de la ciudad y campaña de Buenos Aires (1726-1810), en *Documentos para la Historia Argentina*, Buenos Aires, 1920-1810, tomo X, p. 427

(23) b: bautizado/a

(24) AGM. Cuerpo General, Exp. Francisco Millau Merlos (620/756.)

guardia marina desde 1818, hasta su fallecimiento como capitán de navío de segunda clase retirado a los 80 años de edad (25).

Menos brillantes fueron las carreras de sus hijos Miguel y Joseph M.<sup>a</sup>, nacidos y bautizados en Buenos Aires, respectivamente el 1.º de febrero de 1770 y cinco años más tarde el segundo. En ambos casos actuó como padrino Juan Baltasar Maciel, canónigo magistral del obispado del Río de la Plata, examinador de cánones y leyes en la universidad del Reino de Chile, y asimismo abogado de la Real Audiencia de Charcas (26). Los dos sentaron plaza de guardiamarinas en 1785, aunque en 1787 estaban retirados. Sin embargo, encontra-



Armas de su hijo don Francisco Millau y Merlos, contenida en un pasaporte dado en Barcelona, 20 de julio de 1827. Era entonces brigadier de la Real Armada, comandante militar de Marina del Tercio Naval de Barcelona.

mos varias cartas de recomendación para su rehabilitación en la Real Armada, respaldadas sus peticiones sobre todo por los buenos servicios realizados por su padre así como para conservar el lustre familiar. Su hermano mayor al que antes nos hemos referido, solicitó para su hermano Miguel un oficio en el cuerpo de los Fijos de América con la graduación que quisiera, o que fuera colocado en el departamento de la Isla de León en el Ministerio de Marina a fin de poder remediar su pobreza, conservando el lustre familiar. Añade que fue licenciado de guardiamarina, sin nota indecorosa en el año 1787, y que había servido en el Regimiento Fijo de Ceuta con justificada conducta y aptitud militar, pasando más tarde a su casa a la edad de 31 años (27).

Nuestro biografiado tuvo además tres hijas: M.<sup>a</sup> Felisa que fue monja en las Recoletas Agustinas de Chiclana y que en 1822, la fecha del testamento de Micaela Merlos, su madre, no la nombra; otra llamada Gertrudis, soltera y María Teresa, casada con Francisco Rato y Cisneros (28). Este último era también guardiamarina, natural de Cartagena, como asimismo sus padres. Era hijo de Lorenzo Rato Gilabert, regidor perpetuo de la ciudad y sargento mayor de milicias urbanas y de María Cisneros, esta última, hija del capitán de fraga-

(25) *Ibidem*, Carta San Lorenzo 1º de noviembre de 1796, para solicitar su ascenso a capitán de fragata, destaca los méritos adquiridos por su padre en 54 años de servicios, y los dilatados y distinguidos de su abuelo político el marqués de Casa Tilly, que en paz descanse.

(26) AMN, Expediente de guardias marinas. Núm. 1800 y 2638.

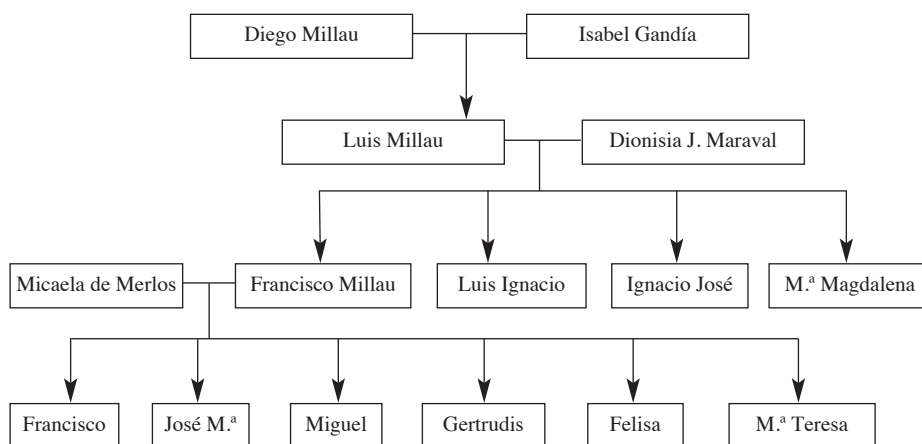
(27) AGM, Exp. 620/756. Carta 4 de mayo de 1803.

(28) AGM. Exp. Francisco Rato Cisneros (620/1001). Fue sobrino del último virrey de Buenos Aires don Gaspar Cisneros Hidalgo.

ta Francisco Cisneros, Comisario principal del Cuerpo de Artillería de Marina, natural de Orio en Vizcaya.

Francisco Rato ingresó en la Academia de Guardias Marinas en 1781 y tras su ascenso a teniente de fragata en 1802, al año fue destinado de ayudante militar en el distrito de Cartaya y Lepe, provincia de Ayamonte, de donde pasó al de Rota en 1806. En esta situación murió, era entonces teniente de navío de la Real Armada y ayudante militar del distrito de Rota, como recoge su viuda, con 28 años de servicio, falleciendo en Rota el 26 de noviembre de 1809. Recordando nueve años después que fue «a causa de la fatiga que le ocasionó el haber ido y vuelto a Sevilla en la rigurosa estación de la canícula del año 1808 para presentar al gobierno que lo era de la Junta Central, un proyecto útil, que admitió», destacando además los méritos de su padre en la Real Armada durante 62 años. Por ello, solicita una pensión de seis mil reales sobre cualquier fondo de la Real Hacienda en la isla de Cuba (29).

### Árbol familiar de Francisco Millau



### Regresa a la gobernación de Buenos Aires

Nuestro biografiado, tras abandonar Buenos Aires, después de la empresa encomendada en la frontera con Brasil, fue destinado al departamento de El Ferrol, ascendiendo a teniente de navío, Buen Retiro 12 de abril de 1762. En esta circunstancia pide antes de marchar a su nuevo destino, el cobro de los sueldos que tenía devengados desde principios de noviembre de 1761 cobra-

(29) Archivo General de Indias (AGI) Ultramar 155. N.59. Carta de Teresa Millau de 2 de julio de 1817. La carta de la viuda lleva una nota: «no lo permiten las circunstancias del erario, ni los reales decretos de S.M». Igualmente se anota que se instruyó la interesada. Por tanto, no debió recibir la merced que pedía.

dos en Buenos Aires (30). En los años siguientes, estuvo embarcado en la escuadra del conde de Vega-Florida, para realizar el corso en los cabos de Finisterre y Ortegál. En 1765 era incorporado al buque de guerra *Brillante* para viajar a Cartagena de Indias, de regreso a la Península en 1766 desde aquel puerto y La Habana, al mando del capitán de navío Miguel Gastón, siempre a la espera de volver a Buenos Aires donde residía su familia. Con la finalidad de poderla traer a España, embarcó en el navío mercante nombrado *San Fernando* de Cádiz a El Ferrol el 7 de noviembre de 1766 (31).

Durante esta segunda estancia en Buenos Aires, el gobernador Francisco de Bucarelli y Ursúa lo empleó en calidad de acompañante en su viaje a las Reducciones guaraníes para expulsar a los misioneros jesuitas del Paraguay, siguiendo el decreto firmado por Carlos III en 1767 (32). El mismo Millau nos cuenta en una leyenda de un mapa fechado en 1768, que el gobernador se embarcó en el puerto de Buenos Aires el 24 de mayo del anterior año, seguramente él mismo iría acompañándole en esta misión, y durante cuatro meses siguieron la derrota hasta la boca del río Uruguay, pasando a tierra el 29 de junio, recorriendo los pueblos de su ribera occidental y después los del río Paraná hasta el pueblo de Candelaria, llevándose consigo a los jesuitas de los treinta pueblos. Regresando a Buenos Aires el 16 de septiembre del mismo año. En tales circunstancias, le confió la misión de reconocer la situación fronteriza en la región de Río Grande y cartografiar la zona, levantando entonces varios mapas y planos, a los que nos referiremos al hablar de su cartografía.

Retirado Bucarelli de la gobernación el 15 de agosto de 1770, dejando organizados los pueblos de Misiones con nuevas instrucciones, tomó posesión del cargo a principios de septiembre Juan José de Vértiz (33), cuando aún no había acabado Millau los trabajos cartográficos que tenía encomendados, y como él mismo nos refiere, el nuevo gobernador le pidió una descripción geográfica del terreno inmediato a las provincias que ocupaban los portugueses, con explicación sobre cómo contener sus hostilidades. Concluidos los mapas envió un ejemplar al ministro de Marina, el baylío Arriaga, a su regreso a España en 1771.

También en su estancia en el Río de la Plata, debió participar en los acontecimientos sucedidos en las islas Malvinas durante el gobierno de Bucarelli y de su sucesor, pues su hoja de servicio dice que tuvo destino en dichas islas. Debemos recordar que las islas Malvinas estuvieron sin ocupación europea hasta 1764, año en el que Louis Antoine de Bougainville estableció en la isla Soledad un asentamiento francés. Ante las reclamaciones que se interpusieron a Francia por vía diplomática, las islas regresaron a soberanía española, y para

---

(30) AGS, Marina, leg. 23, exp. 125.

(31) *Ibidem*, leg. 28, exp. 20.

(32) AGI, Buenos Aires, 293, Carta de Francisco Bucarelli al baylío Julián de Arriaga, Buenos Aires 19 de septiembre de 1766. El gobernador llegó en la fragata *Industria*.

(33) MARTÍNEZ MARTÍN, Carmen: «El padrón de Larazábal en las misiones del Paraguay (1772)», *Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, 2003-29, pp. 25-50.

obviar esta falta de ocupación, fue enviado a las Malvinas Felipe Ruiz Punte para la toma de posesión de las mismas en marzo de 1767, en calidad de intendente dependiente del gobernador de Buenos Aires.

No obstante, llegadas noticias del asentamiento inglés en las islas, en Puerto Egmont, el gobernador Bucarelli envió una flota al mando del capitán Juan Ignacio Madariaga formada por cuatro fragatas y otras embarcaciones menores. Desde Montevideo, para alcanzar dicho objetivo, partieron las fragatas *Santa Rosa*, *Industria*, *Santa Bárbara* y *Santa Catalina* y el chambequín *Andaluz*. En estos navíos iban embarcados 1.500 hombres, entre granaderos, fusileros y artilleros. El 4 de junio de 1770, la flota fondeó en la bahía de Puerto Egmont, conminando Madariaga al jefe de la guarnición a abandonar la plaza y, ante la negativa de marcharse pacíficamente, abre fuego a sus posiciones. Aunque desalojados los británicos en 1770, con la firma de la «Declaración de Masserano», el rey español se comprometía a restituir a su par inglés la posesión del puerto y fuerte Egmont, pero con la reserva de soberanía española, resolución aceptada plenamente por aquel país. Al volver la situación al estado anterior al 10 de junio de 1770, quedaba en evidencia, sin duda alguna, la precariedad de la ocupación inglesa, que fue evacuada en 1774, permaneciendo la gobernación española en ellas. Lo hasta aquí recordado, permite valorar el interés que mostró España por dominar las islas Malvinas mandando sucesivas expediciones marítimas, en las que seguramente participó Francisco Millau, y queda constancia de que estuvo bajo las órdenes del gobernador de las Malvinas, Francisco Gil y Lemos, también guardia marina, quien le encomendó el mando de la *Asunción* (34).

En septiembre de 1772, Millau estaba destinado en el departamento de Cartagena, ascendiendo a capitán de fragata el 19 de octubre, entonces solicitó que le fuera permutado este destino en cualquier otro de los departamentos marítimos de la península, bien El Ferrol o Cádiz, porque sólo de éstos salían embarcaciones para el Río de la Plata y «es regular que solicite ir empleado en alguna de ellas, a fin de poder traer a España su familia que esta allí establecida» (35), argumentando que apenas había estado con ellos, sino ocupado en diversas comisiones de América. Y como solicitaba, fue trasladado al departamento de El Ferrol. Desde América, en carta al baylío Arriaga (36), se quejaba de no haber recibido el mando de algún buque, que le había prometido, para transportar a su mujer y a sus seis hijos a España como correspondía a los oficiales de la Armada (37).

---

(34) AGM Oficiales de Guerra, leg. 535. Informe del gobernador Gil y Lemus, con otros documentos que se incluyen sobre lo ocurrido con el capitán de fragata Don Francisco Millau. Madrid 12 de junio de 1774.

(35) AGM. Exp. Francisco Millau Maraval, Carta de Millau, al Sr. Carlos Reggio, San Ildefonso 6 de setiembre de 1772.

(36) AGS. Marina 35, exp. 343. Carta de Manuel Antonio Flórez a Arriaga, El Ferrol 16 de setiembre de 1772.

(37) AMN. Mss. 2197. Carta Montevideo 24-julio-1775. Y copia de la misma en AGM. Expediciones a Indias, leg. 1.

En este tiempo terminó de escribir su relación geográfica de la banda Oriental del Uruguay, terreno inmediato a las posesiones que ocupan los portugueses en los territorios de su Jurisdicción, con la explicación de los medios más oportunos para estrecharlos y contener sus hostilidades. Asimismo, remitió una copia, acompañada de un plano del territorio, al secretario de Marina don Julián de Arriaga, Montevideo 24 de julio de 1775. El texto escrito por Millau fue publicado en 1947, bajo el título «Descripción de la provincia del Río de la Plata (1772)», en edición revisada por el investigador alemán Richard Konetzke (38).

En esta descripción, Millau, en un lenguaje ameno, informa de las campañas de Buenos Aires y la banda Oriental del río Uruguay. Ofrece datos geográficos sobre la extensión y ríos que la atraviesan, cobrando especial interés la pintura que hace del vecindario que lo habitaba. En contenidos económicos, le interesan las haciendas ganaderas, la fertilidad del terreno, la trata del comercio y la navegación, con aportaciones de mareas, corrientes del Río de la Plata y sus puertos; además da noticias etnográficas de los indios guaraníes y de los problemas fronterizos con los portugueses de Brasil, sobre todo de la Colonia de Sacramento. Ha tenido gran difusión la temprana descripción que realiza del changador o gauderio — hoy gaucho —, habitante de campañas en las cercanías de Buenos Aires, sobre todo por su vestimenta típica, dando pormenores sobre sus cualidades de jinetes con la utilización del lazo y las boleadoras (39).

### Trabajos cartográficos

La información que llega sobre su tarea cartográfica es confusa, sin despertar especial interés entre sus biógrafos, en gran medida debido a la dispersión de sus mapas y que gran parte de ellos debieron perderse porque se trataba de una zona reservada a la diplomacia entre España y Portugal durante las décadas siguientes, cuanto avanzaba la frontera brasileña en los territorios de la banda Oriental (Uruguay), en donde se inscriben la mayoría de los reconocimientos que llevó a cabo Millau.

Estos trabajos comenzaron para llevar a cabo la demarcación de límites; entonces, no sólo se ocupó de los territorios que su Partida debía recorrer para fijar la frontera, sino que además contribuyó a confeccionar otros mapas y planos por orden del comisario Valdelirios, quien solía encomendar a los

---

(38) El manuscrito original está en la biblioteca de Palacio Real de Madrid (Ms.1926), y una copia en la Miscelánea Ayala de la misma institución. La última fue publicada con un prólogo del historiador Richard Konetzke, Madrid, Austral, 1947. Nuevamente por Walter Rale: *El manuscrito de 1772. Noticia de la banda Norte del Río de la Plata por el marino español Francisco Millau*, Academia Uruguaya de Historia marítima y fluvial, Montevideo, 1998.

(39) TORRE REVELLE, José: «Las clases sociales. La Ciudad y la Campaña», en *Historia de la Nación Argentina*, Dir. Ricardo Levene, Buenos Aires 1940, vol. IV, 1ª sección, cap. I, p. 375. Sigue su descripción Martiniano Leguizamón: *La cuna del Gaucho*, Buenos Aires, 1935.

demarcadores estas tareas, sobre todo para aclarar las divergencias surgidas entre comisarios portugueses y españoles en algunos sectores conflictivos, pero también para ocuparlos durante los dos años que se retrasaron los trabajos de los comisarios a consecuencia del conflicto con los indios guaraníes.

En estas circunstancias, los mapas fueron confeccionados por varios demarcadores, por tanto sin llevar autoría. El mismo Millau, al solicitar ascenso en su carrera tras obtener el grado de teniente de fragata en 1760, señalaba que tras terminar los trabajos de las Partidas había «estado empleado en la continua tarea de planos que se habían ofrecido, y había concluido el encargo con el Plano general de l'Amérique Meridional» (40). Este último quizá se corresponda con el mapa general de toda la frontera revisada por los comisarios del Río de la Plata y que lleva por título «Mapa Geográfico, levantado por las partidas españolas destinadas a la América Meridional por el Río de la Plata» que se encuentra en la cartoteca del Ministerio de Defensa. La cartela recoge los nombres de los demarcadores españoles, entre ellos se encuentra el de Francisco Millau, y en una larga leyenda explica el método con que se levantó y graduó (41).

Atribuidos solamente a él, se han encontrado dos mapas en la cartoteca del Museo Naval, realizados en los años de su estancia en la gobernación de Buenos Aires con el gobernador Bucarelli y Ursúa. No obstante, el historiador Fernández Duro da noticias acerca de otros ejemplares igualmente ejecutados en las mismas fechas, por tanto debió de realizar un trabajo más amplio que pudo desaparecer o se encuentra en paradero desconocido. El autor antes citado llama la atención acerca de un ejemplar en cuatro hojas de marca mayor presentado por un tal Millau, capitán de navío, al marqués de Grimaldi, entonces ministro de Estado, para su publicación, aunque el asunto quedó en suspenso (42). La publicación debió de ser gestionada por el padre de Millau, y según la fecha de la carta, de 1757, podría corresponder a los trabajos de límites de él o de su hermano Ignacio. Quizá este mapa sea el ejemplar que poseía el archivo del Ministerio Universal de Indias del que tenemos noticias (43), guardado junto con otros mapas de la zona para ser utilizados en los conflictos fronterizos pendientes con Brasil que estuvieron sin solucionar durante todo el dominio español. Tales ejemplares pasaron más tarde al archivo del antiguo Ministerio de Estado.

También el referido historiador hace referencias sobre otro mapa de Francisco Millau, fechado en 1768 (44), que según precisan sus anotaciones podría ser bastante parecido, aunque no idéntico, a uno de los encontrados en el

---

(40) AGS, Marina, leg. 23. Exp. 6.

(41) Véase en *Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar*, tomo VII; Río de la Plata, Servicio Histórico Militar, Ministerio de Defensa, Madrid 1992, núm. 19-1.

(42) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, p. 400.

(43) AGI, Estado, 78, N.51. Carta de Juan Lozano de Torres al secretario del despacho de Estado, Palacio 9 de julio de 1818. En esta carta comenta que no había encontrado el Plano geográfico levantado por Francisco Requena, pero hace referencia concreta a un mapa de Francisco Millau.

(44) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, Madrid, 1881, facsímil, Ministerio de Defensa Madrid, 1996. Vol. VI, pp. 551-555.

Museo Naval, del que dice «que es uno de los más esmerados con que cuenta la Cartografía americana. Es posible que acompañara a la descripción geográfica a la que ya nos hemos referido, porque anota en su cartela que «se ha formado por orden del Excmo. Sr. Francisco Bucarelli y Ursua, capitán general de las provincias del Río de la Plata, Paraguay y Tucumán». Y al ser de considerable tamaño (3,33 x 2,72 metros), no se puede asociar a los hasta ahora revisados. Según las informaciones que da al final del siglo XIX, este mapa se encontraba en la Sociedad Geográfica de Madrid, en donde Fernández Duro llevó a cabo una intensa actividad intelectual y fue un destacado miembro de la misma. Pero el material científico de esta institución pasó a ser custodiado por la Biblioteca Nacional de Madrid, donde debería estar. El investigador Konetzke, que debió seguir su rastro, anota al respecto que había desaparecido en el curso de la última guerra civil (45).

En su búsqueda se ha encontrado un mapa del que se ignora su autor, perteneciente a la colección artística de la Agencia Española de Cooperación Internacional (Madrid) (46), manuscrito y coloreado (103 x 75 centímetros) que lleva sobrepuesto, en pequeño formato, el título o aclaración: *Hecho por uno de la Comitiva de los demarcadores reales, que en los años de 1766 et ultra demarcaron la línea divisoria: en la que se delinea historialmente la provincia jesuítica del Paraguay*. Varios datos nos llevan a considerar que fuera de Francisco Millau, juega a su favor la fecha en la que éste volvió a Buenos Aires con el gobernador Bucarelli, además se reproduce la zona que cartografía en otros ejemplares, las gobernaciones de Paraguay, Tucumán y del Río de la Plata y asimismo las regiones misioneras de los Jesuitas. Además nos ofrece otro importante dato, que fue confeccionado por un demarcador de la Comitiva real, y en estas fechas sólo habían llegado los demarcadores del Tratado de 1750, entre los que se encontraba Millau, como antes se ha referido.

Por otro lado, la abundancia de descripciones sobre grupos indígenas, bien de las Misiones de la Compañía de Jesús o de las tribus rebeldes dispersas en el territorio, conduce a pensar que fuera una adaptación o copia de los mapas existentes de los jesuitas del Paraguay (47). Al respecto, sabemos que Francisco Arguedas, principal comisario de la segunda comisión a la que pertenecía Millau, en compañía del padre Cardiel, visitaron el pueblo de Candelaria, sede del Superior de Misiones para consultar los archivos recogiendo noticias sobre los ríos de la cartografía allí existente. En definitiva queda sin resolverse la duda.

(45) MILLAU (1772), prólogo G. Konetzke, pp. 22-23. Aunque lo cita, tampoco lo encontró GUILLÉN Y TATO, Julio F.: en *Monumenta Chartographica Indiana*, Madrid, 1942, (n° 10.017).

(46) Publicado B/N por María Blanco Conde «Mapa histórico de las misiones jesuíticas en el Paraguay», *Cuadernos de Estudios Hispanoamericanos*, Madrid, núm. 678, diciembre 2006, pp.75- 83

(47) Véanse algunas reproducciones en B/N de mapas de los jesuitas de la misma zona en *Historia de la Nación Argentina*, Dir. Ricardo Levene, Buenos Aires, 1940, vol IV, 2° Sección.

Finalmente, han sido revisados los dos ejemplares custodiados en el Museo Naval, pudiéndose decir que uno de ellos no lleva título, pero contiene una larga explicación en el ángulo inferior derecho de la clave cromática sobre la «parte de la provincia del Paraguay y del terreno brasileño hasta el Atlántico con los terrenos de los portugueses y tribus de indios (1768)». Al final, debajo de la escala gráfica agrega: «Hecho por el teniente de navío de la Real Armada, D. Francisco Millau» (MN 38-C-3). Se trata de un ejemplar de pequeño formato (46,8 x 66,7 centímetros) que recoge una parte del terreno demarcado por la segunda Partida de Límites en la que él iba como cosmógrafo. Va coloreada en amarillo la frontera, y señaladas las dos líneas, discutidas entre los comisarios español y portugués, de la referida expedición demarcadora (ríos Pepirí-Guazú y San Antonio). Incluye en la explicación los motivos de los conflictos de límites entre España y Portugal de años anteriores a la fecha de la publicación de la carta. Debía tener entonces bastante información sobre el territorio representado porque levantó por encargo de Valdelirios, durante los años de la demarcación, un mapa de la provincia del Paraguay (48).

El otro ejemplar, lleva por título *Mapa que comprehende el Pays que se extiende por la costa del Mar entre la ciudad de Montevideo y Río Grande: con demostración assí de los parajes más notables, puestos que en él se encuentran, y Caminos, que se frecuentan como de Ríos, que desaguan en su comedio, su calidad, ventajas, perjuicios, que pueden resultar de essa última Posesión. Hecho de orden del excmo. Sr. D. Francisco Bucarelli y Ursua siendo capitán general de las Provincias de el Río de la Plata. Año de 1770.* Manuscrito y coloreado, mayor que el anterior, enriquecido con extensos recuadros escritos, cuyos textos agregamos a continuación.

*MAPA que demuestra una parte de la Provincia del Río de la Plata, con algunas tierras y pueblos de los indios guaranies, el terreno que poseen los Portugueses con las poblaciones de Viamon, Río Pardo y Vaquería y una linea divisoria que separa sus terminos.* La línea que presenta este Mapa y me parece mas acertada, empieza por el Río de Chuy, que descarga al mar, y corre por su boca de el Rio Sn. Miguel que entra en la laguna Miny, cuyas orillas llevan la división hasta la boca del Rio Sn Gonzalo, desde donde, sigue la linea mas derecha, hasta el paso de el Yacuya, travesando por medio del Rio Jcavacua, à buscar la cabecera, y Rio Guacayrugua, que desemboca en el Jacuy inmediato à su union con el Igay, y de este punto corre por dicho Rio hasta sus cabeceras y baxa a los de el Uruguay, y corre corto espacio, hasta encontrar en la otra parate del Rio Pequiri siguiendo después, la linea Divisoria Antigua. Se deven tener presente para ajustar la dicha entre los Rios Jacuy y Jcavacua, han pertenecido siempre, a los Guaranies, que las ocuparon con sus Estancias, hasta que la nueva Población de el Rio Pardo, las destruyó; y las que se hallan, entre los Rios Jacuy, Jgay y Rio Pardo, correspondian á sus Pueblos Orientales, los quales sacavan porciones considerables de Yerva, de los dilatados bosques que se crian en estos parajes.

---

(48) *Ibidem*, pp. 15-16.

Ofrece una larga explicación:

«Las campañas de Montevideo y Maldonado, se reparten en tomadas espaciales, con algunas pequeñas serranías que fertilizadas con las muchas aguas que las riegan, se visten continuamente de abundante pasto con el que crían crecidas cantidades de mayor y menos ganado, y producen toda suerte de granos, frutos y legumbres, de la mejor calidad. desde Montevideo se extiende hacia todas partes. Un gran número de haciendas, que es menor en la cercanía de Maldonado, cuyas excelentes tierras no se aprovechan, por el miedo a los insultos y robos, que padecen las pocas, que se hallan establecidas entre el Río de su nombre y el de Solís, desde el paso de la Angostura, todo el País se halla, entre la Costa, las lagunas de Miny, y del Pastoreo, es llano, y pantanoso, en tiempos de lluvias su terreno es arenisco, y movedizo, pero frondoso por la mucha agua, que queda en sus llanuras, y cria un pasto igual por todas partes, de poca fuerza, y substancia es más propio para mantener el ganado, que para criarlo, y solo sirve para la manutención de nuestra Población de Sn. Pedro, que se socorre continuamente, de carne y viveres, de Montevideo y de Maldonado, que algunas verduras y fruta, que abastecen las huertas de algunos Portugueses, que han quedado de nuestra parte, repartidos en las inmediaciones, y en el pueblo nuevo de Terratana.

La fuerza del Río Grande consiste en un pequeño fortín echo últimamente por los nuestros, en la parte de tierra que avanza a el Río, formado de un recinto, hecho de quatro hileras de palos a pique, que sosteniendo se unos a otros, de menor a mayor altura, contienen una elevación de tierra de topes, pisada rematada en una explanada alta, con su parapeto, y merlones; capaz de seis a ocho cañones de doze, y facil de defenderse, porque todo el terreno alrededor, no permite ataque, por ser de una arena tan movediza, que se hunde a el menor peso, y la passa al viento de un lado a otro, formando continuamente nuevos medianos al pie de esse fotin, esta agregado otro recinto baxo, y grande, para aloxamientos y almacenes, formado con palizadas, con una cortina y flancos, aça la parte del Río, con sus cañones casi razantes, a la agua cuya orilla, esta a mui corta distancia. La Población esta ahora reducida, a una calle de cazas de madera, puestas sobre palos a pique muy maltratadas, pocas techadas con tejas, y las demas con paja, la Iglesia es muy buena y de piedra; hacia el leste y al sur, entre la Población y la Maguera, se forman unos grandes medianos de arena que se mudan de una a otra parte, incomodando a las casas, a que se arriman: sobrepujando con su altura, y continuan, acia la salida embarazando los passos, para la Costa del mar. De el lado de el Norte, y Oeste, siguiendo la orilla ser de tepes y cubierto de pasto; en el tenian los Portugueses muchas huertas, que estan destruidas, Estos desde que han recuperado el puesto, que llamaban la guarda de el Norte, han hecho en el su principal fortaleza que augmentan cada dia, y alrededor, muchas cazas, y ranchos para alojar su gente, cuyo numero era este año de mil quinientas personas, cuyo Gobernador de Viamon, viene a revistar de quando, estas chozas, y disciplinar la tropa, reconociendose por



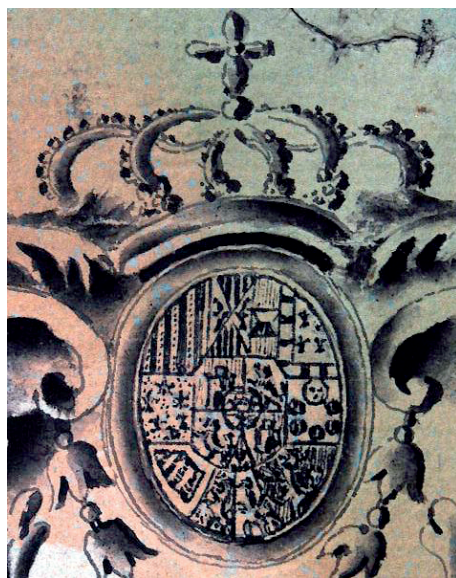
Mapa que comprende el Pays, que se extiende por la Costa del Mar, entre la ciudad de Montevideo, y el río Grande (1770) Ministerio de Defensa. Museo Naval 43-D-3. (63 x 121,1 cm). La Cartela del mapa con cornucopia, va presidida por el escudo real, como solía ser habitual en muchos ejemplares de la época. Lleva las armas que se compuso Carlos III y se usaron aproximadamente desde 1760. Añade los escudos de la herencia de Isabel Farnesio (Parma) (49).

La parte inferior recoge:  
*Hecho de orden de el Exmo. Señor Dn. Francisco Bucareli y Ursua siendo Capitán general de las Provincias de el Río de la Plata, por el Teniente de navio de la Real Armada Dn. Francisco Millau, Cosmógrafo de S.M. en el año de 1770.*

(49) En el centro, armas de Castilla, León y Granada con escusón de los Borbones (flores de lis). Rodeando van las armas: Aragón, Parma (Farnesio), Borgoña antigua, Flandes, Titol, Brabante, Toscana (Médicis), Borgoña moderna, Austria y Sicilia.

este empeño, que es más su intención atacar cuando crean hallar proporcion, que defenderse, de quienes estan ciertos, piensan solo en conservar los que les pertenece.

La población de Rio Grande. Seria una barrera ventajosa a la Provincia de el Río de la Plata, si con su posesion se uviere adquirido la del Río Pardo: este establecimiento, por su situación, tiene toda la proporcion que podran desear los Portugueses, para los daños que nos causan; y assi succede que resentidos estos, de no haver conseguido la restitucion de el Rio Grande, sale frecuentemente, con un tacito permiso de su Governador, en partidas crecidas à hostilizar las campañas de Maldonado y Montevideo, bilviendo



con grandes porciones de vacas y cavallos, que roban de nuestras estancias, à cuyos insultos cooperan, los mismos desertores nuestros y vagamundos, que los matan vendiendo los à corto precio, lo que se llevan robado. El castigo que han experimentado, de nuestras guardias algunos Portugueses, en lugar de escarmentar los, ha de servido solo de precaucionarlos, y disponer mejor sus medidas, para continuar impunemente sus robos. Estas hostilidades, que destruyen las Estancias, mas avanzadas, è impiden el adelantamiento de las que quedan mas retiradas, hacen a los Portugueses dueños de un bello Pays que han abandonado nuestros naturales, retirandose poco à poco, hasta dejarlos en pacifica posesión, de un su terreno, como se ve en las Estancias que tenian de esta parte, de el Yacuy que oy ocupan los Portugueses, y sin duda alguna, fortificando se como lo hacen, seran ante de breve tiempos dueños absolutos de aquellos Paysees, con un perjuicio tan considerable, de nuestra parte, que en manera alguna lo compensa la posesion de el Rio Grande, cuya perdida no seria de consideración, para los Intereses de España, si se conservaran por nuestra parte, los puestos de San Miguel, y Sa. Tresa que cubren enteramente el camino de la Costa, y conviniessen en recibir, el Rio Grande, con la condicion de que se estableciesse una linea divisora que asegurando la quietud de nuestra Provincia, le proporcionara, el fruto de las excelentes tierras que oy tiene abandonadas, por las expres-causas.»

## Posteriores destinos

El 23 de mayo de 1778 asciende a capitán de navío, y tres meses después se le confía el mando del navío *Dichoso* (50) que junto con el *San Juan de Nepomuceno*, mandado por el capitán de fragata José Perea y otras embarcaciones debían conducir un regimiento completo de infantería de Navarra con sus correspondientes oficiales desde El Ferrol al puerto de La Habana (51), en un periodo de hostilidades entre España e Inglaterra en el Caribe.

A pesar de recibir Millau la orden en agosto, la marcha quedó retrasada hasta el 20 de diciembre, porque la expedición requirió un largo proceso de organización, sobre todo debido a que faltaban cuatro embarcaciones que debería fletar la Real Hacienda y que acompañarían a los dos navíos reales. Finalmente fueron contratados: el bergantín *San Felipe Neri* (169 Tm), la fragata holandesa nombrada *Sra. Adriana* (320 Tm), la fragata sueca nombrada *Duquesa de Sudormannia* (500 Tm) y la saetía catalana nombrada *San Quirico y Santa Julita* (159 Tm). Fue necesario preparar la marinería, elegir capellanes, cirujanos, abastecerse de víveres, pólvora, municiones, etc., (52).

Finalmente llegan a La Habana el 16 de febrero, informando Millau de los pormenores de aquella navegación (53) y de la avería acontecida en el navío *Dichoso* que estaba a su cargo, debiendo ser reparado e incorporándose a la escuadra del teniente general don Juan Bautista Bonet.

El 14 de enero de 1789 asciende a brigadier, y enarboló el mando del navío *San Pablo* de los buques armados de Cartagena y embarcó en la escuadra del teniente general José Solano y Bote, marqués de Socorro, para la campaña naval desarrollada en aguas del cabo Finisterre por los incidentes de Nootka con los británicos en la costa pacífica de Norteamérica. Es sustituido por el capitán Antonio Basurto, que tenía a su cargo el almacén del navío desarmado *San Vicente* en 1790 (54). Llegada la guerra contra la república francesa, en virtud del tratado provisional de Alianza de España e Inglaterra, Aranjuez 25

---

(50) AGS. Marina. Expediciones a Indias. Leg. 419/2. El 22 de agosto de 1778 dice que había entregado el gobierno de esta compañía de guardias marinas al alférez Francisco Wint-huysen y Pineda. AMAB, Exp. Millau. Carta El Ferrol 22 de agosto de 1778.

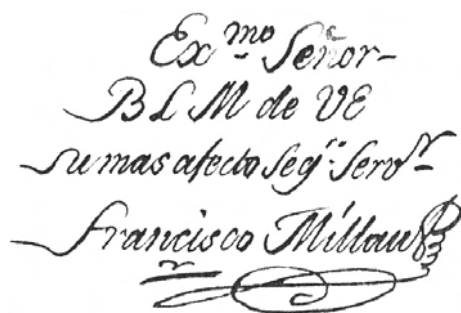
(51) AGM. Exp. De Francisco Millau. Carta El Ferrol 22 de agosto de 1778.

(52) AGS, Leg. 419/2. Expediente fols. 944-1067. Y *Relación completa de oficiales mayores, tripulación y guarnición con que salieron del Puerto*. Detalla los nombres de los oficiales de Marina, en el navío el *Dichoso* aparte de Francisco Millau en calidad de comandante, embarcaron el capitán de fragata Francisco de León y Luna, el teniente de navío José María Chacon, dos tenientes de fragata Juan Franco Puig y José Pérez y tres alféreces de navío: Domingo Bardier, Pedro de la Riva Agüero y Vicente Rato. Sumados a los pilotos, capellanes, cirujanos, oficiales de mar, artilleros, marineros, grumetes, pajes y criados, ascienden a 453 tripulantes.

(53) *Ibidem*. Carta de Francisco Millau al marqués González de Castejón, Puerto de La Havana, 23 de febrero de 1779.

(54) AGM. Exp. Millau. Carta de José Roxas, Cartagena 30 de abril de 1790. Comunicado tres días después al baylío don Antonio Valdés.





Ex<sup>mo</sup> Señor-  
B. L. M. de V. E.  
su mas afecto seg<sup>o</sup> sero<sup>o</sup>  
Francisco Millau

Despedida de Francisco Millau, con firma y rúbrica, en carta a don Antonio Valdés, desde la Isla de León a 26 de noviembre de 1784.

Expediente personal del AGMAB.

de bastante atraso por la mucha familia que tiene (56), solicitando que se le perdone la deuda, y se le reintegre lo descontado de su sueldo, por haber servido 53 años desde que sentó plaza de guardiamarina.

En consideración a éstos y otros méritos, pidió al director general de la Armada que le concediera el gobierno de Cartagena en España o el de Montevideo en América cuando quedasen vacantes. Pero la resolución no fue favorable, no obstante, como también solicitaba, obtuvo su ascenso a jefe de escuadra, como dice la carta del marqués de Castejón: *para reparo*

*de su honor y consuelo de su familia* (57), y trasladado al departamento de Cádiz (Isla de León), traslado concedido en Aranjuez el 21 de abril de 1795, después de cinco años y medio destinado en el departamento de Cartagena.

En los años siguientes tuvo a su cargo la comandancia de buques desarmados, siguiendo la costumbre general de todas las potencias marítimas, y agregación a batallones. Más tarde fue nombrado juez del Consejo de Guerra formado a los generales José de Córdova y conde Morales de los Ríos y a otros capitanes de navíos por lo acaecido en el combate, cerca del cabo San Vicente el 14 de febrero de 1797, contra la escuadra inglesa del almirante Jerwis, en cuya comisión se mantuvo hasta el 20 de julio, cuando terminó este consejo y dictó sentencia (58).

Fijó su residencia en la Isla de León, probablemente en la casa que poseía su familia en la calle Real número 137, desde donde prestó servicios en el Departamento de Marina, sin destino particular, durante los dos años antes de su fallecimiento. El jefe de escuadra murió de perlesía el 6 de julio de 1805, a los 78 años de edad y 63 de servicios (59) según fue notificado al baylío Francisco Gil y Lemos. Dejó testamento en la referida población cuatro días antes, como ya se adelantó.

En los últimos meses de vida, en varias cartas solicitó la colocación de sus dos sus hijos Miguel y José de 32 y 26 años respectivamente, que estaban retirados de la carrera y que se encontraban en su casa sin destino determinado. Pide para ellos plazas de Aventureros para embarcarse en la escuadra que esta-

(56) AGM. Carta Isla de León 2 de febrero de 1796.

(57) *Ibidem*, carta del marqués de Castejón al baylio Antonio Valdés. Isla de León 17 de octubre de 1794. Apoya la instancia de Francisco Millau al Director General del departamento de Cádiz.

(58) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, vol. VIII, pp. 104-118.

(59) AMN, libro de defunciones. Parroquia castrense de San Francisco (Isla de León), sig. 3, fol. 153r.



Hoja de Servicio de Francisco Millau (AGM).



Pasaporte del baylío don Antonio Valdés para su traslado al departamento de Cádiz (1795).

ba habilitada en ese puerto, a fin de contraer méritos en la Armada (60). Esta solicitud fue denegada por la mala conducta observada en ambos, mientras ejercieron de guardiamarinas, lo que había obligado a darles licencia absoluta, pero además estaba extinguida la plaza de Aventurero (61). No obstante, unos días después de haber fallecido Francisco Millau, el monarca en instancia del rey y en reconocimientos de los méritos contraídos en la Armada, pide al entonces virrey marqués de Sobremonte que fueran colocados en el virreinato de Buenos Aires, contestando éste que previamente debían acreditar su buena conducta (62). Al parecer ambos debieron de quedarse en España; en 1843, su hijo José Millau estaba casado con Rosa de Aguilar de Millau, sin descendencia (63) y todavía vivía en la casa heredada de su padre en la calle Real de la población gaditana de la Isla de León.

Por el testamento de su viuda, Puerto de Santa María, 24 de octubre de 1824, tenemos noticias de que sólo permaneció en la Armada su hijo Francis-

(60) AGM. Exp. Francisco Millau. Isla de León 29 de enero; 9 de febrero y 12 de marzo de 1805.

(61) *Ibidem*. Isla de León, 2 de abril de 1805. Carta Juan Joaquín Moreno a don Francisco Gil y Lemos, notificando que no fue concedido el cargo de Aventurero a sus hijos.

(62) *Ibidem*. Carta de Francisco Millau a Fray Francisco Gil, Isla de León, 12 de marzo de 1805. Y carta del marqués de Sobremonte a Francisco Gil, Buenos Aires, 10 de febrero de 1806.

(63) APCA, Protocolo SF 319, fol. 136. Codicilo de José Millau, 28 de marzo de 1843.

co, entonces brigadier (64). Ascendió en su carrera, y como consta en un pasaporte firmado en Barcelona el 20 de julio de 1827, era entonces comandante militar de la Marina del Tercio Naval de Barcelona.

También cambió la situación de su hija Teresa, pues viuda con 40 años de edad volvió a casarse en 1820 con Rafael de Sobremonte, tercer marqués de Sobremonte, de 74 años de edad y padre de doce hijos (65), viudo de Juana Larrazabal y Quintana perteneciente a una conocida familia de Buenos Aires. Fue el noveno virrey del Río de la Plata (1804-1807) que debió afrontar circunstancias difíciles por los intentos ingleses de tomar Buenos Aires y Montevideo. Su postura de abandonar la capital ante el ataque inglés de 1806, retirándose a Córdoba, fue duramente criticada por los acontecimientos que se sucedieron, siendo depuesto por una junta de guerra y separado de sus funciones. Sobremonte aguardó en Buenos Aires casi tres años, esperando que le hicieran justicia.

A finales de 1809 regresó a España y mediante un juicio de una Junta de Guerra, en Cádiz, logró justificar su conducta y quedó libre según resolución del 11 de junio de 1814, sin ser revocado a pesar de los intentos llevados a cabo por el apoderado mandado desde la ciudad de Buenos Aires. Por el contrario, ascendió a mariscal de campo de los Ejércitos y fue nombrado supernumerario de capa y espada del Consejo de Indias, pero al suprimirse el Consejo, desde su estancia en el cuartel de Guadalajara, en 1823, solicitó traslado a Andalucía, pasando al Puerto de Santa María (Cádiz) (66), después a la Isla (San Fernando), donde residía Teresa Millau. Murió en 1827, empobrecido, siendo gobernador de la plaza de Cádiz, y a pesar de haber solicitado los beneficios del Monte Pío Militar para su esposa, en instancia al Congreso Nacional, no queda constancia de que lograra su petición.

---

(64) PCA, Protocolo PSM, 942. Ramón de la Luna, fols. 385-387.

(65) AGMSE, Exp. Rafael Sobremonte del Castillo, S-2912, Carpeta 5. Es un personaje conocido por su larga estancia en el virreinato del Río de la Plata, militar de carrera que llegó con el virrey Juan José de Vertiz, en calidad de secretario, y durante 14 años fue gobernador intendente de Córdoba de Tucumán, y siete como subinspector de las tropas del virreinato. Nombrado virrey en 1804.

(66) APCA, Pro. PSM, 942. Testamento de Micaela Merlos, 24 de octubre de 1824, recoge como apoderado al marqués de Sobremonte, casado con su hija.

# JOAQUÍN ABREU DE ORTA: MARINO Y REVOLUCIONARIO

José CERVERA PERY  
General Auditor del Cuerpo Jurídico Militar  
Historiador Naval

## Un marino con agallas

Pocas vidas de las seleccionadas entre los caballeros guardiamarinas de la Real Compañía de Cádiz, presentan contrastes tan contrapuestos como la del teniente de navío Joaquín Abreu de Orta, que tal era el empleo que disfrutaba cuando abandonó la Marina, para pisar otros terrenos más escabrosos en la política y la agitación social exigencias de un natural impulsivo consubstancial a lo largo de toda su existencia.

Nacido en Tarifa en septiembre de 1782, en el seno de una familia acomodada perteneciente a la nobleza local, ingresó siguiendo el ejemplo de sus hermanos Manuel y José María —que lo habían hecho con anterioridad— en la Real Compañía gaditana en la que se le formó asiento el 28 de septiembre de 1797, cuando el mozo cuenta quince años. Poco se sabe de sus años de formación, en los que muestra un carácter algo díscolo y contestatario, lo que no es óbice para que de alférez de fragata participe activamente en el combate de Trafalgar a bordo del *Santísima Trinidad* de don Javier Uriarte, quien lo destaca en su relación de méritos. Y años más tarde, vuelve a mostrar sus cualidades bélicas en la guerra de la Independencia, formando parte de la partida serrana del jefe de escuadra Serrano Valdenebro. Abreu de Orta, buen conocedor de aquellas tierras, próximas a su ciudad tarifeña, es elemento indispensable en aquella singular lucha donde no pocas veces la astucia ha de imponerse a la fuerza. Y ha demostrado sobre todo ser un marino con agallas.

## Un liberal recalcitrante

El regreso al trono de Fernando VII, con su régimen de terror absoluto aplicado alevosamente, a los que más se destacaron en su defensa en el terreno de las armas, no deja satisfecho a Joaquín Abreu, que como otros marinos de talante liberal muestra su disconformidad a esa monarquía que ha cercenado todos los sueños de las Cortes de Cádiz, por lo que de entrada pide el retiro —o más concretamente renuncia al grado de oficial— y regresa a su ciudad natal para ocuparse de los intereses familiares. Poco tiempo podrá hacerlo. La policía fernandina lo persigue y lo acosa pero él sigue haciendo gala de su liberalismo en la facción de los «exaltados». Ello le exige su primera expatriación a Inglaterra en 1817.

Tras el triunfo de Riego en la revolución de 1820, Abreu regresa de su exilio e inmediatamente es nombrado alcalde constitucional de Tarifa (8 de abril de 1820) y elegido miembro de la Diputación Provincial de Cádiz (mayo 1820), institución en la que apoya todas las medidas de liquidación del antiguo régimen, y su estancia y relaciones en dicha ciudad le permiten convertirse en diputado a Cortes por la provincia durante las legislatu-

ras extraordinarias de 1822 y 1823. Situado siempre en la Cámara en el lado extremo del liberalismo, sus intervenciones no obstante no tienen la relevancia de otros parlamentarios de la época. Tal vez quedaba en él un residuo del estilo de vida del marino.

### **Un burgués revolucionario**

Tras la nueva restauración del Fernando VII como rey absoluto, Abreu es condenado a muerte por haber votado a favor de una regencia en las Cortes de Sevilla, y se marcha nuevamente al exilio, como tienen que hacer también ilustres marinos como Ciscar o Cayetano Valdés, víctimas también de la ingratitud real. Sus puntos de residencia son ahora Gibraltar —tan cercano a su ciudad natal— Tánger y Argel, pero después puede instalarse en Londres donde permanecerá hasta 1825. Otro salto a Bruselas entre 1825 y 1828 y de nuevo Gibraltar. La cercanía tira mucho.

La revolución de Francia de julio de 1830 le permite residir en Marsella donde se instala en julio de 1831. Allí establece su primer contacto con las ideas societarias y en 1833 se traslada a Condée-Sur-Vergre donde desarrolla una experiencia falansteriana y conoce a la plana mayor del fourerismo que tanto ha de impactarle (Considerant, Clarisse, Vigoreux, Muiron, Dely y el propio Fourier), convirtiéndose por tanto en uno de sus más convencidos seguidores.

La amnistía decretada por la reina María Cristina en 1834 le permite regresar a Tarifa tras once años de destierro donde es recibido como un hijo pródigo. En 1836 contrae matrimonio con su sobrina Concepción Núñez, hija de un gran arrendatario del duque de Medinaceli. Con esta boda el societario Abreu se convierte en uno de los más ricos hacendados de Tarifa, aunque su vinculación burguesa con los intereses agrarios y ganaderos le venía de atrás, pues ya en su juventud se había ocupado de las propiedades familiares, tras su abandono de la Marina; y desde su vuelta había ejercido como administrador o socio de otros hacendados. Todo ello sin renuncia de sus principios revolucionarios o veremos ahora. El aburguesamiento tiene a veces estas paradójicas contradicciones.

### **Un periodista exaltado: el Grito de Cartaya**

El *Grito de Cartaya*, periódico algecireño, donde Abreu va a ejercer un periodismo de opinión, agresivo y consecuente, es una muestra muy representativa de la prensa liberal, no ya española, sino europea de la mitad del siglo XIX. Sus redactores y lectores fueron testigos y a la vez activos protagonistas del más amplio y más trascendental movimiento político que ha conocido el continente; la llamada revolución liberal o revolución burguesa, y la trayectoria de este proceso en España halló justamente su momento decisivo en el verano de 1835. Su instrumento no fue otro que el levantamiento de casi todas las ciudades del país contra el tibio reformismo del conde de Toreno y a favor de una acción más radical, tanto en el terreno de la guerra contra los absolutistas partidarios de don Carlos, como en el de la transformación del Estado. Producto de inflamado espíritu revolucionario, del que Abreu no es ajeno, fue el acceso al poder de un grupo de liberales encabezados por Álvarez Mendizábal, y la elabo-

ración y promulgación de una serie de leyes y decretos en el que destacan las medidas relativas a la desamortización del patrimonio eclesiástico y la abolición de señoríos, mayorazgos y vinculaciones.

Fruto también de ese mismo fervor liberal y progresista, fue la publicación del *Eco de Cartaya*, donde ya Abreu había solicitado «la eliminación de aquellas bárbaras instituciones del feudalismo y la arbitrariedad». De ahí que todos los temas sobre la guerra, el nuevo gobierno, la venta de los bienes nacionales o las diferencias ocasionadas por las enajenaciones consiguientes a la desvinculación, aparezcan abiertamente en el periódico algecireño, junto a otros de interés local, como la porfiada reivindicación de la habilitación del puerto para el tráfico internacional. Pero aparece asimismo algo menos frecuente en la prensa española de entonces; una crítica acerba y lúcida del nuevo régimen liberal acompañada de una nueva y más profunda transformación social. El artículo firmado por «un proletario» es de la autoría de Joaquín Abreu Orta, que ha escogido un pseudónimo que francamente no le va.

Y con este pseudónimo firmó sus principales artículos en el *Grito de Cartaya*, reproducidos en su mayor parte por *El Vapor* de Barcelona. Con ellos Abreu se convierte en uno de los más destacados exponentes del socialismo europeo y sin duda la más notable figura de esa corriente intelectual y política en España. El pensamiento de Abreu, nunca condensado en una obra sistemática, creó sin embargo un movimiento en Cádiz que agrupó a personajes como Faustino Alonso, Pedro Luis Huarte, Manuel Sagrario de Beloy y Joaquín de Morla, entre otros. Pero fue a través de Fernando Garrido quien lo difundió en Madrid. La actividad del grupo se reflejó en la prensa de toda la comarca gaditana, especialmente *El Aldeano* del Puerto de Santa María, y se concretó en una labor de traducción de las obras más destacadas del fourierismo francés.

### Final de singladura

En julio de 1836 Abreu concurre sin éxito a las elecciones parlamentarias. Quizá asusta su introducción de elementos de agitación política y lucha de clases, ajenos al utopismo fourierista. Se le quiere compensar con la alcaldía de Tarifa pero no acepta alegando problemas de salud. Pocos meses después se aprueba su nombramiento como administrador principal de las rentas de la lotería de la provincia de Cádiz. Tiene que vivir por tanto en la capital, buen escenario para su proselitismo.

En 1841 promovió la creación de un falansterio en el Tempul —una zona cercana a Jerez—. No pasa del proyecto pero no se desanima y sigue difundiendo sus ideas fourieristas. En 1848 vuelve definitivamente a Tarifa y desde sus propiedades colabora con la Organización del Trabajo —órgano societario madrileño.

El 17 de febrero de 1851 rindió su última singladura por una congestión cerebral. Dejaba un bagaje de propuestas de soluciones a los más acuciantes problemas de la sociedad andaluza y española siempre bajo la luz de un ideario emancipador y progresista. Nadie puede restar mérito a una entrega generosa, de una vida que fue de todo menos aburrida... Desde que en sus tiempos mozos luciendo el botón de ancla, anduviera en litigio con los ingleses, y cazando franceses en la serranía rondeña. Y es que el liberal, el revolucionario no podía oscurecer la figura del marino.

## 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.

C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)

# LA HISTORIA VIVIDA

Alfonso y Luis de CEBALLOS-ESCALERA Y GILA

## **El teniente graduado de Infantería de Marina don Tomás Pío Pérez de los Ríos, héroe, masón y frustrado asesino de Fernando VII**

Hace casi dos siglos, cuando España, arruinada y agotada por una terrible y larga guerra contra los franceses, se debatía entre la voluntad pasiva de una mayoría de partidarios del Antiguo Régimen, y la voluntad activa de una minoría ilustrada y liberal que quería cambiarlo todo, tuvo lugar uno de los varios intentos de acabar con la vida de *El Deseado*, que ya para entonces se había convertido en el motor del más puro y duro absolutismo.

Fue poco después de la llegada a España, en la primavera y verano de 1823, de los llamados *Cien Mil Hijos de San Luis*, enviados por la Santa Alianza para reponer la monarquía absoluta y acabar con el turbulento «Trienio» constitucional (1823-1824). Los franceses y sus aliados, al mando del duque de Angulema —hijo mayor del Delfín de Francia— llegaron pronto hasta Cádiz, tomaron el fuerte del Trocadero y enseguida los constitucionales les entregaron la persona del rey y a su real familia, y con ellos la plaza, concluyendo de hecho así aquella triunfal campaña.

A pesar del pronto derrumbe de los constitucionales —a los que la inmensa mayoría del pueblo español dio la espalda—, y de la pronta implantación de un sistema absolutista que en aquellos primeros momentos puso en práctica una represión horrosa de las ideas, las instituciones y las personas de los liberales, éstos lograron —al menos en los primeros momentos— continuar trabajando en la sombra. Capturado, condenado y ejecutado el general Rafael del Riego, cabeza del golpe de estado de 1820, que tuvo lugar en Madrid el 7 de noviembre de 1823, en la tarde y noche de aquel mismo día todos los jefes de la masonería permanecieron reunidos en una «tenida» que tuvo lugar en el «templo» abierto en la calle de Ciudad Rodrigo, esquina a la de la Fresa. A esa «tenida» asistieron, por cierto, numerosos oficiales del ejército «invasor» de su Majestad Cristianísima, y en ella se debatieron grandes proyectos de insurrección, como por ejemplo el de destituir al rey y proclamar la República, propuesta que fue desechada tras una ajustada votación.

Lo que en definitiva acordaron los «Venerables» de todas la logias reunidas fue: primero, protestar por la publicación de una forzada retractación del general Riego cuando se le puso en capilla; segundo, vengar su muerte, asesinando al rey, al ministro Calomarde y al confesor del Rey (al que se atribuía en definitiva la ejecución de Riego); y tercero, constituir una regencia.

Estos acuerdos se pusieron desde luego en práctica. La primera intentona para acabar con la vida del monarca tuvo lugar cuando Fernando paseaba por el Jardín Botánico; la segunda, cuando salía de los toros; la última fue en el Real Sitio de Aranjuez. Los encargados de cometer el crimen fueron el capitán don N. L.V. —a quien no hemos logrado identificar—, y el sacerdote catalán don Félix Torres y Amat —quien, a

pesar de ser masón, siendo obispo de Astorga (1)—; contaban al parecer con la compli-  
 cidad de algunos oficiales de la guardia real. Pero todas fracasaron por unas u otras  
 causas.

El cuarto intento y los que le siguieron con los que nos interesan. El encargado de  
 llevar a efecto el regicidio —encargo que se echó a «suerte de bola»— fue don Tomás  
 Pío Pérez de los Ríos, «hermano» de la Logia de San Fernando, sargento primero de  
 Infantería de Marina. El día que se señaló para llevar a cabo el atentado fue el 11 de  
 noviembre de 1824, durante el paseo del Rey por la Casa de Campo. Pero el monarca  
 no salió aquella tarde de sus habitaciones porque sufrió un ataque de reuma, y no salió  
 tampoco a pasear durante todo el mes siguiente.

El constante don Tomás Pío Pérez solicitó tres veces ser recibido en au-  
 diencia — lo que entonces era bastante más sencillo de conseguir que hoy en día—, pero las tres  
 veces le fue negada, debido a la mala salud del rey.

Cuando el monarca, ya en la primavera de 1825, se trasladó al Real Sitio de Aran-  
 juez, hasta allí le siguieron el teniente Pérez de los Ríos y varios de los conjurados.  
 Pero ya en abril se corrió la voz en la corte de que los masones iban a matar al rey, y  
 poco después se identificó a don Tomás Pío como uno de los implicados, por lo que el  
 1 de junio recibió orden de la superioridad para pasar a Badajoz, con el retiro militar,  
 dándole dos horas de término para salir del Real Sitio.

Frustrado así el crimen, ambos actores continuaron sus vidas: el rey, dedicado a  
 perseguir a los liberales hasta su muerte en septiembre de 1833; y nuestro oficial de  
 Marina, ya retirado, entre Madrid y Badajoz, donde también le alcanzó la muerte en el  
 mismo año de 1833.

Don Tomás Pío Pérez de los Ríos había nacido en Huete (Cuenca) en 1764, en el  
 seno de una familia noble de origen alcarreño, estando emparentado con los señores de  
 Huete y los marqueses de los Ríos. Sentó plaza de soldado de Marina en 1783, y en-  
 seguida embarcó en el navío *Gallardo*, sirviendo en aguas y tierras de América a las  
 órdenes de los generales López de Carrizosa, Lastarria, Ulloa, Castejón y Domontes, y  
 de los capitanes de navío Orozco y Pineda. A su regreso a la Península en la escuadra  
 mandada por O'Carrol y Negrete, fue destinado al presidio de Orán, en cuya plaza  
 fuerte se destacó mucho con ocasión del célebre terremoto sufrido en la madrugada del  
 7 al 8 de octubre de 1790, que destruyó prácticamente toda la ciudad y sus fortificacio-  
 nes, causando cientos de muertos y miles de heridos. Tras prestar auxilio a las vícti-  
 mas, logró reunir a varios soldados de Marina, sus compañeros, y con tan escasas fuer-  
 zas pudo reducir a los presidiarios, que se habían amotinado y habían salido por toda la  
 plaza, cometiendo robos y saqueos; después se dedicó durante 33 días a rescatar a las  
 víctimas sepultadas, a destruir los edificios derrumbados y a apuntalar otros, reconstru-  
 yendo los maltrechos baluartes. Esta brillante actuación fue reconocida por el brigadier  
 conde de Cumbre Hermosa, comandante general de la plaza, en sus informes, como

---

(1) He revisado acuciosamente el episcopologio hispano del siglo XIX, y resulta que las  
 iniciales que proporciona Nicolás DÍAZ Y PÉREZ en su *Ensayo histórico-crítico de la Orden de  
 los Francmasones en España* (Madrid, 1894, pág. 335), corresponden solamente a don Félix  
 Torres y Amat (Sallent, 1772-1847), que fue acusado de jansenista y que desde luego fue un  
 clérigo muy ilustrado, que en julio de 1833 fue nombrado obispo de Astorga, en cuya sede  
 murió.

recoge la crónica del general Ximénez de Sandoval (2), y se distinguió de nuevo el cabo de cañón Pérez de los Ríos cuando en 1791, la maltrecha plaza de Orán fue atacada por la fuerzas del bey de Mascara durante el sitio, más de diez meses.

Tras el abandono en 1792 de la plaza de Orán, Pérez de los Ríos pasó destinado a Cádiz y embarcó hacia América, retornando a Cartagena en 1797. A bordo del navío *Santísima Trinidad*, el 14 de febrero de 1797 (por cierto en compañía del célebre Pablo Morillo, con quien trabó gran amistad). Tras recalar en Cádiz, y siempre a bordo del mismo navío, pasó de nuevo a América, batiéndose contra los ingleses en Puerto Rico y en la isla de Trinidad (1798). A su retorno a la Península sirvió en Cádiz, en Ferrol y en San Fernando hasta 1804. Volvió a embarcar entonces en el *Santísima Trinidad*, y en este navío de tres puentes y 130 cañones se halló en la batalla de Trafalgar el 21 de octubre de 1805, en la que combatió valerosamente, saliendo de ella gravemente herido en el cráneo, muy contusionado en el hombro y en las piernas, y con pérdida de dos dedos de la mano derecha, que le llevó una bala de cañón.

Cuando el *Santísima Trinidad* se fue a pique, pudo el cabo Pérez de los Ríos trasbordar al navío *San Francisco de Asís*, que al poco se fue igualmente a pique durante el temporal que siguió a la batalla, salvándose nuestro personaje milagrosamente. Tras convalecer en el Hospital de San Fernando, ascendió a sargento segundo, se embarcó y participó en la defensa de Buenos Aires contra los ingleses (junio de 1807), regresando a Cádiz poco después. Ya en Cádiz luchó en junio de 1808 contra la escuadra francesa al mando del almirante Rosily, hasta que ésta se rindió; en cuya acción fue otra vez herido en el pie derecho, cuando saltó el primero sobre el navío francés *Le Héros* (enseguida rebautizado como *Héroe*).

Hizo con los batallones de Marina la campaña contra los franceses, mereciendo el premio de constancia en 1810. Concluida la guerra, y hallándose inválido, en 1815 solicitó y obtuvo pasar a servir en destinos civiles, concretamente en el Ministerio de Hacienda, concediéndosele una plaza en las salinas de San Fernando, y más tarde en las de Huelva.

Entretanto, se había casado en El Ferrol con doña Josefa de Ugarte (finada de Badajoz en 1866), de la que tuvo cuatro hijos, a su vez progenitores de una prole abundante. Cuando las penurias de la Real Hacienda causaron la suspensión del abono regular de los sueldos y pensiones militares, fue esta señora la que, trabajando de maestra en una escuela que abrió en su propia casa, pudo mantener a toda la familia de don Tomás Pío.

En noviembre de 1820 pidió volver al servicio activo, y se le concedió, aunque con pérdida de su antigüedad; en julio de 1823 pasó destinado a San Fernando, y en 1824 alcanzó el empleo de sargento primero y el grado de alférez de Infantería de Marina. Aquel mismo año, como ya he dicho, se le concedió el retiro forzoso y se le señaló cuartel para la plaza de Badajoz. El retiro fue definitivo, en clase de «inválido», desde 1826, fijando su residencia durante algún tiempo en la corte. Tres años después su amigo y compañero don Pablo Morillo —ya flamante teniente general de los Reales Ejércitos, conde de Cartagena y marqués de la Puerta— presentó al rey a nuestro

---

(2) XIMÉNEZ DE SANDOVAL, C.: *Las inscripciones de Orán y Mazalquivir: noticias históricas sobre ambas plazas, desde la conquista hasta su abandono en 1792* (Madrid, R. Vicente, 1867).

sargento primero graduado de alférez don Tomás Pérez de los Ríos, y por gracia especial el monarca le dio entonces el grado de teniente. Poco después regresó a Badajoz donde residió en el Cuartel de Inválidos, antigua residencia del Príncipe de la Paz. La epidemia de cólera que diezmo la capital pacense en 1833 afectó a Pérez de los Ríos, que perdió la razón y hubo de ser internado en el hospital militar de la plaza, donde alcanzó la muerte a finales de 1833.

Fue sepultado en el cementerio del castillo de Badajoz, con honores militares: bajo presidencia del propio capitán general conde de Sarsfield, con una compañía con bandera y música, acompañaron el cadáver 24 cabos primeros con hachones; la caja fue llevada por seis sargentos primeros, uno de cada arma y las cintas las llevaron seis capitanes. Al año siguiente el capitán general de Extremadura, a instancias de la guarnición de la plaza, puso sobre su tumba una lápida de mármol negro en la que se leía:

R.I.P.

*Aquí descansan los restos mortales del ilustre marino*

*Don Tomás Pío Pérez de los Ríos*

*Asistió a la defensa de Orán, después del terremoto  
y a la batalla de Trafalgar, donde destacó entre los más valientes  
y estuvo en la rendición de la escuadra del almirante Rosily.*

*Dos veces dio la vuelta al mundo, asistió a 33 batallas navales  
e hizo 29 viajes a América y tres a Oceanía*

Q.E.P.D.

*El Capitán General Gobernador Militar  
jefes y oficiales de esta plaza, le dedican  
esta memoria, 1834*

Por real orden de 4 de julio de 1892 se dispuso que: «desde Badajoz sean trasladados sus restos mortales al Panteón de Marinos Ilustres, debiendo sufragar los gastos que se originen la familia del interesado, que solicita esta traslación. Pero el solicitante del traslado, que era su nieto don Nicolás Díaz y Pérez (3) no pudo allegar esos recursos —y murió aquel mismo año—, por eso los restos del veterano teniente Pérez de los Ríos quedaron en aquel cementerio de Badajoz.

---

(3) Precisamente debemos a este nieto suyo (por cierto, también masón destacado) la mayor parte de las noticias sobre la vida de Pérez de los Ríos, ya que no se conservan hojas de servicios ni otros documentos en el AGMAB, legajo 3363-567 (solamente contiene fotocopias de los textos que a continuación se citan). Véase Nicolás DÍAZ Y PÉREZ: «D. Tomás Pío Pérez de los Ríos», en *Revista Contemporánea* del 15 de agosto de 1890; «D. Tomás Pío Pérez de los Ríos. Historia de un héroe anónimo», en *Revista General de Marina*, octubre de 1890, pp. 535-558; «Don Tomás Pío Pérez de los Ríos», en el *Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina*, agosto de 1892, pp. 284-293; y *Ensayo histórico-crítico de la Orden de los Francmasones en España* (Madrid, 1894), pp. 335-336. De esos mismos antecedentes familiares proceden las noticias publicadas por José Enrique RIVA FABAL: *Historia de la Infantería de Marina Española* (Madrid, Editorial Naval, 1967), pp. 81, 142 y 143.

# DOCUMENTO

## **Bombardeos de Argel por el teniente general Antonio Barceló**

Eludidas por la Regencia de Argel las obligaciones a que se había comprometido; como no surtieran efecto las diligencias encaminadas a que se acabase la piratería, decidió el Gobierno hostigarla con expediciones de la escuadra que, haciendo daño, en tanto la persuadían de la conveniencia de la paz, libertaran a nuestras costas de corsarios, por verse precisada a no dejarlos salir a valerse de su armamento para la defensa de la ciudad.

La primera se dispuso en Cartagena aprovechando parte de las municiones de guerra recopiladas para la guerra en América (Independencia colonias americanas), que no continuó por firmarse la paz de Versalles. Cuatro navíos de línea, cuatro fragatas y 68 embarcaciones menores, contadas cañoneras y bombarderas, se pusieron a cargo del teniente general Antonio Barceló, con órdenes de bombardear la ciudad y el puerto. Lo cual hizo Barceló entre 1 y 10 de agosto de 1783. No produjo el ensayo todo el efecto que se deseaba.

En el verano siguiente se preparó, también en Cartagena, la segunda serie, aumentando la escuadra hasta 130 bajeles de toda especie. Se presenta el Real Decreto por el cual Carlos III autoriza la propuesta de Antonio Barceló de aumento de fuerzas sutiles cuyo original se encuentra en el Museo Naval de Madrid, Ms. 2111, doc. 12 (confrontado).

El Rey se ha enterado de las ideas del  
 ten. Genl. don Antonio Barceló; reducidas  
 a que con las lanchas canónicas y  
 Bombarderas que existen, y otros  
 Buques inútiles de esta clase, y con  
 las maderas acopiadas en Mallorca  
 para las Galeras que se empezaron  
 a construir, se completen y fortifiquen  
 hasta 24 canónicas y otras tantas  
 Bombarderas en terminos que pueda  
 hacerse uso de ellas con mas suceso  
 en la navegacion y ataques que  
 el experimentado en la última ex-  
 pedicion de Argel; y que tambien se  
 construyan dos Triacos o lanchas  
 para Jibres con el mismo destino.  
 En Mag. se ha hecho cargo no solo  
 de lo que queda y pueda practicar  
 Barceló en el verano proximo de vi-  
 sta contra Argel, si fuere necesario,  
 sino tambien de la necesidad en que

se halla a redreix ala Reoemia aq.  
haga la Paz, ya por el interes del  
comercio nacional del Mediterraneo,  
y ya por otras negociaciones pendientes  
y muy utiles ala España en las qua-  
les puede tener mucho influjo dicha  
Paz. A todo esto ha unido sufrag.  
la consideracion de que en las circuns-  
tancias actuales y criticas de la Euro-  
pa, siempre se convendria tener el  
numero de Cañoneras y Bombar-  
das que propone Barcelo, y los  
Bancos para Obuses; y que todos  
estos Buques reciban toda la per-  
feccion de que sean susceptibles en  
vista de lo que ha enseñado la  
Experiencia sobre su uso, despues de  
su intervencion.

En consecuencia, pues, de todo  
y de otras muchas reflexiones ha

resuelto el Rey que a Barcelo  
como practico, de los, e Inrrenton  
e las dombras, especialm<sup>te</sup> e las  
Bombardexas, se le en facultades  
para lo que propone, a cuyo fin se  
transfiera a Cartag<sup>na</sup> y Mallorca,  
e de donde para otras circunstan-  
ciadas el numero, y estado de los  
Buques e que se ha e daber, con  
distincion de los utiles e inutilis,  
y e los que podran servir refo-  
zados en la manera que el mismo  
Barcelo tubiere por conveni<sup>te</sup>; y q<sup>o</sup>  
tambien avise los calculos pruden-  
ciales q<sup>o</sup> pudiere primar e todo  
e todo, sin que entretanto egen  
e administrarse los dhos Buques,  
maderas y otros q<sup>o</sup> recortare  
Loyal<sup>te</sup> ha resuelto S. Mage<sup>st</sup>  
q<sup>o</sup> se den a Barcelo los quatro  
o cinco practicos facultativos que

me para la constucc. <sup>de</sup> y los in-  
telig. <sup>tes</sup> del cuerpo de artilleria; y  
que se le faciliten algunos Obuses  
en Barcelona para tomar sus  
medidas, y executar conforme a  
ellas las obras de constucc. <sup>de</sup> los  
Barris en los ayas de usas.

Sobre todo esto separaran los  
avisos a los Ministerios y Rejes  
que correspondan. S. Vitor 12  
de Sept. de 1783.

Flores de la Cruz

Leida a V. M. En el despacho  
de 13 de Sept. se vino aprobada, y mandas  
J. Barcelo pase de este lugar a Caracq. a comunicarle a que  
departam. le ayades y resulten con la antec. entez

E

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

## **Un libro interesante: *Decision at Sea: Five Naval Battles that Shaped American History***

Aunque no sea éste el sitio apropiado, la clase de libro y, sobre todo, la amplitud de su temática naval, encajan perfectamente con los criterios que rigen esta sección de la Historia Marítima en el mundo. Una acertada recensión y una espléndida traducción del inglés, ambas debidas a la iniciativa de nuestro amigo y colaborador Carlos Alfaro Zaforteza, quien con su natural amabilidad las puso en nuestras manos. Y, cómo no, de las nuestras a las de nuestros lectores. Ésta es la obra.

CRAIG L. SYMONDS: *Decision At Sea: Five Naval Battles that Shaped American History*. Nueva York, Oxford University Press, 2006, 378 pp., ils., map., notas e índice alfabético, 17,97 dólares.

Un veterano historiador, profesor emérito de la Academia Naval de Annapolis, autor de importantes monografías sobre la marina y la guerra civil de los Estados Unidos de Norteamérica, se ha enfrentado a uno de los mayores desafíos de la profesión: escribir una obra de síntesis. La tarea requiere cualidades poco comunes, como son un conocimiento integral de la disciplina y un estilo capaz de mantener la atención del lector profano, conservando al mismo tiempo el rigor académico. De este modo, el lego en historia naval, el erudito que desea mantener sus conocimientos generales y el oficial de marina podrán tomar un primer contacto o refrescar sus conocimientos sobre la historia de la primera Marina del mundo, con la que la Armada española mantiene estrechas relaciones.

El objetivo del autor es mostrar la importancia del poder naval en la historia de los Estados Unidos, la contribución de la marina y la necesidad de seguir manteniendo la primera fuerza del planeta. Esto último se manifiesta en la geografía de los acontecimientos: la única de las cinco acciones que tuvo lugar a orillas del océano Atlántico es el combate de Hampton Roads, en el escenario principal de la guerra civil. El resto, contra enemigos externos, transcurre lejos de la vieja Europa, en el Pacífico o en el Índico, los centros políticos y económicos del mundo actual. El combate del lago Erie, inclasificable a primera vista, tiene su significado dentro de la expansión hacia la costa del Pacífico. El libro termina con una breve descripción de las capacidades actuales de la marina norteamericana y algunas consideraciones sobre la importancia de la política de los Estados Unidos.

El contenido del libro está estructurado en torno a cinco batallas: las del lago Erie (1813), Hampton Roads (1862), Cavite (1898), Midway (1942) y la operación *Praying Mantis* contra fuerzas iraníes en el golfo Pérsico (1987). El autor trata aspectos poco conocidos y profundiza en el contexto, relacionando cada una con su etapa correspondiente a la historia nacional, tal y como indica la segunda parte del título. Esto se refleja en la elección de algunas cuya importancia desde el punto de vista estrictamente naval es discutible. El prólogo contiene un breve relato de la batalla de Chesapeake en 1781. Tácticamente indecisa, como la mayoría de las del siglo XVIII, contribuyó decisivamente a la independencia de los Estados Unidos, pues fue la causa directa de la rendición del ejército inglés en Yorktown. Un hecho naval tan significativo, que además completa la tipología de las batallas expuestas, no podía dejar de mencionarse, si bien en lugar aparte por ser obra de una marina extranjera.

Los diferentes aspectos, tales como el liderazgo, la tecnología y la política están bien trabados en un estilo fluido. Algunas explicaciones están de más para el lector erudito, pero son útiles para el lego. La disputa por cuestiones de honor entre Oliver H. Perry, el vencedor del lago Erie, y su subordinado Elliott nos ayuda a entender la mentalidad de los oficiales de la época, mientras que la relación íntima entre las operaciones navales en el lago y los movimientos de los ejércitos contendientes nos recuerda que la historia militar y la naval son frecuentemente inseparables. El segundo capítulo repasa la construcción del *Virginia* y el *Monitor* antes de entrar de lleno en los combates del 8 y 9 de marzo. En el análisis de las consecuencias Symonds afirma que la llegada del *Monitor* neutralizó al blindado sudista manteniendo el bloqueo y la posesión de Fort Monroe. Soslaya, en cambio, la importancia estratégica del *Virginia*, que en su corta vida bloqueó el camino más corto a la capital confederada, el río James, desbaratando los planes del general McClellan. Estableció, además, el modelo de los blindados confederados posteriores y de las *Aussfallkorvetten* en los decenios siguientes.

El relato del combate de Cavite, basado exclusivamente en fuentes americanas, es ecuánime; muestra las dificultades logísticas de Dewey al tiempo que reconoce su superioridad aplastante sobre los buques de Montojo. No obstante, deja claro que con poco esfuerzo los españoles habrían podido vender más cara la victoria. En torno a 1898 la total indefensión de las Filipinas frente a un enemigo exterior suponía una tentación irresistible para una potencia imperialista. El relato de una acción tan compleja como Midway, el «Trafalgar» de los norteamericanos y la batalla aeronaval por antonomasia, está resuelto con agilidad; el capítulo termina con las causas estructurales de la victoria sobre Japón. Este punto está ilustrado con el ejemplo de la increíble reparación del *Yorktown*, que permitió a la escuadra norteamericana disponer de un tercer portaaviones, para la sorpresa de los japoneses. La superioridad tecnológica y la profusión de medios se evidencian en la intervención en el golfo Pérsico; también las incertidumbres de la guerra y la persistencia de los fallos humanos. Es interesante constatar que en 1987 el contacto visual seguía teniendo gran importancia: todavía se empleaban helicópteros para reconoci-

miento y observación del tiro. El autor explica también cómo un cúmulo de errores condujo el derribo del vuelo 655 de las Iranian Airlines con doscientos noventa pasajeros a bordo. El incidente del *Stark* tiene particular interés para la Armada española, pues muestra cómo un buque del tipo Baleares sobrevivió a pesar de ser alcanzado por dos misiles Exocet. El epílogo trata someramente de los acontecimientos de los dos últimos decenios.

Como se ve, el autor estudia la historia de la Marina norteamericana a lo largo de los dos últimos siglos. Sorprende, sin embargo, en un texto de trescientas cuarenta páginas, el silencio sobre las dos «batallas» del Atlántico durante las guerras mundiales, la preparación para una tercera durante la «guerra fría» y las grandes operaciones anfibias durante la segunda guerra mundial. Los inmensos recursos que consumieron reflejan mejor el poder económico de los Estados Unidos. El ataque japonés a Pearl Harbor, la más grave derrota sufrida, sólo se menciona de pasada. Las limitaciones del método historia-batalla se hacen así patentes: el combate entre escuadras, que ya se desdibuja en el último capítulo, ha constituido sólo una de las funciones principales de las marinas de guerra, generalmente la menos significativa, aunque sí la más espectacular.

El autor concluye destacando la actual riqueza de medios navales al servicio de la política exterior del país. Así termina este relato de la evolución histórica, la identidad y las tradiciones de la U.S. Navy, elementos básicos para comprender sus actividades en el día de hoy. La tarea no es fácil, pero el resultado merece la pena.

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN*
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN*
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)  
*LA GRAN ARMADA*
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)*
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)*
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO*
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA  
*LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES*
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO*
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA  
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)*
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA  
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)*
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)*
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEÓN.—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 CIEN-TÍFICO*
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA*
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)  
*MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO*
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX*
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998  
*LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998  
*VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I*
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)  
*JUAN DE LA COSA*
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 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 FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA*
- 44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MEDIA*
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR*
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YÁÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL  
*LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA*
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA  
*PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*

**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  
C/e: incn@fn.mde.es

**NÚMEROS SUELTOS:**

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

# NOTICIAS GENERALES

## **XV Jornadas de la Asociación de Amigos de los Museos Militares. Lisboa (Portugal)**

Organizadas por la Asociación de Amigos de los Museos Militares que preside el general Castrillo Mazeret, con el patrocinio del Ministerio de Defensa (Dirección General de Relaciones Institucionales, DIGENIN) y la colaboración del Museu da Marinha y del Museu do Ar (Lisboa, Portugal), durante los días del 14 al 18 de octubre de 2009 tendrán lugar en Lisboa las XV Jornadas dedicadas al tema central «Portugal en la Guerra de la Independencia Peninsular», a las que se ha invitado a intervenir a un selecto grupo de conferenciantes, quienes desarrollaron los temas que relacionamos a continuación. (Omitimos los actos sociales y de esparcimiento y nos limitamos a dejar constancia de los conferenciantes y de los temas desarrollados.)

La Asociación de Amigos de los Museos Militares de España quiere rendir homenaje, en esta ocasión, a todos los que cumplieron con su deber de soldados o sufrieron las duras consecuencias de la Guerra de la Independencia. Tiene el honor de dedicar estas jornadas a la nación hermana, en cuyo solar se celebran, por su participación en esta guerra, no solamente en su territorio sino también en comunidad de armas en suelo español, con heroísmo y tenacidad de lucha en la campaña.

Previamente, y a modo de introducción, el día 3 de octubre se celebrará en el Teatro Monumental de Madrid el concierto anual de música militar, esta vez dedicado a la música hispano-portuguesa de la Guerra de la Independencia, guerra que los portugueses llaman «Peninsular».

El programa se desarrolló así:

15 de octubre

Se inauguran las Jornadas en el Museo Militar y se gira una visita al Museo.

«El Ejército regular portugués en España hasta 1813», por José Priego Fernández del Campo, coronel (EM), doctor en Historia.

«El Ejército regular en España. Años 1813 y 1814», por José Fernando Navas Ramírez-Cruzado, coronel director del Museo Militar de La Coruña.

Viernes, 16 de octubre

«Una ficción histórica británica sobre la Guerra de la Independencia. (territorio portugués)», por Antonio Manuel Martín Mendonça, mayor SGE del Ejército portugués.

«The involvement of the Royal Navy in Cádiz and Lisbon, 1810-1811», por Nick Lipscombe, coronel de Artillería del Ejército británico, agregado de Defensa de Gran Bretaña.

Sábado, 17 de octubre

«La defensa de Torres Vedras», por José Paulo Ribeiro Berger, teniente coronel del Ejército portugués.

Para más información dirigirse a:

Asociación de Amigos de los Museos Militares.  
Isabel Barrientos Porras.  
C/ Princesa, 36. 28008 Madrid, España.  
Teléfono y fax: 91 547 70 76

## **XII Jornadas de Historia Militar. Cartagena (España)**

Organizadas por el Aula «Comandante Villamartín», patrocinadas por el Ministerio de Defensa (Dirección General de Relaciones Institucionales) y la colaboración de Caja de Ahorros del Mediterráneo (CAM) y el Museo Histórico Militar de Cartagena, durante los días 5, 6, 7 y 8 del mes de octubre de 2009, se celebraron las XII Jornadas de Historia Militar, alrededor del tema central «Retrospectiva de un centenario (1909-2009). La guerra de Melilla: aspectos terrestres y navales».

Las jornadas dispusieron de una conferencia diaria en horario de tarde, según el programa siguiente:

Lunes, día 5:

«El africanismo español fin de siglo XIX», por Miguel Alonso Baquer, general de brigada de Infantería y miembro asesor del Instituto Español de Estudios Estratégicos (MINISDEF-DIGERINS).

Martes, día 6:

«Antecedentes del conflicto hispano-marroquí de 1909», por Luis Miguel Pérez Adán, licenciado en Geografía e Historia, director del Instituto Cartagenero de Investigaciones Históricas.

Miércoles, día 7:

«La Armada española en la guerra de Melilla de 1909», por Juan Escrigas Rodríguez, capitán de fragata de la Armada y profesor en el departamento de Estrategia y Relaciones internacionales de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas.

Jueves, día 8:

«Las operaciones terrestres en la campaña del Rif y otras consideraciones», por Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío (R), del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Las sesiones tuvieron lugar en el Aula CAM, calle Mayor, 11, en Cartagena.

El Aula «Comandante Villamartín» se constituyó en la ciudad de Cartagena en el año 2007 con el objeto esencial de desarrollar tareas culturales para la promoción de la cultura de Defensa y de la Historia Militar. Sus fines se concretan en elevar la conciencia de Defensa nacional; dar a conocer el patrimonio histórico-artístico relacionado con ella, la Historia Militar y la tecnología en relación con los sistemas de armas; así como divulgar los aspectos relacionados con la evolución de las Fuerzas Armadas en el contexto internacional (*N. de la R.*).

### **Primer Curso de Introducción a la Historia Militar de España. Madrid (España)**

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Militar, del 5 de octubre al 26 de noviembre de 2009 tuvo lugar en Madrid el Primer Curso de Introducción a la Historia Militar de España, el cual se inició el 5 de octubre de 2009 y se clausuró el 26 de noviembre del mismo año. La programación consideró un total de veintinueve ponencias en diez sesiones de tarde, a razón de tres diarias. Éste ha sido el programa:

«Los orígenes de la guerra en la Península Ibérica», por Martín Almagro Gorbea, académico de la Real Academia de la Historia y catedrático de Prehistoria en la Universidad Complutense de Madrid.

«La guerra en los pueblos prerromanos de Hispania», por Fernando Quesada Sanz, profesor titular de la Universidad Autónoma de Madrid.

«El Ejército de Roma», por Eduardo Peralta Labrador, doctor en Historia y arqueólogo.

#### Sesión I

«Maniobras clásicas en la historia militar», por Andrés Casinello Pérez, teniente general. Historiador.

«El Ejército en la Hispania romana», por Juan Manuel Abascal Palazón, catedrático de la Universidad de Alicante.

«El ejército romano en la Baja Época y su legado cultural», por Ángel Morillo Cerdán, profesor titular de la Universidad Complutense de Madrid.

Sesión II

«Financiación de la guerra», por Juan Teijeiro de la Rosa, general de división. Doctor en Historia.

«La guerra en la España visigoda», por Luis García Moreno, académico de la Real Academia de la Historia y catedrático de la Universidad de Alcalá de Henares.

«La Reconquista en la Plena Edad Media», por Martín Alvira Cabrer, profesor titular de la Universidad Complutense de Madrid.

«Baja Edad Media española», por Fernando Castillo Cáceres. Historiador.

Sesión III

«Aportaciones castrenses a la ciencia y a la técnica», por María Dolores Herrero Fernández Quesada, profesora de la Universidad Complutense de Madrid.

«La guerra y el Ejército en la época de los Austrias (ss. XVI y XVII)», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna, Universidad Complutense de Madrid.

«Guerreros y constructores de un imperio (América, ss. XVI y XVII)», por Mariano Cuesta Domingo, catedrático de la Universidad Complutense de Madrid.

«La defensa de los dominios españoles europeos durante los Austrias. De Ceriñola a Rocroy», por Juan Luis Sánchez Martín. Historiador.

Sesión IV

«Ingenieros militares y sociedad civil», por Jesús Cantera Montenegro, profesor titular de la Universidad Complutense de Madrid.

«Guerra de Sucesión. La reforma borbónica», por Germán Segura García, capitán. Doctor en Historia.

«Campañas siglo XVIII», por José Luis Terrón Ponce, comandante. Doctor en Historia.

«La defensa de las Indias», por Julio Albi de la Cuesta, embajador de España.

Mesa redonda:

Sesión V

«Patrimonio militar. Museos, bibliotecas y archivos».

«La Guerra de la Independencia, mito y realidad», por José Manuel Guerrero Acosta, teniente coronel. Historiador.

«El Ejército español del liberalismo. Génesis del Ejército nacional», por Fernando Puell de la Villa, coronel. Doctor en Historia.

## Sesión VI

«Pensamiento militar», por Miguel Alonso Baquer, general y doctor en Historia.

«Las Guerras Carlistas», por Alfonso Bullón de Mendoza y Gómez de Valugera, rector de la Universidad San Pablo CEU. Madrid.

«Campañas de ultramar. Cuba y Filipinas», por Luis Togores García, vicedirector de la Universidad San Pablo CEU. Madrid.

«Las guerras de África», por Jesús Albert Saldueña, coronel y licenciado en Historia.

Mesa redonda:

## Sesión VII

«El armamento y su evolución».

«Guerra Civil. Ejércitos contendientes. La batalla del Ebro», por Miguel Alonso Baquer, general y doctor en Historia.

## Sesión VIII

«La Guerra y la Información», por Andrés Casinello Pérez, teniente general. Historiador.

## Sesión IX

«Terrorismo y guerra», por Juan Avilés Farre, catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

## Sesión X

Clausura. La ponencia corrió a cargo de Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico de la Real Academia de la Historia y vicepresidente de la Comisión Española de Historia Militar.

Concedieron créditos de libre configuración las universidades Complutense, Autónoma, UNED, Alcalá, Carlos III, Rey Juan Carlos y CEU-San Pablo, todas de Madrid. Igualmente se asignaron créditos para la formación del profesorado de secundaria de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Además, al programa anterior, se añadió un coloquio, que tuvo lugar en horario de mañana, entre historiadores y especialistas del Comité Científico del Plan Museológico del nuevo Museo del Ejército y del Equipo de Apoyo Museográfico.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Militar

Paseo de Moret, 3. Madrid.  
Teléfono: 91 780 87 52/50. Fax: 91 780 87 05.  
C/e: [rhmet@et.mdeee.es](mailto:rhmet@et.mdeee.es)  
Internet: [www.ejercito.mde.es/ihycm/](http://www.ejercito.mde.es/ihycm/)

### **Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Lima (Perú)**

Lunes, 9 de noviembre

#### *Comercio marítimo*

«Comercio marítimo en el Pacífico en la época de la Independencia», por la doctora Cristina Mazzeo (Perú).

«El salitre en la vida de un puerto», por la doctora Miriam Salas Coloma (Perú).

«Guadalupe, Santo Domingo y las relaciones con las colonias españolas: el ejemplo de los corsarios franceses, 1794-1810», por la doctora Myriam Alamkan.  
Periodo de preguntas.

#### *Exploraciones marítimas*

«Las exploraciones de los navegantes españoles y portugueses en la Polinesia antes de Cook», por el doctor Hector López Arestegui (Perú).

«Campañas de descubrimiento en el Río de la Plata», por el doctor Juan Antonio Varese Saiz (Uruguay).

«Exploraciones marítimas en embarcaciones precolombinas» por el doctor Eric Catari Gutiérrez (Bolivia).  
Periodo de preguntas.

#### *El mundo marítimo iberoamericano*

«La hipoteca naval en la historia del Derecho peruano», por el doctor Carlos Ramos Núñez (Perú).

«Demografía pre y poscolombina, y proyecciones futuras», por el contralmirante José García Valdivieso (Perú).

«Sois la sal de la tierra, sois la luz del mundo: el sermón náutico de Francisco López», por la doctora Cristina Flórez Dávila (Perú).  
Periodo de preguntas.

Martes 10 de noviembre

#### *Gente de mar*

Tema y ponente pendientes

«El abordaje de la cañonera *Artigas*, 1897», por doctor Daniel Castagnin (Uruguay).

Periodo de preguntas.

*Las Armadas y sus situaciones en tiempos de guerra y de paz*

«La campaña naval de la Guerra del Pacífico en los testimonios de sus sobrevivientes, 1879-1883», por el doctor Alejandro Reyes F. (Perú).

«La construcción en el Uruguay y viaje al estrecho de Magallanes de la cañonera *General Rivera*», por el doctor Roberto Lettieri (Uruguay).

«La fragata *Santa Leocadia*, episodios de su naufragio y rescate del tesoro», por el doctor Mariano Sánchez Bravo (Ecuador).

Periodo de preguntas.

Miércoles, 11 de noviembre

«La presencia naval francesa en el Perú», por el doctor Alexandre Scheldon Duplaix (Francia).

«Las leyes de armamento naval en Argentina y su instrumentación en las décadas de 1920 y 1930», por el teniente de navío Mauro Figueroa (Argentina).

«Evolución del armamento de la corbeta *Esmeralda* a través de su vida operativa», por el doctor Fernando Wilson L. (Chile).

Periodo de preguntas.

Jueves, 12 de noviembre

«Los corsarios de Artigas», por el capitán de navío Francisco Valiñas F. (Uruguay).

«La Real Armada en el Perú, 1746-1828», por el doctor Jorge Ortiz Sotelo (Perú).

«El resurgimiento de la Escuadra después de la Guerra del Pacífico», por el capitán de corbeta Juan Llosa Pasos (Perú).

Período de Preguntas.

Resumen de las ponencias y clausura del simposio.

Durante el simposio se giraron visitas al Servicio Industrial de la Marina, al Museo Naval «Abtao» y al Museo de la Nación.

En el caso de haberse comprometido a exponer su tema y no concurrir al simposio, el escrito no será leído por otra persona ni será publicado en el libro de Actas.

En el momento de redactar esta noticia se estaba estudiando la posibilidad de dar un paseo turístico para los expositores por las ciudades de Cuzco o Iquitos.

J.A.O.

# 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

C/e: ihcn@fn.Mde.es

# RECENSIONES

O'DONNELL, Hugo (director) y ALMAGRO-CORREA (Coordinador): *Historia Militar. Prehistoria y antigüedad*.—Ministerio de Defensa. Laberinto. Madrid, 2009, 410 páginas.

Todo proyecto ambicioso, cuando está bien dirigido, coordinado y planificado, obtiene indudables frutos. El que ahora nos presenta el Ministerio de Defensa a través de la Comisión Española de Historia Militar en conexión con la Real Academia de la Historia y la editorial Laberinto, responde a estas constantes de autenticidad y eficacia; de una investigación profunda y exhaustiva.

La Historia Militar de España, proyectada en cinco tomos que van desde las huestes de la Prehistoria hasta el ejercicio de nuestros días, abarca una amplia panorámica, bélica y pacífica en la que nada ha quedado por descubrir. Bajo la docta dirección del académico de la Real de la Historia Hugo O'Donnell, discurre este primer volumen, que quizá sea el que más dificultades presente para su redacción por su complejidad, aunque el notable acopio de sus fuentes, anticipan que se trata de un ciclo serio y objetivamente documentado.

Tras un capítulo de introducción, los restantes se ocupan de la guerra en la Hispania pre-romana; conflictos coloniales y conquista; Roma y el ejercicio hispano romano; la guerra en la mar y la representación del guerrero.

Ciertamente que la historia naval y sobre todo la aérea, no puede verse reflejada en toda su dimensión y alcance en los dos primeros tomos, pero una historia militar que no incluya su faceta naval quedaría en cierto modo huérfana de contenido, ya que en pocas pugnas, la mar ha establecido los esenciales lazos de comunicación entre los pueblos.

Lujosamente editada y con una espléndida orientación bibliográfica, esta Historia Militar de España, se proyecta desde su primer tomo con todos los pronunciamientos de una obra indispensable.

FERNÁNDEZ DÍAZ, Victoria: *El exilio de los marinos republicanos*.—Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2009, 336 páginas, ilustraciones.

Raro es el mes en que no aparece un nuevo libro sobre la guerra civil española en los escaparates de las librerías. El tema parece no tener caducidad, pero no todo cuanto se escribe responde a los parámetros de veracidad o interpretación objetiva de los avatares de la contienda. De aquí que sorprenda gratamente la aparición de este libro por lo novedoso de su enfoque y su meritorio tratamiento. Y es que mantiene las constantes del rigor histórico y agrega acertadas puntualizaciones sobre hechos de tristes recuerdos, todavía en la España del siglo XXI.

Victoria Fernández Díaz afronta con valiente sinceridad la triste suerte de los perdedores de la guerra española en el mar, que en los campos de internamiento de la Francia «amiga» siluetaados entre las bayonetas de los senegaleses, fueron tratados como auténticos delincuentes, y únicamente cuando generosamente formaron filas en sus ejercicios o en los grupos de la resistencia durante la segunda guerra mundial, tuvieron el reconocimiento al que tenía derecho como combatientes y como españoles.

Con numerosos pasajes inéditos, interesantísimas conversaciones y un repertorio bibliográfico de gran valor documental (sobre todo en las memorias inéditas que la autora cita, y que pueden esclarecer determinadas conductas), el libro, es un documento indispensable para el conocimiento de una buena parte de la diáspora republicana que como marinos españoles supieron sobreponerse a injustas situaciones de adversidad o animadversión.

Mención notable también merece la espléndida colección fotográfica, la mayor parte de ellas inéditas, que habrían de ser de gran utilidad para el investigador que desee situar hombre y nombres en el marco de la memoria histórica.

VALDÉS OZORES, Micaela: *El baylío don Antonio Valdés. (Un gobierno eficaz del siglo XVIII)*.—Libros Libres. Madrid, 2007, 215 páginas, ilustraciones.

De todos los reformadores navales del siglo XVIII —tan pródigo en ellos— sea posiblemente el baylío don Antonio Valdés el de más acusada personalidad y proyección, en el tiempo que ejerció la dirección de la marina dieciochesca, en la que para su desgracia, el omnipotente valido Godoy había puesto sus ojos.

Micaela Valdés, estudia obviamente la figura de su antepasado, al que hace plena justicia en su trayectoria histórica, pero al propio tiempo traza con buena pluma, los rasgos esenciales de la España de la segunda mitad del siglo XVIII, donde claramente se advierten las señas de identidad del reformismo borbónico, entroncándolo con la eficaz labor de los predecesores del Baylío —Ensenada, Arriaga y González de Castejón— que junto al biografiado, integran la época dorada de la Marina española en el citado siglo.

El perfil biográfico de don Antonio Valdés, como ilustrado y hombre de su tiempo, es el armazón de todo un capítulo, muy bien logrado, dentro de su impuesta brevedad, y en el que se destaca su papel como promotor e impulsor de las expediciones científicas, y la política de contención tanto en América como en Filipinas.

Con facilidad expresiva pero con gran riqueza de contenido, el libro que cuenta con su enjundioso prólogo del Director de la Real Academia de la Historia, Gonzalo Anes, supone una contribución directa a un mejor conocimiento de aquel ilustre marino y eficaz gobernante, al que sus desacuerdos con Godoy pasaron una injusta como innecesaria factura.

VAZQUEZ GARCÍA, Juan: *U-Boote. La leyenda de los lobos grises*.—Galland Books 2009, 64 páginas, ilustraciones.

Para los amantes de los libros «ilustrativos» de fácil lectura, y profusión fotográfica, *U-Boote. La leyenda de los lobos grises*, reúne todos los requisitos de tal exigencia. Los *U-Boote*, impresionante exponente del arma submarina alemana en la segunda guerra mundial —¿quién no recuerda aquellas películas en blanco y negro relativas a las arriesgadas campañas de estos submarinos?— fueron la única arma que estuvo a punto de poner de rodillas al Reino Unido, estrangulado su economía, ya que unos tres mil mercantes con un registro bruto de más de catorce millones de toneladas, fueron enviados al fondo del mar por los submarinos alemanes, además de 187 naves de guerra y una docena de cruceros auxiliares.

Pero los submarinos alemanes tuvieron que pagar también un alto precio, y casi las tres cuartas partes de los submarinistas que participaron en misiones, perecieron en combate, en una guerra que se cobró sobre el mar un amplio tributo en vidas y haciendas, pero donde heroísmo y sacrificio alcanzaron también altas cotas.

Galland Book, dentro de su colección StuG3, presenta este nuevo título, muy bien estructurado, con una espléndida colección fotográfica, impreso en un excelente papel y con una sugestiva maquetación. Todos estos ingredientes coadyuvan a que el libro a pesar de su brevedad, sea portador de un logrado aporte documental, y en sus ocho apartados; los orígenes, los tiempos felices, tiempos difíciles, las aguas americanas, la crisis, el declive, la derrota y conclusión, se condense todo el hilo conductor que hicieron de los lobos grises temidos respetados en las extensísimas aguas consignadas en sus cuadernos de bitácora.

J.C.P.

# A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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

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

## Advertencias

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