

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 117

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

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

**REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL**



Año XXX

2012

Núm. 117



CONSEJO RECTOR:

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

Vicepresidente y Director: Pedro Contreras Fernández, coronel de Intendencia.

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; Pedro Contreras Fernández, coronel de Intendencia, Departamento de Historia; Jesús Bernal García, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

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: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2012.
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: 083-12-037-5 (edición en papel).
NIPO: 083-12-038-0 (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>La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI),</i> por Esteban Mira Caballos	7
<i>La batalla naval de las Dunas (1639),</i> por Gonzalo Lorén Garay.....	51
<i>La participación de la Marina de Guerra española en la campaña de Santo Domingo de 1861-1865,</i> por Manuel Rolandi Sánchez-Solís.....	61
<i>Los forzados de la escuadra de galeras del Mediterráneo en el siglo XVII. El caso de los gitanos,</i> por Manuel Martínez Martínez	87
<i>Semblanza de Diego Gutiérrez de Ceballos, XIV almirante mayor de la mar (h. 1270-1330),</i> por Alfonso de Ceballos-Escalera y Gila.....	111
<i>La historia vivida: Vea-Murguía Hnos., el astillero gaditano que construyó el acorazado Emperador Carlos V,</i> por José Antonio Ocampo	119
<i>Documento: Instrucción sobre la corta de árboles para la construcción de buques, siglo XVIII</i>	123
<i>La Historia Marítima en el mundo: El Real Instituto y Observatorio de la Armada,</i> por José Antonio Ocampo	129
<i>Noticias generales</i>	137
<i>Recensiones</i>	147

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Esteban Mira Caballos es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla y miembro correspondiente de la Academia de la Historia de la República Dominicana. Ha estudiado especialmente las relaciones entre España y América en el siglo XVI, habiendo publicado una docena de libros, así como una veintena de ponencias en congresos nacionales e internacionales. Actualmente enseña Historia, como funcionario de carrera, en el Cuerpo de Profesores de Enseñanza Secundaria de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Gonzalo Lorén Garay. Especialista universitario en Historia Militar por la IUGM de la UNED (Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado de la Universidad Nacional de Educación a Distancia). Su dedicación hasta el momento se ha limitado a publicar los trabajos en páginas *web*.

Manuel Rolandi Sánchez-Solís es licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense de Madrid y diplomado en Hidrogeología. Miembro de numerosas instituciones nacionales e internacionales relacionadas con su profesión, es autor de unas 50 publicaciones históricas y técnicas en diferentes medios editoriales especializados —entre las que cabría destacar *Sublevaciones republicanas en Cartagena (1885-1886)* y *Las intentonas del arsenal naval y del castillo de San Julián*— y colaborador asiduo de medios especializados como la *Revista de Historia Militar*, la *Revista de Historia Naval*, *Cuadernos Republicanos* y *Cartagena Histórica*, de cuyo consejo editorial forma parte.

Manuel Martínez Martínez es diplomado en Magisterio, licenciado en Humanidades y doctor en Geografía Historia e Historia del Arte. Actualmente desarrolla su labor como maestro de Primaria en un colegio de la ciudad de Almería. Ha publicado varios libros, entre los que destaca *La minoría gitana en la provincia de Almería durante la crisis del Antiguo Régimen (1750-1811)* y *Los Forzados de Marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, y es autor varios artículos en publicaciones locales y nacionales. Ha recibido varios premios a su labor como investigador local, tales como el Premio «Padre Tapia» de Historia (1998) y el Premio Nacional de Periodismo «Casa de Almería» en Barcelona (2000). Es miembro del Instituto de Estudios Almerienses y del Grupo de Investigación SurClío, de la Universidad de Almería.

Alfonso Ceballos-Escalera y Gila, vizconde de Ayala, es doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y en Ciencias Políticas por la Universidad Pública do Minho (Portugal), así como cronista de Armas de Castilla y León, antiguo profesor de Historia del Derecho en la Universidad de Valladolid, correspondiente de las Reales Academias de la Historia y de Jurisprudencia y Legislación y miembro de la Academia de Marina de Portugal. Caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III, es especialista en historia marítima y autor de 25 libros y de más de un centenar y medio de monografías y artículos.

NOTA EDITORIAL

Finalizamos el segundo trimestre de este año 2012 con la publicación del número 117 de nuestra REVISTA DE HISTORIA NAVAL, el cual contiene una selección de trabajos recibidos que, por su apreciable calidad, vaticinan un sugestivo reconocimiento por parte de nuestros lectores.

Constituye un deseo permanente del Consejo Rector promover un mayor acercamiento a todas aquellas personas interesadas en el conocimiento de nuestra historia naval, a fin de incrementar el atractivo de la REVISTA y la divulgación de hechos, ideas y acciones de marcado carácter marítimo.

Entre las actividades culturales que han tenido lugar durante el período indicado destacan: las XLIV Jornadas de Historia Marítima, dedicadas a «La independencia de la América española»; el seminario internacional organizado por la Academia de la Historia de Cuba (AHC), con la colaboración de diversas instituciones y la participación de un colaborador de este Instituto; y los tradicionales Premios Virgen del Carmen, cuya finalidad es, recordémoslo, fomentar el interés y la afición por el mar y los asuntos navales, y otros, que cierran los eventos de este primer semestre y que encontrará el lector en la sección de Noticias Generales.

En este ejemplar traemos a nuestras páginas cinco artículos de diverso contenido, todos ellos de gran rigor histórico, con interesantes aportaciones sobre aspectos tan variados como la pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI); los forzados de la Escuadra de Galeras del Mediterráneo en el siglo XVII; el caso de los gitanos, la batalla de las Dunas, una vez más; y la participación de la Marina española en la campaña de Santo Domingo (1861-1865).

La historia vivida: «Vea-Murguía Hnos., el astillero gaditano que construyó el acorazado *Emperador Carlos V*»; Documento, que se refiere a la «Instrucción sobre la corta de árboles para la construcción de buques (s. XVIII)»; La Historia Marítima en el Mundo, que trata de «El Real Instituto y Observatorio de la Armada», así como las habituales secciones de Noticias Generales y Recensiones, que esperamos sean de su interés, ponen punto final a este número.

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 PÉRDIDA DE LA HEGEMONÍA NAVAL EN EL CARIBE Y SUS CONSECUENCIAS (S. XVI)

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Introducción

España mantuvo el dominio de los mares al menos hasta el inicio de la Guerra de los Treinta Años. A partir de ese momento fue superada por la escuadra inglesa, aunque se mantuvo como una potencia de segundo orden prácticamente hasta la desastrosa batalla de Trafalgar en 1805.

Existe unanimidad a la hora de atribuir este declive al atraso tecnológico. Y realmente esa fue una de las causas fundamentales de la gran desventaja que, a partir de finales del siglo XVI, comenzaron a tener los navíos hispanos frente a los de sus más directos competidores. Y es que, en la cerrada sociedad estamental hispánica, la investigación —que la hubo— nunca fue una prioridad. Ello provocó que los navíos ingleses, y más específicamente su capacidad artillera, fuese muy superior a la que poseían los galeones españoles. Esta desventaja técnica la suplió el imperio de los Habsburgo con una organización muy eficiente de las flotas y armadas, así como con una élite de capitanes y almirantes muy bien preparados y disciplinados.

Sin embargo, hay una segunda causa que explica este declive y en la que no se ha insistido suficientemente, es decir, la desprotección del Caribe, área neurálgica de todo el entramado naval del Imperio. Como es bien sabido, el sistema de doble flota anual con el que se comerciaba con América resultó ser muy eficaz y blindó razonablemente bien las relaciones entre la metrópoli y sus colonias. Pero España padecía un problema insalvable: con los medios de entonces era imposible proteger los miles de kilómetros de costa que poseía un imperio *donde el sol no nacía ni se ponía*. Ni tenía potencial humano para colonizar todos los territorios americanos, ni buques suficientes con los que proteger todos los confines de su vasto territorio. Por ello, optó por crear un doble sistema, a saber: primero, un entramado de armadas, cada una de ellas destinada a controlar un área determinada (1), y segundo, un escudo de fortifi-

(1) La Armada Real de Galeras protegía el Mediterráneo; la Armada del Cantábrico, la cornisa del mismo nombre; la Guardacostas de Andalucía, la sensible zona del suroeste peninsular, siempre plagada de corsarios, la Armada de Barlovento, la costa atlántica americana, y la del Mar del Sur, la costa pacífica. Sobre el particular puede verse mi obra *Las Armadas del Imperio. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y de Felipe II*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2005.

caciones costeras, ubicadas en los puertos considerados esenciales para el entramado imperial, como Cartagena de Indias, Veracruz, La Habana, El Callao y Acapulco. Se suele decir con frecuencia que el esfuerzo económico invertido en la defensa de las Indias fue escaso, pero no debemos perder de vista que, en la propia Península, había importantes puertos deficientemente fortificados y acosados permanentemente por los corsarios (2).

Ahora bien, se produjo un grave error de apreciación, pues el Caribe, por sus características, es decir, por la existencia de decenas de islas despobladas y de pequeño tamaño, se convirtió, ya desde la segunda mitad del siglo XVI, en un nido de corsarios, donde éstos crearon bases estables en las que aprovisionar sus respectivas armadas nacionales. España decidió no poblar las Antillas menores y las Bahamas porque, desde 1508, se consideraron *islas inútiles*, donde no había riquezas que explotar y, por tanto, su poblamiento se consideró no sólo innecesario, sino también desaconsejable (3). Una decisión que sólo se puede entender en el marco de la época, cuando el potencial demográfico de España era muy limitado y existían grandes áreas neurálgicas donde desarrollar una floreciente economía minera y agropecuaria. Sin embargo, esta decisión provocó graves consecuencias para el mantenimiento del monopolio comercial.

En otros casos se optó por frenar el contrabando despoblando zonas costeras donde los colonos comerciaban con los corsarios. Así lo hizo el presidente de la audiencia, gobernador y capitán general de Santo Domingo Antonio de Osorio, quien entre 1605 y 1606 arrasó y despobló la banda norte de la isla para atajar el comercio ilícito. Una política absolutamente equivocada que puso en bandeja a los franceses la ocupación de la parte oeste de la isla, que a la larga terminaría provocando la secesión de Haití (4). En el peor de los casos

(2) Sin ir más lejos, las fortificaciones de Cádiz, hasta mediados del siglo XVI, se limitaron a un simple «muro de tierra de la parte de levante y a una cerca comenzada a levantar al poniente, más un torreón en Puerto Chico». FERNÁNDEZ CANO, Víctor: *La defensa de Cádiz en la Edad Moderna*. EEHA, Sevilla, 1973, p. 4.

(3) Es más, se estimó que los lucayos que allí habitaban debían deportarse a las Grandes Antillas como mano de obra esclava. En unas instrucciones dadas al gobernador Ovando el 30 de abril de 1508, se otorgó legalidad a estas armadas de saqueo. En 1509 se generalizó la esclavitud de los lucayos, extendiéndose la licencia a los vecinos de la isla de San Juan en 1510. Instrucciones dadas a fray Nicolás de Ovando. Burgos, 30 de abril de 1508. AGI, Indiferente General, 1961, L. 1, ff. 31r-36v; *CODOIN*, serie 1.^a, t. 32, pp. 5-24, y serie 2.^a, t. 5, pp. 125-142; UTRERA, fray Cipriano de: *Historia militar de Santo Domingo*. Ciudad Trujillo, Tipografía Franciscana, 1950, pp. 86-87; MURGA SANZ, Vicente: *Cedulario puertorriqueño*. Ediciones de la Universidad de Puerto Rico, Río Piedras, 1964, p. 32.

(4) RODRÍGUEZ MOREL, Genaro: «La crisis del sistema colonial español (las despoblaciones de 1580 y 1605)», introducción a *Las Cartas del Cabildo de Santo Domingo en el siglo XVII*. Academia Dominicana de la Historia, Santo Domingo, 2007, pp. 7-43. El oeste de La Española quedó en manos de los franceses en el Tratado de Ryswick, de 1697, y de forma definitiva, en el de Basilea, de 1795. GUERRERO CANO, María Magdalena: «La ocupación de Santo Domingo por Francia a través de la correspondencia de su arzobispo», en *Actas de los coloquios «Les revolutions ibériques et iberoaméricaines à l'aube du XIX siècle»*. Burdeos, 1991, pp. 313-319.

todo se hubiera solucionado de manera más o menos satisfactoria con la presencia en la zona de una armada real que protegiese a las flotas a su paso por aquellas aguas y que mantuviese a raya a los corsarios. Pero nada de esto se hizo, pese a las reiteradas peticiones de las autoridades isleñas y de Tierra Firme. Jamás se creó una escuadra caribeña estable que intimidase mínimamente a los corsarios y, cuando se aprestó, con la creación de la Armada de Barlovento, el mar Caribe estaba ya definitivamente controlado por los corsarios, poniendo en graves aprietos el poderío naval español. Los corsarios camparon a sus anchas por toda el área caribeña, atacando puertos de manera impune o estableciendo un próspero contrabando que terminó minando los mismísimos cimientos del pacto colonial.

La presencia corsaria en el Caribe

La arribada de contrabandistas y bandidos al Caribe fue aumentando rápidamente desde los albores del siglo XVI, pese a que, como bien ha afirmado Clarence H. Haring, son muy pocas las noticias que tenemos de sus acciones bélicas en los primeros treinta años de la colonización (5). Sin embargo, los temores de las autoridades indianas por el posible aumento de estos ataques eran manifiestos ya en 1528, según vemos en el texto que reproducimos a continuación:

«Y como piensan [los corsarios] y tienen noticia que de estas partes va mucha cantidad del oro con que se sostiene la guerra por Vuestra Majestad, que vista la poca defensa que acá hay se tiene mucho temor que, como lo vieran, enviarán sobre esta tierra a hacer en ella todos los daños que pudieren» (6).

Estos bandidos llegaban ya en la década de los treinta perfectamente informados de toda la geografía caribeña, tanto en lo referente a la fecha de salida de los navíos españoles como de sus posibilidades defensivas (7). Cada vez más éstos se decidían a cruzar el océano, debido a la creación, en 1521, de la Armada Guardacostas de Andalucía, que protegió más o menos eficazmente el punto de partida y de retorno, empujándolos a pasar al Caribe. En aguas antillanas resultaba mucho más cómodo arrebatarles las mercancías a unos navíos

(5) HARING, Clarence: *Comercio y navegación entre España y América en la época de los Habsburgo*. Fondo de Cultura Económica, México, 1979, pp. 289-290.

(6) Carta de los licenciados Alonso de Zuazo y Espinosa a Su Majestad. Santo Domingo, 30 de marzo de 1528. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Patronato 174, R. 36.

(7) Así se deduce de otra misiva escrita por el cabildo de Santo Domingo a Carlos V en 1537, en la que le decían textualmente lo siguiente: «Así porque las presas que hacen son muy ricas como porque traen consigo pilotos y otras gentes vasallos de Su Majestad que tienen noticia de todo lo de acá y saben la poca defensa de armas y otras fuerzas que en estas tierras hay para se les defender, cuanto más para ofender». Carta del Cabildo de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 23 de diciembre de 1537. AGI, Santo Domingo 49, R. 8, N. 58A.

españoles demasiado sobrecargados y mal armados, o asaltar algún puerto totalmente desprotegido (8). En 1538 se produjo un ataque sobre la villa de La Yaguana, en la banda norte de La Española, mientras que al año siguiente fue azotada la banda sur. Pese a los ataques y a las peticiones de las autoridades locales, la Corona continuó sin implicarse en serio en su defensa.

Así, en la década de los cuarenta informaba la Audiencia de que ni aun en tiempos de paz dejarían de venir los corsarios a estas islas «porque las presas son muy grandes y sin riesgo ni resistencia ninguna» (9). Cuatro años después, es decir, en 1545, se ratificó nuevamente esta idea al informar el Almirante de que lo que animaba a los corsarios a navegar rumbo a las Indias era «parecerles (...) que tienen lejos el castigo» (10).

En el tercer cuarto del siglo XVI continuaron los ataques sobre territorios poco poblados de La Española, Cuba, Puerto Rico y Tierra Firme, donde los corsarios navegaban sin el mínimo temor. Una de las campañas más tristemente recordadas fue la realizada por Francis Drake en 1586. Este partió del puerto inglés de Plymouth, el 15 de septiembre de 1585, con una gran escuadra en la que viajaban más de 2.000 hombres, recorriendo las costas occidentales peninsulares antes de poner rumbo al mar Caribe. Efectivamente, el 11 de enero de 1586 se presentó ante el puerto de Santo Domingo, asediando la ciudad primada, mientras las autoridades y toda su población, sin presentar la menor resistencia, huían al interior de la isla, que «fue grandísima lástima ver las mujeres y niños, monjas y frailes y personas impedidas descarriadas por los dichos montes y los caminos». El daño causado en la capital primada de América fue absolutamente devastador. De allí marchó a Cartagena de Indias, donde el gobernador Pedro Fernández del Busto, enterado del inminente ataque, había organizado la defensa, reuniendo un total de 704 hombres, a saber: 450 arcabuceros, 100 piqueros, 54 de a caballo, así como un centenar de indios flecheros. Pero los enemigos seguían siendo muy superiores, pues traían nada menos que 20 navíos y un millar de hombres. Los invasores, superiores en número, mejor armados y más adiestrados en el combate, no tuvieron demasiadas dificultades para ganar la plaza, destruyendo más de 200 viviendas y obteniendo un rescate de nada menos que 110.000 ducados a

(8) De nada sirvieron las ordenanzas que reiteradamente expidió la Corona para conseguir que los navíos partiesen bien pertrechados y sin sobrecarga. Concretamente, en un documento fechado en 1521 se decía que los navíos españoles iban tan cargados que «no podían pelear ni bien navegar». MIRA CABALLOS, Esteban: *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Muñoz Moya Editor, Sevilla, 1998, p. 82.

(9) Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 4 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo 49, R. 12, N. 83.

(10) Carta del almirante a Su Majestad. Nueva Sevilla, 18 de enero de 1545. AGI, Patronato 174, R. 57. Los ataques se realizaban incluso en tiempos de paz pues, según escribió la Audiencia de Santo Domingo en 1541, «aunque Vuestra Majestad tenga paces con el cristiano rey de Francia que estos ladrones no han de dejar de pasar a estos mares porque las presas son grandes y sin riesgo de resistencia ninguna». Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 4 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo, 49, R. 12, N. 83 bis.

cambio de la retirada. Se estima que, entre los rescates y el botín de guerra, los corsarios reunieron en torno a 400.000 ducados (11).

En otras áreas marginales del Imperio la situación fue aún peor, pues se trataba de territorios que las autoridades metropolitanas ni podían defender ni tenían voluntad de hacerlo. Uno de los casos más dramáticos de abandono a su suerte por parte de las autoridades españolas fue el de la pequeña ciudad de Trujillo, en la costa de Honduras. Ante sus escasas defensas y su corta guarnición, fue saqueada tantas veces que verdaderamente sorprende que siga existiendo cinco siglos después. Desde finales del siglo XVI comenzaron una serie de asaltos que la mantuvieron durante décadas casi en la ruina. Los primeros ataques se produjeron en 1595 y en 1598, perpetrados por corsarios galos. En esta última ocasión se consiguió rechazar a los bandidos, no tanto por la pequeña guarnición que la defendía como por *el valor de los vecinos*.

Tras algunas décadas de tranquilidad, los asaltos corsarios se reanudaron con más virulencia que nunca. En 1632 los atacantes fueron holandeses, pero afortunadamente resultaron rechazados por los defensores. La cosa no acabó ahí porque al año siguiente volvieron, en esta ocasión con un total de ocho naos gruesas. Ante tal superioridad, la ciudad, abandonada por los vecinos, fue saqueada y quemada.

Pero los asaltos continuaron en 1638, en 1639 y en 1640, sucesivamente, siendo nuevamente destruida. Y es que las posibilidades defensivas de Trujillo eran absolutamente ridículas, hasta el punto de que, en un alarde que se hizo por aquellas, fechas se averiguó que solo había 39 hombres capaces de empuñar un arma. En 1641 volvieron a tomar la ciudad cuatro naos corsarias, que estuvieron allí veinticinco días, entrando «doce leguas la tierra adentro y cometiendo cuantos excesos de robos y torpezas pueden imaginarse».

Tras estos hechos, el presidente de la Audiencia de Guatemala decidió reforzar la defensa de la costa hondureña y, en particular, de Trujillo, enviando a su fortaleza medio centenar de soldados con arcabuces y mosquetes. Todo fue en vano, porque el 16 de julio de 1643 se presentaron 16 navíos ingleses con nada menos que 1.500 hombres. Cuatro días después, la ciudad fue tomada, saqueando «lo poco que había en ella y en las estancias». Pese a estar la ciudad arruinada, al año siguiente llegó el corsario mulato Dieguillo con dos barcos, engañó a los vecinos con banderas de paz, y volvió a despojarla impunemente. Una incursión que repitió en años posteriores hasta que, por fin, en 1650 arribó una pequeña escuadra de tres bajeles, enviada por el gobernador de La Habana, e hizo huir al filibustero. Pero era demasiado tarde; la paciencia de los trujillanos se había agotado y la ciudad fue desamparada y abandonada. El propio presidente de la Audiencia, en su informe, decía lo siguiente: «Ya por fin quedó la costa de Honduras limpia de piratas, en mi juicio porque

(11) BORREGO PLA, María del Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla, EEHA, 1983, pp. 91-96; LUCENA SALMORAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. MAPFRE, Madrid, 1994, p. 108.

no había qué robar en ella» (12). Años después se repobló la ciudad, siendo nuevamente asaltada por corsarios en 1689. La historia de Trujillo no deja de sorprendernos; ¿cómo podía permitir la España imperial semejantes atropellos? Era la otra cara de la moneda de ese vasto imperio. Un imperio tan extenso que no había ejército ni armada capaz de defenderlo. Que fustigasen la pequeña ciudad de Trujillo en Honduras no dejaba de ser un hecho anecdótico, teniendo en cuenta que en la propia península ibérica se atrevían con Valencia, Denia, Gibraltar o Mallorca.



Mapa del Caribe, siglo XVII.

Élites criollas y corsarismo

Como ya hemos dicho, las autoridades metropolitanas descuidaron desde un primer momento la defensa del Caribe. Incluso se pensó que la fortificación de territorios tan escasamente poblados podía ser contraproducente: si

(12) Sobre el caso particular de los asaltos corsarios a Trujillo véase mi trabajo «Corsarios: los tábanos del Imperio», en *La Aventura de la Historia*, núm. 88. Madrid, 2006, pp. 64-69.

caían en manos enemigas, su reconquista podría ser muy costosa. Por ello, la defensa se centró en la protección de los dos convoyes anuales a su paso por el Caribe, una solución que minimizaba costes y que a corto y medio plazo resultó más o menos eficaz. Sin embargo, el razonamiento, aunque práctico, era excesivamente simplista, pues a la larga provocó una gran desprotección de amplios territorios americanos, muchos de los cuales terminaron siendo controlados y poblados por franceses, ingleses y holandeses. Ya en el tercer tercio del siglo XVI, estas tres naciones lograron *de facto* su objetivo de romper el monopolio comercial español, beneficiándose ampliamente del comercio ultramarino.

Partiendo de esta premisa, las medidas efectivas que se tomaron desde principios del siglo XVI fueron muy tímidas, a saber: por un lado, la tardía construcción de fortalezas, como la de Puerto Plata o La Habana, levantadas a mediados del siglo XVI, o la del castillo del Morro en Puerto Rico (13). Algunas fortalezas más, muy precarias, defendían algunos de los enclaves más representativos de las costas e islas del Caribe. Y por el otro, el apresto de varias flotillas de galeras, financiada a costa de la avería (14). Evidentemente, y al igual que ocurría con la Armada Guardacostas de Andalucía, su objetivo principal no fue tanto la defensa de los habitantes caribeños como la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera de Indias a su paso por dicha área (15). No en vano en las instrucciones otorgadas al capitán Juan de Lalo se le especificó su misión de una manera muy clara:

«La principal causa porque nos hemos movido a hacer esta armada ha sido por la seguridad de la flota que al presente está aparejada para ir a España y de la que se espera que al presente viene de camino de España habéis de llevar cuidado y atención de asegurar el dicho viaje por donde han de ir y venir las dichas naos y flotas» (16).

No debemos perder de vista la peligrosidad del área caribeña, donde, según calculó Paul Höffman, se perdieron un 40 por 100 de todos los navíos desaparecidos en la Carrera de Indias entre 1535 y 1547 (17). Pese a todo,

(13) MAÑÓN ARREDONDO, Manuel de Jesús: *La fortaleza de San Felipe, Puerto Plata*. UASD, Santo Domingo, 1995, pp. 16-17.

(14) El pago de este impuesto está documentado en Castilla en los siglos XIV y XV y consistía, igualmente, en un porcentaje que pagaban los comerciantes para asegurar su comercio en eventuales pérdidas; CARANDE, Ramón: *Carlos V y sus banqueros*, t. I. Editorial Crítica, Barcelona, 1990, p. 275. A partir del siglo XVI, este mismo gravamen se pagó en otras regiones de América, como por ejemplo el Caribe, para financiar tanto sus armadas guardacostas como, en ocasiones, la construcción de fortalezas.

(15) TORRES RAMÍREZ, Bibiano: «La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI», en *América y la España del siglo XVI*. CSIC, Madrid, 1983, p. 115.

(16) Véase el apéndice documental.

(17) HOFFMAN, Paul: «El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del XVII», en *Influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*. Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1983, p. 19.

uno de los elementos con los que jugaron los corsarios fue el de la sorpresa, ya que los rumores solían llegar con demasiada poca antelación para aprestar una armada antes del ataque. Además, los enemigos, conscientes de esta realidad, se presentaban en los puertos con sus banderas arriadas, para intentar pasar desapercibidos hasta el último momento, por lo que se hizo común en los puertos antillanos disparar «tiros sin pelota para que amainen y hagan señales de paz» (18). Desde 1538 se acordó disparar salvas con bolaños a los navíos que llegasen al puerto, para que alzasen su bandera (19), pues precisamente en esta fecha unos navíos franceses, tras hacerse pasar por españoles, saltaron en tierra cerca de Azua (La Española) e hicieron un gran destrozo, tomando 3.000 arrobas de azúcar y carneros para su avituallamiento (20).

Ahora bien; no sólo se descuidó la defensa, sino también el abastecimiento de los emplazamientos de la zona. Los puertos antillanos, así como los de Tierra Firme, estaban desabastecidos de productos europeos y, para colmo, no tenían a quien vender lo que producían. Las élites criollas pidieron reiteradamente que se les permitiera comerciar libremente con las islas Canarias y otros puertos españoles, porque estaba en juego su propia supervivencia. En 1550, varios vecinos de Santo Domingo remitieron un memorial a las autoridades peninsulares en el que solicitaban licencia para fletar barcos bien armados con los que comerciar con España. Concretamente pretendían fletar cuatro filibotes y un patache, todos ellos bien armados, para que trajesen a la isla provisiones y llevasen a Sevilla los frutos de la tierra (21). El documento tienen un interés excepcional; las autoridades locales trataban de buscar una salida legal a su situación, evitando el recurso al contrabando. La propuesta les pareció disparatada tanto a la Corona como a los mercaderes sevillanos, ya que vieron amenazado el monopolio comercial que tantos beneficios les reportaba. Pero la consecuencia para el Caribe hispánico y para el Imperio fue muy clara: desde ese momento, las élites criollas pasaron a colaborar con los corsarios. Los criollos que residían en La Española, Cuba y otras islas del Caribe se beneficiaron del contrabando, pues vendían a mejor precio su género y compraban por cuantías más asequibles los productos europeos (22). Era la mejor forma de sobrellevar el duro monopolio comercial impuesto por la

(18) Información hecha por Francisco de Tapia en la isla Española. Santo Domingo, 8 de diciembre de 1527. AGI, Santo Domingo 9, R. 2, N. 21.

(19) Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Valladolid, 8 de abril de 1538. AGI, Santo Domingo 49, R. 9, N. 59; Real Cédula al presidente y oidores de la Audiencia de Santo Domingo. Valladolid, 8 de octubre de 1536. AGI, Santo Domingo 868, L. 1, ff. 1r-2r.

(20) Memorial de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 10 de abril de 1538. AGI, Santo Domingo 49, R. 9, N. 59.

(21) *Índice de los documentos de Fernández de Navarrete, ob. cit.*, doc. 835.

(22) Como destaca Genaro Rodríguez Morel, en islas como La Española se produjo una criollización de las estructuras sociales y económicas. Las autoridades locales controlaron desde la tercera década del siglo XVI los resortes del poder, para controlar la situación política y económica en beneficio propio. Las disposiciones reales que atacaban o limitaban sus intereses económicos eran simplemente obviadas, no sólo permitiendo el contrabando, sino implicándose

metrópoli. Los corsarios lo mismo asaltaban un puerto como el de Santo Domingo que practicaban el contrabando con sus vecinos o robaban el azúcar o los cueros vacunos de un barco mercante. Las autoridades antillanas mostraron actitudes contradictorias pues, por un lado pretendían proteger sus puertos y barcos de los ataques corsarios, y por el otro, necesitaban de estos para abastecerse de productos europeos y vender los de la tierra a un precio razonable. Quizá por ello no hubo el empeño necesario para establecer, ya en el siglo XVI, una armada estable, que a la larga hubiese blindado una de las áreas más vulnerables y sensibles del comercio ultramarino.

Por tanto, los enemigos contaron con un sólido apoyo desde dentro del Imperio: primero, de los indios —allí donde los había—, pues ingleses, franceses y holandeses se presentaban interesadamente como sus defensores frente al yugo impuesto por los hispanos; y segundo, de una buena parte de la élite, que veía con buenos ojos un contrabando que le proporcionaba unos beneficios que no podía obtener por los cauces legales. Y es que los intereses de las oligarquías locales no coincidían exactamente con los de los grandes cargadores sevillanos. Obviamente, a los primeros les interesaba el libre comercio, y a los segundos, el monopolio. Ello empujó al contrabando a las élites locales, las mismas que en teoría debían vigilar y perseguir estas actividades ilícitas. Todos comprendieron que era la única forma de supervivencia. El contrabando, pues, formó parte intrínseca del propio sistema monopolístico implantado por la metrópoli (23). En 1563 el asunto adquirió tintes surrealistas cuando el pirata inglés John Hawkins comerció tranquilamente en La Isabela con Francisco Caballos, tesorero real y alcaide de la fortaleza de Puerto Plata, es decir, el mismo que en teoría debía perseguirlos. Francisco Caballos y otros adinerados de Puerto Plata, La Yaguana y Monte Christi compraron con sus cueros vacunos y azúcares un buen número de esclavos negros a un precio muy asequible. Lo sucedido fue de tal magnitud que la Audiencia de Santo Domingo envió como pesquisidor al bachiller Lorenzo Bernáldez de Lorca, que no tardó en ser sobornado por los implicados (24). Cinco años después, Francisco Caballos actuó de la misma forma con otro corsario, en esta ocasión un francés llamado Jean Bomtemps.

en él y en sus amplios beneficios. Sobre el particular puede verse el excelente trabajo de RODRÍGUEZ MOREL, Genaro: «Poder y luchas políticas en La Española, siglo XVI», en *Ciencia, economía y política en Hispanoamérica colonial*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 2000, pp. 269-290.

(23) Así lo sostiene el sugestivo estudio de los Stein, para quienes el monopolio comercial hispano se diseñó con la idea de obtener grandes beneficios, jugando con un abastecimiento mínimo a precios desorbitados. Por ello, sus autores concluyen que el contrabando y el comercio legal formaron parte del propio sistema monopolístico del Imperio, garantizando incluso su supervivencia. STEIN, Stanley J. y Bárbara H.: *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*. Crítica, Barcelona, 2004, pp. 20-32.

(24) MAÑÓN ARREDONDO: *op. cit.*, pp. 46-47.

Memoriales y proyectos: el de Diego Sánchez de Sotomayor

No se puede decir que las autoridades hispanas desconocieran la dramática realidad que se vivía en el Caribe. La infraestructura defensiva era tan precaria que los corsarios campaban a sus anchas, asaltando buques, saqueando puerto o, simplemente, comerciando pacíficamente con los criollos.

En 1528, los oidores de Santo Domingo plantearon al rey la idea de crear en esa isla el centro naval y defensivo más importante de todo el continente americano (25). Concretamente propusieron crear en La Española «una puerta por donde entren y salgan todas las gentes y mercaderías, que estuviese suficientemente artillada y que allí conengan (*sic*) todas las flotas que vengan de Nueva España y Tierra Firme» (26). Evidentemente, el proyecto no tuvo una buena acogida y la defensa, tanto de la propia isla Española como de las demás islas caribeñas, se solventó precariamente con esta armada de averías.

Los informes y memoriales pidiendo una solución al problema se remontan al segundo tercio del siglo XVI. Con fecha de 20 de diciembre de 1537, Diego Caballero, vecino de Santo Domingo, remitió un escrito al Emperador denunciando la falta de seguridad de aquellos mares y solicitando la presencia en la zona de una flotilla formada por tres carabelas y cuatro naos (27). Sucesivamente, en 1543, 1547 y 1549, el mismo Diego Caballero y otras autoridades dominicanas redactaron varias misivas reiterando los daños que perpetraban impunemente los bandidos y solicitando la presencia en la zona de una armada permanente que, en unos casos, pedían fuese de cuatro o cinco carabelas y algunos pataches y, en otros, de dos naos, una galera, una galeota y un bergantín (28). En 1552 era la propia Audiencia de Santo Domingo la que solicitaba la presencia en la isla de cuatro navíos artillados y un centenar de hombres asalariados, para evitar los desmanes que continuamente causaban en las Grandes Antillas los enemigos del Imperio (29). También hubo informes emitidos a título personal, como el redactado en 1560 por Antonio Barbudo, vecino de Santo Domingo, en el que reivindicó la presencia en la isla de una pequeña armada formada «por navíos de remos» (30).

En 1568 la solicitud partió del Cabildo de Nombre de Dios, en Tierra Firme, que solicitó el apresto en la zona de una formación de seis galeras

(25) Carta del licenciado Espinosa y Alonso de Zuazo a Su Majestad. Santo Domingo, 30 de marzo de 1528. AGI, Patronato 174, R. 36.

(26) *Ibidem*.

(27) Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval (comp. de V. Vicente Vela). Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1946, doc. 91.

(28) *Ibidem*, docs. 93, 94, 95, 828, 831, 832. En 1552 Diego Caballero pidió al rey que en las costas de la isla Española «anduviese a la continua una armada para que la navegación estuviere más segura». Carta de Diego Caballero a Su Majestad. Santo Domingo, 12 de abril de 1552. AGI, Santo Domingo 71, N. 2.

(29) Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 10 de abril de 1552. AGI, Santo Domingo 49, R. 22, N. 136.

(30) Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete..., *op. cit.*, doc. 1.480.

mientras que, en 1577, fue nuevamente la audiencia dominicana la que pidió encarecidamente el establecimiento de una armada de galeras que garantizase la seguridad en el Caribe (31). En ese mismo año, el gobernador de Cartagena de Indias volvió a replantearse el viejo debate de si eran preferibles los galeones o las galeras para la defensa de aquellas aguas (32).

Al año siguiente, es decir, en 1578, se presentó un extenso informe redactado por un vecino de Santo Domingo, Diego Sánchez de Sotomayor. El original, conservado en el Archivo General de Indias, fue dado a conocer por Martín Fernández de Navarrete en el siglo XIX y ha sido citado en algunas ocasiones (33). Pese a todo, sigue siendo un documento mal estudiado y poco conocido. Por ello, en el presente artículo, además de analizarlo, hemos vuelto a transcribirlo del original para hacerlo más accesible a los investigadores. El citado memorial posee un interés histórico excepcional, por tres razones, a saber:

La primera, porque se adelanta casi dos décadas a los informes que reivindicaron la presencia de una escuadra real en el Caribe y que catalizaría hacia 1640 con la creación de la Armada de Barlovento (34). Ello demuestra la temprana percepción que había entre los colonos del gran problema corsario, que ya por aquel entonces sufrían en sus propias carnes y que terminaría por infestar todo el Caribe.

La segunda, por el gran pragmatismo del proyecto, tan realista como factible desde un punto de vista práctico. La propuesta de poblamiento en áreas estratégicas para evitar la presencia de corsarios y el pertrecho de nueve galeras parecía algo asumible por la Monarquía. Desde el propio Cabildo de Santo Domingo habían llegado por aquellos tiempos noticias contradictorias sobre el desabastecimiento de la isla y los daños que los enemigos causaban. Las autoridades locales se movían en una gran ambigüedad, pues por un lado anhelaban una mayor protección frente a los asaltos piráticos, y por el otro temían que ello dañase los intereses que casi todos ellos tenían en el comercio ilegal. Por ello, defendían que, si se creaba la armada caribeña, estuviese capitaneada por un vecino de la isla (35).

(31) Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete..., *ob. cit.*, docs. 107 y 116.

(32) *Ibidem*, doc. 117. Y no fue la última vez, pues en la tardía fecha de 1585 volvió a llegar un memorial al Consejo de Indias en el que se recomendaba que se aprestase una armada de galeras en las costas de Tierra Firme. *Ibidem*, doc. 1508.

(33) La referencia topográfica completa del original es AGI, Patronato, leg. 269, r. 69. Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete..., *ob. cit.*, doc. 886.

(34) Entre ellos destacamos los de Pedro de Ludeña, Sebastián de Arencibia y Antonio Navarro, los dos primeros, de 1595, y el segundo, sin fecha. Cit. en TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1981, p. 3.

(35) Curiosamente, en 1577 los cabildantes de Santo Domingo habían informado en contra de la existencia de dos galeras en la isla, alegando que el barco peligraría en tiempos de tempestades y que mucha chusma de color negro perecería en ese clima. Pero sí se provee que el capitán sea un benemérito de Santo Domingo, que los hay muchos, como Jerónimo Bautista Maine. RODRÍGUEZ MOREL, Genaro: *Cartas del cabildo de la ciudad de Santo Domingo*. Santo Domingo,

Y la tercera, por el amplio conocimiento que tenía su autor de los territorios que analiza, ofreciéndonos pequeños detalles y datos de gran interés no solo para los estudios navales, sino también para la geografía, la historia, la etnografía y la etnohistoria del Caribe colonial. Las descripciones de los arahuacos que habitaban la costa venezolana y las islas de su entorno así como sus costumbres y su alimentación, más de medio siglo después de la conquista, son elocuentes sobre su alto secretismo cultural. El propio cabildo de Santo Domingo justificaba el valor de la propuesta en el gran conocimiento que su autor tenía de la tierra, como observamos en las líneas que transcribimos a continuación:

«Certificamos a vuestra Majestad que Diego Sánchez de Sotomayor es vecino de esta ciudad, hombre de buen entendimiento y experto en la costa y puertos de la Tierra Firme y alturas y costas de la mar y navegación de ella, de buena razón y hombre muy honrado y de buenas costumbres» (36).

No sabemos mucho de su autor, salvo que estaba desposado con una tal Leonor Sánchez de Cárdenas y que ambos vivían desde hacía algunos años en Santo Domingo. Había viajado en numerosas ocasiones por el mar Caribe, recorriendo las costas y reconociendo la tierra desde Venezuela a Santo Domingo. De hecho, nos dejó un mapa sobre el interior de Venezuela, conservado en el British Museum, que ha sido publicado en varias ocasiones (37).

Desgraciadamente, el proyecto no fue estimado por las autoridades, en un error que a la larga costaría caro. A finales de siglo encontramos otros memoriales que solicitan básicamente lo mismo, es decir, la presencia de una armada más o menos permanente en la costa atlántica de Nueva España. En 1580, el capitán Diego Méndez Valdés, vecino de Santo Domingo, pidió la presencia en la zona de «dos galeras y dos bergantines que corran las costas y puertos de las dichas islas y tierra firme» (38). Nuevamente, seis años después la Corona realizó una consulta al Consejo de Indias sobre ciertas peticiones que se habían recibido para que se enviase una armada a las costas de Santo Domingo y Cartagena (39). Y otra vez, en 1595, se volvió a solicitar lo mismo, aunque en esta ocasión se pedía que la escuadra estuviese integrada

go en el siglo xvi. Patronato de la Ciudad Colonial, Santo Domingo, 1999, pp. 311-313. El 10 de noviembre de 1578 se vuelven a quejar de la miseria en que ha quedado la tierra ante la prohibición de que no fuesen barcos de Nueva Galicia a comerciar con Santo Domingo, salvo los de las flotas de Sevilla, que están desabastecidos. Pero por otro lado señala la persecución que sufren de los corsarios, que atacan sus barcos de azúcar y cueros, por lo que piden una galera y dos galeones de 20 bancos que ande desde la Saona a La Española. *Ibidem*, pp. 322-334.

(36) Véase el apéndice documental.

(37) Se encuentra reproducido, por ejemplo, en la obra de PERERA, Miguel Ángel: *Oro y hambre. Guayana siglo xvi*. Universidad Central de Venezuela, Caracas, 2000, p. 263.

(38) Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete..., *op. cit.*, doc. 912.

(39) *Ibidem*, doc. 367.

por ocho «galeoncetes (*sic*)» y dos pataches que corrieran las costas e islas de Barlovento (40).

Como podemos observar, se presentaron muchos proyectos, pero ninguno de ellos tuvo la acogida esperada. Y es que en la España imperial se proyectó mucho más de lo que se realizó, lo que a corto o medio plazo trajo consigo la pérdida de la hegemonía mundial.

Una reacción tardía

La reacción de las autoridades fue muy tardía e insuficiente. Se racaneó en exceso, se discutieron tranquilamente planes mientras los corsarios se iban adueñando poco a poco del Caribe. Prácticamente durante todo el siglo XVI no hubo más defensa naval que una pequeña flotilla de tres o cuatro buques que muy ocasionalmente se aprestaba a costa del impuesto de la avería. Pese a su carácter eventual, puede considerarse el precedente remoto de la Armada de Barlovento, que desarrolló su actividad, como es de sobra conocido, entre 1640 y 1768. De hecho, las galeras que la formaban desde 1575, así como la otra flotilla de galeras de Tierra Firme, fueron denominadas con frecuencia «armadas de Barlovento» (41). Sin embargo, como veremos a continuación, existen diferencias sustanciales entre ambas formaciones, a saber:

Uno, mientras que la Armada del Caribe se financiaba a través de la avería, la de Barlovento lo hacía a través de otros impuestos, como la alcabala.

Dos, la sede de la primera fue la ciudad de Santo Domingo, donde residían los jueces de la armada, mientras que la segunda tenía su base de operaciones en el puerto mejicano de Veracruz.

Tres, la primera utilizaba naos, carabelas, galeras y galeazas, mientras que la segunda se nutría casi exclusivamente de galeones.

Cuatro, sus objetivos eran distintos, pues en tanto que la primera se dedicó a la protección de las aguas antillanas, la segunda extendió su actividad a las costas mejicanas, escoltando con frecuencia a las flotas de Nueva España.

Esta escuadra nació con el sino de la inestabilidad, pues nunca fue permanente. Se aprestaba cuando llegaban rumores de presencia de corsarios y se desmantelaba cuando estos desaparecían. Por ello, los corsarios siempre jugaron con un elemento a su favor, es decir, con el factor sorpresa, ya que los rumores solían llegar con demasiada poca antelación para aprestar la armada antes del ataque. Además, los corsarios, conscientes de esta realidad, se presentaban en los puertos con insignias castellanas para intentar pasar desapercibidos.

(40) *Ibidem*, doc. 1.320.

(41) TORRES RAMÍREZ: *La Armada de Barlovento...*, p. XVIII.

Esta inestabilidad limitó mucho su eficacia. En muchas ocasiones su cometido se restringió a acudir al resto de las islas caribeñas para dar aviso del peligro y evitar de este modo que los navíos partiesen de sus puertos (42). En otras ocasiones, las autoridades de las distintas islas antillanas no esperaban a que la Audiencia de Santo Domingo tomase la decisión de aprestar la armada, defendiéndose con las embarcaciones disponibles en cada puerto. De hecho, en 1538, los franceses capturaron en las costas de Cuba un bergantín español y, desde la misma isla, se armó un batel a cargo de Diego Pérez, que combatió durante un día completo con los franceses, hasta que lograron finalmente recuperar el bajel robado (43).

Solía ocurrir que las inesperadas ofensivas corsarias obligaban a tomar sencillamente los navíos que hubiese disponibles, a veces deficientemente pertrechados e, incluso, en mal estado. En otras ocasiones se veían obligados a utilizar bajeles de gran tonelaje poco aptos para dar alcance a los enemigos, los cuales solían ir en pataches, navíos de los cuales se decía que eran «pequeños pero al propósito de esta tierra» (44). Y es que las embarcaciones ligeras solían resultar mucho más eficaces hasta el punto que, en 1528, el mejor remedio que se utilizó para luchar contra los franceses fue un pequeño bergantín, al mando del capitán Francisco Gorbacán, y dos canoas con varias decenas de indios flecheros procedentes de la isla Margarita (45). Estos se enfrentaron a la armada francesa, capitaneada por Diego de Ingenios y formada por una nao, una carabela y un patache. El resultado fue la muerte de numerosos enemigos y la fuga de los supervivientes. En cuanto al número de buques que solían aprestarse, oscilaba entre dos y cuatro. El viejo impuesto de la avería sirvió para financiarlas, por lo que los costes recayeron sobre los comerciantes que, en repetidas ocasiones, reivindicaron el hecho de que también las mercancías de la Corona estuviesen sujetas al gravamen, hecho que nunca llegó a ponerse en práctica (46).

Luego se pensó que la forma más barata de *limpiar* el Caribe de enemigos era enviar una armada al frente del experimentado Pero Menéndez de Avilés para que los persiguiese y castigase. La poderosa escuadra arribó al puerto de Santo Domingo el 23 de noviembre de 1566, pero sus resultados fueron peor

(42) Era usual que el bergantín lo enviase la primera isla que avistase a los corsarios. Puede verse por ejemplo la real cédula al licenciado Cerrato. Valladolid, 8 de agosto de 1544. AGI, Santo Domingo 868, L. 2, ff. 217v-219; Carta del licenciado Grajeda, oidor de la Audiencia de Santo Domingo, a Su Majestad. Santo Domingo, 23 de junio de 1548. AGI, Santo Domingo 49, R. 18, N. 113.

(43) Información que se hizo en la isla de Cuba. Santiago, 2 de mayo de 1538. AGI, Santo Domingo 10, R. 2, N. 18.

(44) Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 7 de octubre de 1549. AGI, Santo Domingo 49, R. 19, N. 124.

(45) Carta de los oficiales de la isla de San Juan a Su Majestad. Puerto Rico, 26 de septiembre de 1528. AGI, Patronato 176, R. 15. Relación de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 19 de agosto de 1528. AGI, Santo Domingo 9, R. 3, N. 27.

(46) Incluso los licenciados Espinosa y Zuazo llegaron a proponer infructuosamente que tan sólo la Corona corriese con los gastos de las armadas. Carta de los licenciados Alonso de Zuazo y Espinosa a Su Majestad. Santo Domingo, 30 de octubre de 1528. AGI, Patronato 174, R. 36.

que modestos. Y lo fueron porque los corsarios estuvieron puntualmente informados de su ubicación exacta en cada momento. Por ello, fueron sorprendidos en pocas ocasiones y, en cualquier caso, cuando la armada de Avilés se marchó, los problemas continuaron. Como casi siempre, lo barato salió caro porque los problemas, lejos de solucionarse, se agravaron.

En los años setenta hubo cuatro galeras, dos con sede en Cartagena, que debían proteger el área comprendida entre Honduras y las islas de Barlovento, y otras dos en Santo Domingo y Cuba, con la misión de defender las islas antillanas, las costas de Yucatán y la Florida (47). Todavía en 1582 permanecían en las costas dominicanas dos galeras enviadas desde España con el objetivo explícito de patrullar sus costas (48). La situación era excesivamente precaria, primero por su discontinuidad, y segundo, por la escasez de recursos. Era impensable defender todo un mar Caribe, con varios cientos de miles de kilómetros de costas, con tan sólo ¡cuatro galeras! Desgraciadamente la Corona no se tomó en serio la defensa naval del Caribe, con las nefastas consecuencias que esto acarreó para el dominio español de los mares. Si la Corona hubiese apostado por una verdadera Armada de Barlovento desde mediados del siglo XVI, se hubiesen evitado muchos inconvenientes, ahorrándose asaltos de barcos y puertos, molestias a las flotas de Indias y un contrabando cada vez más pujante.

Conclusión

El imperio habsbúrguico jamás debió abandonar a su suerte a las Antillas menores, las Bahamas y puntos determinados de Centroamérica. Se debió haber impulsado el establecimiento de pequeños asentamientos en esos territorios o, en caso de no resultar viables, el sostenimiento de pequeñas guarniciones militares. No hacía falta tanto esfuerzo económico para mantener una pequeña armada permanente en el Caribe que apoyara una red de presidios caribeños. Solamente con esta mínima infraestructura defensiva es posible que se hubiese disuadido a muchos corsarios, la mayoría de los cuales campaban a sus anchas por aquí y por allá, en ocasiones simplemente con uno o dos navíos.

Como hemos visto, se conservan decenas de memoriales, algunos de gran interés, que no parece que fueran ni tan siquiera debatidos por las autoridades competentes. Desgraciadamente quedaron en papel mojado, al menos en el siglo XVI. Cuando en la siguiente centuria se intentó poner en práctica, aunque fuese muy tímidamente, ya era demasiado tarde; el Caribe era ya por aquel entonces un mar controlado por ingleses y franceses, con los consabidos perjuicios para las flotas y para los lugareños. Y utilizaron su dominio tanto para atacar a los buques de la Carrera como para comerciar ilícitamente con las principales islas, contando con la connivencia de la élite política y econó-

(47) TORRES RAMÍREZ: *La defensa naval de las Indias...*, pp. 117-118.

(48) Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete..., *op. cit.*, doc. 133.

mica. El cuartel general lo ubicaron, primero, en la pequeña isla de la Tortuga y, desde 1655, en Jamaica. En la isla de la Tortuga, en la parte noroeste de La Española, consiguieron establecer una colonia más o menos estable, pese a los tímidos intentos desde Santo Domingo de recuperarla (49). De esta forma, un buen número de ellos pasaron a convertirse en bucaneros, algo así como corsarios en tierra. La citada isla pasó a ser un importante núcleo comercial, un área libre de impuestos, lo que en terminología actual llamaríamos un paraíso fiscal. Para los corsarios, el comercio ilegal era más rentable, y sobre todo más estable, que los siempre ocasionales saqueos.

También se perdió demasiado tiempo discutiendo aspectos secundarios, como la necesidad de que las armadas defensivas estuviesen formadas por galeras, naos o galeones (50). Durante varias décadas dominaron las galeras, una decisión poco acertada, por la inoperancia de estos navíos, poco marineros fuera del Mediterráneo, y por el engorro que suponía reclutar más de cien remeros además de la tripulación. Ya en el siglo XVII se caería en la cuenta de que el barco idóneo era el galeón, y que además la armada debía ser permanente. Con la creación de la Armada de Barlovento, el objetivo tantas veces anhelado se hacía realidad, pero había pasado más de un siglo desde los primeros ataques corsarios. Por aquel entonces el mar Caribe estaba ya irremediablemente en manos enemigas.

Consentir el asentamiento permanente de enemigos en el Caribe fue uno de los mayores errores cometidos por el Imperio. Bien es cierto que se trataba de áreas marginales y poco productivas; sin embargo, hubo un error de apreciación pues, poseían un excepcional valor estratégico que las autoridades metropolitanas no alcanzaron a ver. La ocupación de estas pequeñas islas y de la no tan pequeña Jamaica permitió a los corsarios hostigar durante más de dos siglos a los convoyes de la Carrera de Indias, convirtiendo la puerta de las Indias en un lugar tan indefenso como peligroso. La resistencia en el interior de Jamaica duró más de un lustro, en el que insistentemente pidieron ayuda externa para expulsar a los ingleses. Los refuerzos externos nunca llegaron y las últimas canoas con los pocos supervivientes españoles llegaron a Cuba en 1660. Una decisión nefasta de la que ya se lamentó el virrey conde de Lemos en 1666 y en el siglo XVIII otros miembros del Consejo de Estado cuando ya no había solución (51). El Caribe debió haber sido un *Mare Clausum* por su importancia estratégica, al ser tránsito obligado por todas las armadas, flotas y navíos de la Carrera de Indias. La ubicación permanente de colonias inglesas,

(49) En 1654, el capitán general de Santo Domingo, Juan Francisco de Montemayor, recuperó provisionalmente la isla Tortuga. Se conserva un extenso informe sobre tales hechos en la Academia de la Historia de Madrid, *Catálogo general de manuscritos*, 9-466.

(50) Informe de Antonio Henríquez Pimentel, s/f. AGI, Patronato 173, N. 2, R. 11; Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 3 de enero de 1541. AGI, Santo Domingo 49, R. 12, N. 82; Carta de Diego Caballero al Emperador. Santo Domingo, 18 de enero de 1549. MARTE, Roberto: *Santo Domingo en los manuscritos de Juan Bautista Muñoz*. Fundación García Arévalo, Santo Domingo, 1981, p. 423.

(51) MORALES PADRÓN, Francisco: *Jamaica española*. EEHA, Sevilla, 1952, pp. 376-377.

francesas y holandesas en el Caribe se terminó convirtiéndose en una auténtica pesadilla para el Imperio. Como bien escribió C.H. Haring, en el siglo XVI ingleses, franceses y holandeses viajaban a las Indias como piratas o corsarios, mientras que en el XVII, al poseer ya colonias estables, lo hicieron en calidad de colonizadores y pobladores (52). El poblamiento de estas áreas marginales ni tan siquiera se lo plantearon seriamente, pero es que tampoco pensaron en la creación de guarniciones militares o de una armada estable que protegiera la zona. Simplemente con la creación de una armada similar a la de Barlovento un siglo antes, es decir, a mediados del XVI, se hubiesen ahorrado muchos perjuicios para los intereses del Imperio. No solo por los barcos y los puertos que atacaban, sino por el amplio desarrollo del contrabando, que a la larga terminó minando las bases del pacto colonial.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Relación para la Majestad real del rey don Felipe nuestro señor de la costa de Tierra Firme, Indias del mar océano y de algunas de sus navegaciones, ríos, puertos, lagunas, golfos y ensenadas y desembarcaderos y provincias incógnitas de ella y sus naturales, costumbres y propiedades de ellos y con ciertas galeras pagadas y costeadas de ellas mismas y su beneficio. Estas Indias estarán seguras de corsarios y los inconvenientes de ellas quitados, cosa muy necesaria e importantísima al servicio de Su Majestad y duración de estos estados y bien y beneficio público de ellos (53).

En la muy noble y muy leal ciudad de Santo Domingo, puerto de la isla Española, Indias del mar océano, en viernes veinticuatro días del mes de febrero año de nuestro salvador Jesucristo de mil y quinientos y setenta y ocho años, en este dicho día, estando juntos y en su Cabildo y Ayuntamiento según lo han de uso y costumbre de se juntar para entender en las cosas tocantes al servicio de Dios Nuestro Señor y de Su Majestad y a la buena gobernación de esta república y vecinos de ella, conviene a saber los muy magníficos señores el bachiller Antonio Ramírez de Sosa y Juan Lebrón de Quiñones, alcaldes ordinarios en esta dicha ciudad por Su Majestad, y el contador Ruy Fernández de Fuenmayor y el tesorero Alonso de Encinas y Cristóbal de Tapia y Juan Bautista de Berrío, alguacil mayor, y Juan de Ávila y el licenciado Lorenzo Bernáldez y Pedro de Villardiga, regidores, y por ante mí Diego de Medina, escribano de Su Majestad y del dicho cabildo, pareció presente Diego Sánchez Sotomayor y presentó una petición con cierta relación escrita en diez

(52) HARING, Clarence H.: *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*. Editorial Renacimiento, Sevilla, 2003, p. 55.

(53) Transcribimos el documento del original, corrigiendo los errores de la edición de Martín Fernández de Navarrete. He actualizado las grafías y colocado tanto las tildes como los signos de puntuación, todo con el objetivo de facilitar su lectura. Obviamente, he conservado aquellas grafías que no tienen equivalente en el castellano actual.

hojas de papel con cincuenta y ocho capítulos acotados a sus márgenes y una descripción de toda la costa de Tierra Firme e islas de barlovento, significando en ella sus puertos, puntas y aguadas, lagunas y ensenadas como todo más largo consta y parece por la dicha descripción a que me refiero, la cual por no se poder sacar aquí su traslado, se volvió al dicho Diego Sánchez de Sotomayor refrendada de mí el dicho escribano, todo lo cual uno en pos de otro es esto que se sigue:

Ilustre señor Diego Sánchez de Sotomayor, vecino de esta ciudad, digo que habrá diez años poco más o menos que yo me casé aquí donde tengo mi mujer y casado puedo haber gastado muchos años en ver y andar la mayor parte de estas Indias y sus puertos y costas y comunicado diferentes partes y provincias de indios y conocido sus propiedades y naturaleza, sitios y poblaciones de sus tierras. Y después de haber tenido de todo ello entera noticia y experiencia, deseando sacar de todo ello algún fruto en servicio de Su Majestad, lo tengo todo escrito y puesto por la mejor orden que es habido para poderse entender, representando los daños y provechos que se podrían seguir de poblar con cristianos muchas provincias que están incógnitas y para mejor facilidad de lo susodicho hice una descripción que es ésta que presento y porque pretendo con todo ello recurrir a la real persona calificándolo primero con la autoridad y parecer de vuestra señoría.

A vuestra señoría suplico mande cometerlo todo a quien lo vea y comunique con pilotos y personas de experiencia y altura, con los cuales siendo necesario me mande examinar (a)cerca de lo susodicho y constando por mi relación y examen que doy de mi razón suficiente y probable se me dé de todo parecer con la relación de lo que pasare en lo susodicho que en ello se me hará bien y merced y justicia y Su Majestad podrá ser muy servido y la santa fe católica más extendida y pido justicia y en lo necesario para el licenciado Torres. Diego Sánchez de Sotomayor.

Que se remite a los señores licenciado Ramírez, alcalde ordinario, y el licenciado Lorenzo Bernáldez, regidor, para que lo vean y examinen con pilotos y personas que lo sepan y hecho, informen al cabildo. Fue proveído por los señores justicia y regimiento de esta ciudad de Santo Domingo en el Cabildo del viernes veinticuatro días del mes de febrero de mil quinientos y setenta y ocho años. Diego de Medina, escribano del Cabildo.

S.C.R.M. con nueve galeras que vuestra Majestad tenga puestas en las partes que de yuso se dirá que solo tendrán de costa en cada un año cincuenta y cuatro mil ducados y a lo más cincuenta y seis que es ciento y cuatro mil ducados menos de lo que se gasta por año en los galeones de Pedro Menéndez, estas Indias estarán seguras de corsarios y los inconvenientes de ellas quitados, lo cual es cosa llana se remediar con las dichas galeras y lo demás que conviene haya que adelante se dirá. Y quitados los dichos inconvenientes y pasaje de corsarios y extranjeros y con la dicha armada los vecinos y navegantes de estas Indias vivirían seguros de todo a costa de lo dicho y mucho menos como asimismo adelante se dirá salvo la chusma, munición y artillería

y los demás pertrechos necesarios hasta las poner a la vela y para que mejor se entienda esta mi relación primero pongo los riesgos e inconvenientes que hay que remediar respecto que con mucha facilidad podrían recrecerse en estas dichas Indias notables daños y la orden que se podría tener en remediarlos y los corsarios tienen y tenían en la entrada y salida en ellas para que después de entendido con facilidad se entienda el mucho efecto que harán las dichas galeras y lo que más se gastare fuera lo dicho en la dicha armada de Pedro Menéndez es superfluo y no se ha de hacer más efecto con ello gastado que sin ello, salvo que convendrá que de la dicha armada de alto bordo de Pedro Menéndez vuestra Majestad quite las dos partes y mitad de ella y la otra quede para acompañar las flotas y con ella y las dichas galeras estas Indias estarán seguras de corsarios y los riesgos que yo he visto que son estos que se siguen quitados:

Cap. I: La isla de la Trinidad con su costa y naturales de ella

En estas Indias está la isla de la Trinidad en la costa de Tierra Firme de ellas en altura de nueve grados y un tercio largos y nordeste sudoeste con la boca del río Dragón, que por otro nombre es Orinoco, entre esta dicha isla y dicha boca de río se hace una muy singular ensenada y llamase el golfo de Paria, la cual afirmo por una de las ensenadas mejores y más principales que hay en todo el mar océano.

Cap. II: Los indios arahuacos son marítimos y labradores y amigos de cristianos, tienen noticia de franceses

En esta isla de la Trinidad hay mucho y muy principal aparejo para que los corsarios en ella y su tierra firme y dicho golfo se fortifiquen o pueblen respecto de que hay muchos y muy buenos puertos, aguadas y ensenadas y muy a menudo es tierra muy templada y de buena disposición y aparejada para cualquier efecto es habitada de todas partes de indios sus naturales en grandísimo número, los cuales tienen sus poblaciones la tierra adentro y costa en la mano son marítimos y muy labradores y gente muy llana y de buena disposición y amigos de sus intereses y de cristianos y enemigos de guerra. Toman mucho contento con novedades y de ellas son muy amigos, tienen muy gran noticia de franceses porque es muy cierto que mucha parte de ellos cuando pasan a estas Indias corren esta costa, surgiendo por ella, donde se preparan de sus naturales a trueco de sus rescates de algunas comidas así como es maíz, cazabe, patatas y gallinas y conejos castellanos y aun rescatan algún oro aunque poco labrado en cara, curíes y orejeras lo cual yo les he visto haber rescatado de más de que, asimismo, conviniéndoles que este es su principal intento, si algunos toman lengua de los dichos indios de cosas les conviene y dónde está o si ha pasado el armada de Pedro Menéndez para apartarse de ella, lo cual hacen con mucha facilidad. Y se enteran de los dichos indios de lo dicho respecto de que son ladinos y muy intrincados y saben la

lengua española muy bien, lo cual hacen los dichos corsarios en la forma y como lo hizo un corsario que se llamaba Guillermo Febre en el año pasado de setenta, como más largo se dice en el capítulo dieciséis que trata de esto.

Estos dichos indios la mayor parte de ellos son arahuacos y amigos de que les regalen y estimen y de buena disposición y amigos de que les traten y celosos en demasía y tratan en su calidad a los cristianos verdad, puestamente no son ricos ni tampoco pobres. Y certifico que, regalándolos y tratándolos bien y haciéndoles gracia de algunos rescates y darles otras cosas a trueco de sus comidas y granjerías de poco valor que ellos tienen en mucho, de ellos se alcanzará favor y ayuda y todo lo demás con mucha facilidad como no sea apremiarlos a servidumbre ni quitarles sus mujeres, ni hijas todo lo cual se alcanzará de ellos con los dichos rescates, especialmente dándoles algún vino que de él son muy amigos o algunas hachas o calabazos, trompas o margaritas y otras cosas de poco valor que ellos tienen en mucho que por no ser prolijo no escribo aquí.

Asimismo, estos dichos indios tienen oro labrado para sus rescates y contentos. Asimismo, tienen de costumbre estos dichos indios bajar en unas piraguas que son sus barcos en que navegan a la isla Margarita que está como cuarenta y cinco leguas poco más o menos de la isla Trinidad a rescatar y buscar las dichas herramientas y otras cosas de su gusto entre los vecinos de ella y otras gentes de la costa de Tierra Firme, son muy codiciosos de herramientas de hierro y vino tanto que por una botija de él o por dos hachas o calabazos y algo más en que poco, venden a los dichos vecinos de la isla Margarita y Cumaná y otras gentes de la dicha costa de Tierra Firme indios para sus servicios que ellos dicen son caribes y toman en guerras que con ellos tienen y yo tengo por cosa muy cierta que no lo son por lo que tengo visto y entendido acerca de esto entre los dichos indios, sino indios de la tierra adentro y sus distritos que sin ocasión ninguna los venden como está dicho respecto de hallar compradores. Puesto caso que esto está vedado por vuestra Majestad de más de que la mucha codicia y aun a veces necesidad que tienen de las dichas herramientas para hacer sus labranzas y rescatar con otros indios los hace hacer lo dicho.

Cap. III: El golfo de Paria, Tobago y Granada y su disposición

En esta dicha isla de la Trinidad hay muchas y muy principales maderas para hacer navíos de cualquier calidad que sean, demás de que en la costa del dicho golfo de Paria y toda su tierra firme, así por barlovento como por sotavento, hay las dichas maderas, especialmente unos cedros muy singulares para cascos de navíos y otros géneros de maderas para ligazones y palazones muy singulares. Asimismo este dicho golfo de Paria tiene treinta y cinco leguas poco más o menos de latitud este-oeste y de anchitud (*sic*) norte-sur como treinta leguas poco más o menos. Hay en él muy buena y cierta pesquería de peces, es muy acomodado para cualquier efecto, certifico que en esta pesquería con un par de chinchorros y algún cuidado se matará en ella muy grandísi-

ma cantidad de peces tanto que, siendo necesario, con buen aviamiento se podrían sustentar muy mucha cantidad de gentes.

Asimismo, hay mucha noticia que sobre la isla de Tobago que está de la banda del sur digo del norte de la dicha isla Trinidad e isla de Granada hay ostrales de perlas. Esta isla de la Granada está de la isla de la Trinidad como veinte leguas poco más o menos y Tobago ocho. Los naturales de este dicho golfo de Parí y su costa son los atrás repetidos en el capítulo segundo, sus labranzas y comidas y sustentos es muchos peces, maíz y cazabe que llaman arvacas, patatas y oyamas y carne de coche que ellos llaman al venado. Y esto en mucha cantidad y tanta que, siendo necesario, a la continua entre los dichos indios a trueque de algún rescate de poco valor se sustentarán con mucha facilidad de lo dicho y otras cosas más de setecientos hombres a los cuales, (a)demás de lo dicho, no les faltarán muy muchas gallinas y conejos castellanos que todo esto lo hay en mucha cantidad y es muy fácil de alcanzar de los indios con rescates de poco valor.

Cap. IV: Guayana y su disposición y cómo se puede poblar y rescatar oro

De esta isla de la Trinidad, con facilidad, con bergantines se puede subir a Guayana que por otro nombre se llama el Dorado, por el río arriba que es el que va dicho en el capítulo primero. Es muy caudaloso, tiene su boca más de cuatro leguas de ancho y de más fondo de cuatro brazas. Tiene sus mareas y es muy cierto que baja de más de ciento y cincuenta leguas la tierra adentro. Él y toda su costa es muy afable a la vista y con facilidad como está dicho con sólo cien hombres que no lleven ojo a otra cosa más que a poblar se poblaría un pueblo en su misma ribera que es lo mejor y más fértil del dicho río respecto de lo cual y del muy singular temple de la tierra y que los dichos indios tienen de costumbre bajar una y dos veces al año del dicho río arriba y demás camino de cien leguas a la costa del dicho golfo y Margarita y Cumaná que está de la boca del dicho río la isla Margarita como setenta y cinco leguas poco más o menos y de Cumaná como noventa leguas poco más o menos a donde bajar en sus piraguas que son sus barcos en que navegan como queda dicho en el capítulo segundo a vender y rescatar con los dichos indios naturales de la dicha costa y vecinos de la Margarita y Cumaná sus granjerías y frutos de sus labranzas que son cazabe, maíz, patatas oyamas y algunas piraguas nuevas y oro labrado en caracuríes y orejeras, chagualas y otras cosas de su propósito y muchos y muy singulares pájaros de diversos colores y calidades y animalejos que yo les he visto bajar muchas veces y aun de ellos he rescatado a trueco de los dichos rescates y herramientas de hierro como queda dicho donde es cosa muy llana que, habiéndose poblado el dicho pueblo y estando habitada la dicha isla de la Trinidad de los dichos corsarios a quien los dichos indios vendiesen sus frutos y comidas y demás granjerías y de quien asimismo los dichos indios hubiesen sus rescates, no bajarían con ellas a las vender a la dicha isla Margarita y Cumaná ni a rescatar sus rescates especialmente bajando de tanto camino y con tanto riesgo de caribes que en él suelen tocar con

quien tienen sus guerras y pelean, como se dirá más largo en el capítulo cincuenta y cinco que trata de esto.

Cap. V: Los corsarios podrán poblar la isla Trinidad y de aquí podrán hacer notables daños

Y así, respecto de las dichas razones y otras muchas y muy bastantes que no conviene al presente escribirlas aquí, que siendo necesario diré, sin estas que se siguen que son muy bastantes y probables, y ser el paraje de la dicha isla y su costa tan principal como es y aparejado para que los dichos corsarios no hagan daño y tomasen salvo y ventajas y donde jamás les faltará qué robar y lengua de lo que quisieren saber, sería posible y aun con justísima razón se debe considerar, los dichos corsarios la poblarían para en ella y en toda su costa y entre las islas de la Dominica y las demás islas a ella adyacentes y comarcas hacer sus efectos, siguiendo sus opiniones diabólicas, con demasiado atrevimiento y muy poco temor de vuestra Majestad. Y así es muy claro que si así fuese los dichos corsarios harían los daños infrascritos sin otros que no conviene al servicio de vuestra Majestad escribirlos aquí.

Cap. VI: Efecto que los corsarios harían en Guayana si la poblasen se dice en este capítulo y en el siguiente

Primeramente, de esta dicha isla los dichos corsarios podrían subir el río arriba de Guayana como está dicho y poblar en su rivera y poblado puesto caso que es la tierra adentro débese considerar que es el río arriba y que pueden subir y bajar por él cada vez que quieran con mucha facilidad y muy gran libertad. Para ofenderles de nuestra parte aquestos dichos corsarios teníamos necesidad de mucha más gente que la suya respecto de que ellos, yendo por tierra este camino que por la menor parte es desde fin del golfo de Cariaco que es junto a Cumaná y una travesía de cuarenta leguas poco más o menos y camino cerrado de montes y no trillado y poblado de indios de guerra y cuando así fuese y sobre ellos fuésemos por este camino u otro llegaríamos con necesidad de reparar algún día para tomar lengua y ver la orden que se podría tener para darles una alborada y siendo esto así que menos no puede ser de más de que, antes de haber llegado nosotros, a medio camino, tendrán aviso de los indios y con él se pasarían los dichos corsarios de la otra banda del río o se bajarían por el río abajo a la costa y con cualquiera cosa de estas quedarían libres de recibir daño y ellos habrían hecho harto entre los dichos indios en haberse visto con ellos, como se dice en el capítulo siguiente.

Cap. VII: Cuando los corsarios no hiciesen más efecto en el río Drago y su costa que mientras por aquí se pudiesen sustentar sin daño que de nuestra parte les fuese hecho el daño que harían

Y cuando los dichos corsarios no hiciesen más efecto que estar poblados en la dicha isla de la Trinidad y ribera del dicho río y andar por él y la dicha

costa el tiempo que les bastase para rescatar entre los dichos indios alguna cantidad de oro a trueco de sus rescates que para el dicho efecto trajesen de Francia, sería intolerable daño así para todos los vecinos de la costa de Tierra Firme como para los indios naturales de ella por dos razones: que la primera y más principal que podrían desquitar los dichos indios y atraerlos así, alterándolos a trueco de sus dádivas y rescates, poniéndolos en opinión diabólica con nosotros de que no resultará poco daño en la dicha costa de Tierra Firme. La otra y segunda es que, dando los dichos corsarios rescates en cantidad a los dichos indios como son hachas y calabazos, trompas y margaritas y otras cosas de poco valor, podrían con facilidad rescatar y sacar de entre los dichos indios gran número de oro labrado en caracuríes, chagualas y orejeras y otras muchas joyas y chaquiras y con todo ello bajarse muy a su salvo con mucha libertad y muy en breve por el río abajo a la costa e isla de la Trinidad.

Cap. VIII: Disposición del río Drago y sus naturales, estos tienen oro, son marítimos y labradores y muy amigos de cristianos

Estos indios de este dicho río arriba son muy labradores y de buena disposición y no amigos de guerra, son ricos en extremo más que todos los que hay hoy en la dicha costa de Tierra Firme. Estos dichos indios son los que están en el distrito y jurisdicción de El Dorado, son amigos de que les traten verdad y estimen y regalen y les den dádivas de gracia. Son muy más largos en sus dádivas que los de la dicha costa de Tierra Firme y así regalándoles como está dicho llanamente con ellos se puede subir un hombre solo o más los que quisieren como hoy al presente suben con mucha facilidad y seguridad con rescates y sin ellos a rescatar oro y otras cosas el dicho río arriba y estarse entre ellos el tiempo que quisieren durante el cual les darán de comer lo que tienen, como es cazabe y maíz, gallinas y conejos castellanos y muchos huevos, pescado y carne de venado que esto sin otras legumbres como son patatas (*sic*), oyamas y satanos hay en mucha cantidad y, queriéndose bajar, pidiéndolo, les bajarán con mucha facilidad hasta la isla Margarita en sus piraguas que son sus barcos en que navegan a trueco de una o dos hachas y a lo más tres y un calabazo lo cual harán según y como hoy lo hacen y siempre han hecho, teniendo en mucho al cristiano que consigo llevan o tienen o bajan.

Cap. IX: Efecto que los corsarios podrían hacer en la Margarita y cómo atravesarán a la Dominica a esperar los navíos de vinos de Canarias

Asimismo, desde la isla de la Trinidad y golfo, dichos los corsarios podrán bajar a la isla Margarita y pesquería de perlas que está de esta dicha isla de la Trinidad cuarenta y cinco leguas poco más o menos y desde aquí correr hasta Cartagena, la cual nunca faltó por ella a cuya causa y a que ordinariamente reina por esta dicha costa de Tierra Firme siempre y es viento muy general en las Indias, es muy buena navegación y por toda esta dicha costa harían mucho

daño, así en la pesquería de las perlas como en muchos navíos que tomarían, así de España como de las partes que por aquí tienen comercio demás de que a menudo saquearían la Margarita y los demás pueblos de toda la dicha costa que quisieren saquear. Y si acaso esta derrota no quisieren llevar, podrán de la dicha isla de la Trinidad atravesar a la isla de la Dominica y a todas las demás islas a ella adyacentes que es muy buena navegación y entre estas islas se podrían andar con mucha facilidad las cuales están norte-sur casi todas con la dicha isla de la Trinidad y la que más está es Marigalante y la Antigua y esa está ochenta leguas poco más o menos de la dicha isla de la Trinidad, haciendo presas de navíos de Castilla y otras partes y aun con ánimo de meter las flotas y esperar los navíos de vinos que de las islas de Canarias pasan a estas partes de Indias muy a la continua tras ellas que no son tan pocos ni de tan poco valor que no conviene mucho en esto haya mucho recato por muchas razones que no escribo aquí por no convenir al presente que, siendo necesario, las haré notorias, las cuales son de mucha importancia y no menos riesgo.

Cap. X: Disposición de la isla de Granada y Tobago, aquí hay perlas

Junto a la isla Trinidad y ocho leguas de ella está la isla de Tobago y doce adelante está la isla de Granada que tiene como diez leguas poco más o menos de latitud este-oeste y por anchitud (*sic*) norte-sur por la menos parte como cuatro leguas poco más o menos. En ella hay mucha noticia [de] que hay ostrales de perlas en poco fondo, los cuales los dichos corsarios, antes y después de haber poblado la dicha isla de la Trinidad, las podrían pescar, pretendiéndolo y de la misma orden que adelante se dirá en los capítulos diecinueve y veinte.

Cap. XI: El efecto que los corsarios podrían hacer en Tierra Firme y en las islas de Barlovento, teniendo noticia de la armada de Pero Menéndez y cómo se apartan de ella

De esta dicha isla de la Trinidad los dichos corsarios podrían atravesar a la isla Dominica y a las demás a ella adyacentes como queda dicho en el capítulo nueve antes de este y las ir recorriendo hasta San Juan de Puerto Rico, por donde no les faltarán barcos del trato de estas Indias y navíos de Castilla y otras partes que tomar que les den nueva de la armada de alto bordo de Pedro Menéndez para desviarse de ella y así teniendo noticia que está en la costa de Tierra Firme, acompañando la flota para llevarla a España, los corsarios arribarán a popa como lo tienen de costumbre sobre la isla Española y correrán la Saona y toda la costa de Santo Domingo e isla de Cuba y Jamaica por donde harán sus efectos y aun rescatarán sus mercaderías como lo tienen de costumbre en esta dicha isla. Y si acaso tuvieren noticia que la dicha armada que de Pero Menéndez es pasada a La Habana, parte de ella con la dicha flota y parte de ella está en la Yaguana, asimismo arribarán a popa sobre la costa de Tierra Firme hasta ponerse en el paraje del puerto de Nombre de Dios, donde harán muchos y nota-

bles daños y aun pretenderán robar otra vez la casa de cruces como lo hicieron el año pasado de setenta y dos, como adelante se dirá en el capítulo veintiuno que trata de esto. Y en todas las dichas partes podrán tomar los puertos que quisieren, forneciéndose en ellos de comida que jamás les faltó en estas Indias a trueco de sus rescates que esto es lo que nos hace la mayor parte de la guerra donde asimismo conviniéndoles aderezan sus navíos todo lo cual harán con mucha facilidad según y de la manera y por la misma orden que al presente lo hacen, salvo que lo podrán hacer a más pujanza de gente y mejores navíos sin que de nuestra parte les pueda ofender navío ninguno ni hacerles daño la dicha armada de Pedro Menéndez y pareciéndoles a los dichos corsarios que les convenía volver a la dicha isla de la Trinidad lo harán con mucha facilidad.

Cap. XII: Disposición de la costa de Samaná y lo que hay de aquí a la Margarita

En estas partes está la isla Margarita en altura de once grados y norte-sur con ella en la costa de Tierra Firme está un puerto que se llama Puerto Santo. De este puerto a la isla Margarita hay una travesía de diez leguas poco más o menos a barlovento del cual quince o veinte leguas y a sotavento por las espaldas del golfo de Cariaco hasta el dicho golfo que con camino de diez o doce leguas hay mucho aparejo para que los corsarios en él y su costa pueblen y se fortifiquen respecto de ser muy buena y muy fertilísima tierra y aparejada para cualquier efecto hay en ella muchas aguadas, puertos, ríos y ensenadas y muy a menudo es acomodada para labranzas y crianzas de todos los ganados. Es habitada de indios naturales de ella de paz y no de guerra ni son amigos de ella, son marítimos y muy labradores, tienen grandísima noticia de franceses por ser muy frecuentada esta costa de ellos, son pobres y muy amigos de rescates, en especial de vino y que los estimen y regalen y les den algunos rescates de gracia con lo cual y tratándolos bien y con voz de queja más serían sujetos a encomenderos de ellos se alcanzará como hoy se alcanza cualquier cosa.

No se trata aquí de la isla Margarita por ser como es una isla muy estéril y falta de aguadas y todo género de mantenimientos y no poblada de indios de ninguna manera y esos que hoy al presente hay es el servicio de los vecinos de la dicha isla y trasladados de la costa de Tierra Firme, como se dice en el capítulo segundo antes de este. Y sin estos indios, hay otros que llaman guayquiríes y naborías que son libres nacidos en la propia isla, los cuales gozan de su libertad como nosotros que unos y otros indios no llegan a número de doscientos y cincuenta, siendo de todas edades y si les gana y será el número y más no.

Cap. XIII: el sustento que habría en Cumaná y su costa a la continua

En el dicho puerto de Cariaco y golfo de Cariaco y toda su costa, como queda dicho, hay mucha comida y labranzas de más de que como los dichos indios y su favor, siendo necesario a trueco de sus rescates se podrían haber muchas labranzas y crianzas de ganados, lo cual se alcanzará con los dichos rescates y tanta que

a la continua se podrán sustentar entre los dichos indios de la dicha costa y golfo a trueco de los dichos rescates más de quinientos hombres.

Cap. XIV: En Araya, junto a Cumaná, está una salina muy buena

A sotavento de este puerto, como seis leguas poco más o menos de él, está la punta de Araya que es una muy principal salina en tanto extremo que es muy cierto que de ella se puede sacar a la continua la sal que quisieren respecto de que esta salina está en la dicha punta de Araya como la misma forma que un arenal, la playa en la manera y más camino de tres cuartos de legua de altitud y de anchitud por la parte que menos como tres o cuatro tiros de arcabuz poco más o menos.

Cap. XV: En Cumaná y Araya hay dos pesquerías de peces

Asimismo, en esta punta de Araya susodicha en el capítulo antes de este, está una pesquería de pesca muy buena y otra en Cumaná sobre la boca del mismo río, las cuales son de mucho provecho. Hay peces en ellas en tanta cantidad que es cierto y certifico que si se pescase con tanto cuidado como en las pesquerías de Castilla se sustentarían todas las Indias. Está la una pesquería de la otra como diez leguas, antes menos que más, y sin estas dos pesquerías hay otras muy importantes en esta dicha costa y así es muy notorio que con un par de chinchorros y bien aviamiento se pueden sustentar en ellas ordinariamente muy gran número de gente de peces.

Cap. XVI: En Cumaná estuvo un corsario e hizo una galeota y con ella tomó tres navíos

Respecto de las dichas razones en el año pasado de setenta estuvo un corsario francés llamado Guillermo Febre con un galeón como de cien toneladas poco más o menos y no de mucha fuerza y una barca como de treinta pipas que traía tomada de las islas de Canarias en la dicha de la Trinidad y golfo de Paria y toda su costa y en ella se forneció entre los indios a trueco de sus rescates de mucho cazabe, maíz y gallinas castellanas y patatas y oyamas y mucho pescado y oro labrado en caracuríes y chagualas y muchos pájaros de diversos colores y calidades y fornecido de lo dicho se bajó toda la costa en la mano hasta el dicho Puerto Santo donde surgieron en él y estuvo muchos días. Y por parecerle que le convenía para mejor hacer sus efectos en esta dicha costa hacer una galeota, la hizo en este dicho puerto donde echó su gente en tierra y se fortificó en ella y con el favor y ayuda que dieron los indios por sus rescates le ayudaron y acabó de todo punto con mucha facilidad la cual era como de doce bancos y con ella, después de acabada, sobre la dicha isla Margarita tomaron una nao de un Alcalá que venía de las islas de Canarias, cargada con más de doscientas pipas de vino, sin mucho bizcocho, brea y estopa y otras muchas cosas de precio y con ella como treinta y cinco españo-

les y una mujer casada con su marido, de más de que ya por esta dicha costa había tomado otros dos navíos del trato con la dicha galeota y así con la dicha su galeota y su galeón se fueron recorriendo la dicha costa de Tierra Firme la cual dicha galeota y galeón y dichas piezas yo vi y hablé con los españoles y dicho capitán francés y su gente en el puerto de Cumaná donde en aquella sazón yo estaba que venía de la dicha isla de la Trinidad y río del Drago y golfo de Paria donde asimismo surgió el dicho corsario con el dicho su galeón y galeota y dicha nao de Alcalá y navíos del trato y barca que traía tomados donde estuvo surto como ocho días sin que nadie le ofendiese y tomó agua en dos ríos que se llama el uno Cumaná y el otro el río Bordones que está el uno del otro como tres cuartos de legua su boca sin que nadie de nuestra parte se la resistiese. Este corsario era muy práctico de toda la dicha costa de Tierra Firme, tocaba en luterano a lo que entendí de los españoles que tomado había. Asimismo tomó las señas de la tierra, puertos y aguadas y refirió las alturas. Todo esto llevaba en un derrotero. Traía muchos franceses prácticos de estas partes, especialmente un maestre Antonio, cirujano portugués, sin el piloto que lo tuve asimismo por portugués.

Cap. XVII: En Cumaná puede el corsario hacer navíos y poblar a Cariaco y qué vecinos hay en Margarita y Cumaná

Así como este corsario hizo esta dicha galeota en el dicho Puerto Santo se ha de considerar que muy bien y con facilidad pudiera hacer otras dos formas o los navíos que quisiera, trayendo gente y los demás pertrechos necesarios para ello y en este puerto y toda su costa veinte y más leguas a barlovento y sotavento dentro en el dicho golfo de Cariaco los corsarios podrían pretender cualquier efecto y así si en él desembarcasen los dichos corsarios y se fortificasen que lo harían con mucha facilidad, pretendiéndolo con gente que al efecto viniese de Francia y a costa de sus rescates o trayendo a sí los indios con voz de que jamás serían encomendados y encomenderos, especialmente que de nuestra parte hay muy poca defensa en la dicha costa porque la ciudad de Cumaná es tierra nueva y aún no tiene cincuenta vecinos y la Margarita podrá tener a lo más largo como setenta vecinos puesto caso que con la pesquería de perlas ha crecido el número de la gente de ella. Pero con todo eso, todo es poco para resistir lo dicho queriéndolo poner por obra el corsario, desembarcando en las partes susodichas, especialmente si de Francia viniesen al efecto.

Cap. XVIII: Consideración de Cumaná y cómo a la continua hay comida para más de quinientos hombres

Y cuando a tanto como esto no se alargasen los dichos corsarios y sólo se dispusiesen a estar no más en este dicho puerto y su costa el tiempo que se pudiesen sustentar sin daño que de nuestra parte les fuese hecho que cuando así fuese y remediar se quisiese a lo menos se habría de pasar más de año y medio y es muy cierto que cuando otro efecto no hiciesen sino a estarse por aquí el dicho tiempo harían notables daños según esto es cuanto más que según la disposición

de la tierra y poca defensa nuestra y que es cosa llana que entre los dichos indios los dichos corsarios tratándolos bien y a trueco de sus rescates no les faltará favor para defenderse ni comidas a la continua como queda dicho en el capítulo trece antes de este para más de quinientos hombres, especialmente que acerca de esto de la comida ha se de considerar que haciendo los dichos corsarios a los dichos indios el tratamiento susodicho y dándoles algunos rescates de gracia y otros a trueco de sus comidas la nueva subirá entre los dichos indios más de cuarenta y cincuenta leguas la costa en la mano para barlovento y tierra adentro y les bajarían muchas comidas en sus piraguas y con solo que una vez bajasen estos indios comidas y les diesen rescates en cantidad por ellas sería incisamente para que otros bajen de muy más largo camino con las dichas comidas como sin esto lo tienen de costumbre bajar una y dos veces al año los dichos indios de la costa de la dicha isla de la Trinidad y golfo de Paria y toda su costa y la isla Margarita, cargadas de las dichas comidas a buscar sus rescates, vino y otras cosas de su propósito como queda dicho en el capítulo cuatro antes de este.

Cap. XIX: Cómo el corsario pescará perlas en la Margarita

Entre el dicho Puerto Santo y la isla Margarita hay una travesía como de diez leguas poco más o menos al medio camino de la dicha travesía poco más o menos de él están dos isletas que se llaman Cubagua y Coche (*sic*). Está la una de la otra como tres o cuatro leguas poco más o menos donde antiguamente se pescaban las perlas y hoy al presente se pescan y es muy notorio que demás de estas dichas dos islas en todo lo demás de la dicha travesía hay muchos ostrales de perlas en las cuales dichas pesquerías los dichos corsarios harían harto daño robando las rancherías y estorbando como al presente estorban que no pesquen las dichas perlas de lo cual resultarían tres daños, el uno notable, los cuales son estos que se siguen: el primero, que Su Majestad perderá sus reales quintos por no se pescar las dichas perlas. El otro y segundo que los señores de canoas de la pesquería de perlas no se atreverían a pescarlas por el notable daño que les podrían sobrevenir en sus canoas y negros de ellas. El otro y tercero es que los dichos corsarios podrían con mucha facilidad pescar las dichas perlas con sus lanchas y para el dicho efecto es cierto que algunos indios guayqueríes (*sic*) de la Margarita que son los que se dicen en el capítulo doce antes de este y de Cumaná y su costa que para hacer mal losa y en cantidad, juntamente con algunos mulatos y mestizos paupérrimos que hay hoy al presente diabólicos y que con muy poca ocasión y menos rescates les darían todo el aviso necesario para pescarlas como se lo dan ordinariamente de otras cosas cuanto más que cuando esto cesase que no cesa no hay que tener consideración que les faltará plática del modo que las podrán pescar que esto es muy cierto que la tienen tanto como nosotros y cuando el pescar las dichas perlas les faltase la manera y práctica susodicha es muy cierto y a esto se satisface con que asimismo podrán pescar las dichas perlas los dichos corsarios respecto del muy gran acomodamiento y buenos puertos y poca defensa que de nuestra parte hay en toda la dicha costa como está dicho con solo venir de Francia al dicho efecto, trayendo

consigo como suelen traer a estas partes algunos años número de negros robados en la mina y costa de Guinea y con que en la dicha isla Margarita y pesquería de perlas tomasen alguna canoa con negros pescadores de ellas que poniéndolo por obra antes de se haber mostrado lo harían con mucha facilidad para que los pescadores de ellas enseñasen sus negros que sabiendo nadar y viéndolo hacer con facilidad lo aprenderían.

Cap. XX: Satisfacción sobre el pescar perlas el corsario y cómo fue más dificultoso robar la casa de cruces que pescarlos

Es de considerar que estos corsarios imaginarán el poner por obra pescar las dichas perlas como está dicho en el capítulo diecinueve antes de este, en que parece cosa dificultosa de hacer y creer, cierto no lo es sino muy facilísima y justo que se tema y haya recato de ello porque más dificultosísimo sin comparación y cosa por nos jamás temida ni aun pensada fue subir los dichos corsarios como subieron por el año pasado de setenta y dos por el río arriba de Chagre hasta la casa de cruces que está cinco leguas de Panamá. Y de aquí fueron a la venta de Chagre, que está como dos leguas poco más o menos la tierra adentro, donde mataron cuatro o cinco hombres y de aquí fueron por el camino del Nombre de Dios que el uno y el otro es el más malo del mundo respecto de los muchos y ordinarios aguaceros que por aquí hay a la continua y el mal país de tierra donde es muy notorio y cosa de mucha admiración haber robado como robaron a vuestra Majestad muy grande número de moneda sin más de ochenta mil pesos de buena moneda de Castilla de particulares. Y aún robarán muy mucho más como llevarán quien cargara la moneda y así, si esto se temiera y considerara que se podía hacer como se hizo, la dicha moneda no se bajara como se bajó de Panamá sin guarda y con tan poco recato y así como este corsario llegó a robar como robó la dicha moneda en donde está dicho si quisiera subir a Panamá se pudiera muy bien hacer, trayendo el número de gente que bastara y aun lo saquearan que fuera cosa de harto atrevimiento y no menos admiración y así de hoy más es muy justo que en la dicha casa de cruces y venta de Chagre y Panamá haya mucho cuidado y recato acerca de esto.

Cap. XXI: Cómo los corsarios desde Cumaná y Margarita corren la mar hasta el Nombre de Dios

En este dicho Puerto Santo y su costa los dichos corsarios pueden hacer navíos de alto bordo y remos como está dicho en el capítulo diecisiete que trata de esto. Y con ellos y los suyos, podrán con mucha facilidad si no pescaren las dichas perlas y aunque las pesquen correr toda la costa de Tierra Firme hasta el Nombre de Dios y saquear la dicha isla Margarita, Cabo la Vela y Santa Marta y procurarán saber de la armada de alto bordo de Pedro Menéndez como está dicho en el capítulo antes de este para desviarse de ella. Y sabido de ella que es atravesada de La Habana con la flota, correrán toda la costa muy a su salvo por donde jamás les faltarán presas de muy mucho dinero y otras cosas de precio y no tendrán quien les ofenda y se volverán con los vendavales a su tiempo,

aunque con trabajo, al puerto [de] donde habrían salido, tornando a recorrer la dicha costa, surgiendo en los dichos ríos y ensenadas que quisieren donde harán hartos daños tomando lengua de lo que bien les estuviere.

Cap. XXII: Disposición del golfo de Venezuela y laguna de Maracaibo

El golfo de Venezuela y laguna de Maracaibo están en la dicha costa de Tierra Firme, como ciento y veinte leguas poco más o menos a sotavento de la isla Margarita y en altura de once grados largos. Toda esta costa de Tierra Firme se corre de Este-Oeste y con la brisa se hace esta navegación a popa en toda esta costa susodicha hasta el dicho golfo y a sotavento de él hasta el cabo de Venezuela hay muy buen aparejo para que los corsarios lo pretendan poblar y fortificarse en el dicho golfo y su costa, la cual es muy buena y templada tierra y aparejada para cualquier efecto.

Cap. XXIII: En la costa de Venezuela hay minas de oro y se labra oro por los indios sujetos

En este dicho golfo y su costa para barlovento hasta las bocas de Santa Fe que están como seis leguas poco más o menos de Cumaná, hay minas de oro fino y algún oro en poder de los dichos indios de la dicha costa aunque poco y eso labrado en sus joyas con el cual algunas veces suelen rescatar algunas cosas de su propósito con los cristianos. Estos dichos indios son de buena disposición y no belicosos ni amigos de guerra, son amigos de su interés y no ricos ni tampoco muy pobres. En la dicha costa algunos de ellos labran minas de oro para sus amos y encomenderos que los tienen en encomienda, defienden su partido con su calidad bastantemente pretenden siempre estar muy sobre si no tienen verdadera amistad con los cristianos, lléganse donde más bien les hacen y rescates les dan. Tienen gran noticia de franceses por ser esta costa muy a menudo frecuentada de ellos. Estos dichos indios tratan muy poca verdad y son mudables, hay muchos de ellos que son marítimos y todos los demás de la tierra adentro labradores. Son muy escasos en sus dádivas y de poca vergüenza.

Cap. XXIV: El número de indios que se presume hay en la costa de Venezuela

Asimismo es cosa llana que en toda esta costa y cuarenta leguas la tierra adentro hay más número de cuarenta mil indios, según de ello tengo noticia y he visto, los cuales no sirven y más de la mitad de ellos que no están encomendados respecto de ser la tierra adentro y no haber gente española que los pueda sojuzgar por ser muchos como queda dicho en el capítulo antes de este.

Cap. XXV: En el golfo de Venezuela hay aparejo para hacer navíos

En el dicho golfo de Venezuela y su costa como queda dicho hay mucho aparejo para hacer navíos de todas calidades demás de que hay buenos puertos

y surgideros en los cuales hay mucho aparejo para que los corsarios pretendan cualquier efecto donde no les faltará qué robar y lengua de lo que quisieren saber y teniendo noticia [de] que la armada de Pedro Menéndez es atravesada a La Habana con la flota bajarán hasta el Nombre de Dios como se dice en el capítulo once y doce antes de este y si acaso esta derrota no quisieren llevar y tuvieren nueva que la dicha armada está en Tierra Firme o se le espera en ella con pasarse a las islas de barlovento como se dice en el capítulo once antes de este quedan libres de recibir daño.

Cap. XXVI: La calidad de la laguna de Maracaibo

Este capítulo que lo que toca las leguas de la costa de Maracaibo está corregido con su relación de Maracaibo y todo es unas mismas leguas que son 67 leguas. En este dicho golfo está la laguna de Maracaibo que es costa muy principalísima tiene de altitud norte-sur sesenta y cinco leguas poco más o menos y de anchitud del este-oeste por la parte que más como doce leguas poco más o menos la cual entra por la tierra adentro hasta el distrito del Nuevo Reino de Granada por donde con mucha facilidad se puede subir a él y lo saquear habiendo gente y fuerza en el corsario que baste. Y en lo que toca al número de gente que bastaría para lo dicho certifico que con cien arcabuceros bien gobernados podría bastar y a cierto se ha de temer de los dichos corsarios porque es cierto fue harto más dificultoso y con más riesgo subir como subieron los dichos corsarios a la casa de Cruces por el río de Chagre arriba como queda dicho en el capítulo veinte antes de este que trata de esto que no subir por la dicha laguna arriba hasta la jurisdicción del Nuevo Reino.

Cap. XXVII: Los naturales y su calidad de la laguna de Maracaibo

Los indios que están de esta laguna para adentro son muchos y residen en sus poblaciones dentro en la misma laguna son afables y labradores y muy marítimos, tienen mucha noticia de franceses en sus herramientas y rescates de los indios de la costa y de algunos cristianos. De estos dichos indios, con rescates y tratándolos bien, se alcanzará cualquier cosa como no sea apremiarlos a servidumbre, son poco belicosos y pobres y muy mudables y donde más bien les hacen y rescates les dan se llegan, especialmente si se los dan por tenerlos gratos y favorecerse de ellos y con voz de que jamás servirán a encomenderos ni serán sujetos a servidumbre que de esto tienen mucho recelo.

Cap. XXVIII: En Venezuela y su costa se sustentarán 800 hombres a la continua

En toda esta costa, como queda dicho, respecto de las dichas razones llanamente con rescates y lo demás que está dicho a la continua se sustentarán más de ochocientos hombres en tierra templada y aparejada para cualquier efecto y

crías de todos ganados hay en la tierra adentro muchas sabanas y minas de oro y su habiendo número de gente que baste en toda esta dicha costa se harían y harán muchos efectos principalísimos por nuestra parte y por los corsarios terribles daños.

Cap. XXIX: Los pueblos que hay de españoles desde la Margarita hasta Santa Marta

Asimismo, se ha de tener mucha consideración que de nuestra parte no hay número de gente que baste para resistir a los corsarios en toda la dicha costa de Venezuela y a barlovento de ella hasta la isla de la Trinidad en que solo sean los corsarios que por la dicha costa desembarcaren no más de cien hombres porque es cierto que en toda la dicha costa y sus pueblos que en ella hoy al presente hay no hay los vecinos que son necesarios para guardarlos porque hartos hará cada pueblo en se guardar su puerto y distrito y aun si así fuese sería menos mal pero aun todo esto les roban y saquean saltando en tierra los dichos corsarios en las partes y lugares que quieren y les parece muy a menudo y los pueblos que hay de cristianos por la dicha costa desde la dicha isla Margarita que es el primero hasta el Cabo de la Vela la costa en la mano son los siguientes: la Margarita a lo más largo tiene sesenta vecinos y no más; Puerto Cabo que con la pesquería de perlas ha crecido el número de habitantes más a lo más largo no le gana cuarenta hombres; en Cumaná aún no hay cuarenta vecinos; Caraballeda, en la Costa de Oro, doce vecinos; el Cabo de la Vela tiene otros cuarenta vecinos; Santa Marta, a lo más, treinta vecinos y aun no cabales. Total ciento ochenta vecinos.

Cap. XXX: El efecto que los corsarios harían en Venezuela y laguna de Maracaibo y cierto riesgo terrible que se corre

Por manera que respecto de las dichas razones atrás referidas y otras muchas y muy bastantes y probables especialmente por dos que son de grandísimo riesgo y confusión y no menos interés que no conviene escribirlas aquí que siendo necesario haré notorias que a la menos parte y suerte estando los corsarios interesados en la una de ellas y poniéndola por obra lo harán a muy poca costa y tan poca que a lo más no les llegará su costo y pertrechos para usar de ella cien ducados lo cual harán con mucha facilidad y libertad y muy a su salvo. Y cuando así fuese y se pusiese por obra por los corsarios usar de la una de estas dos razones susodichas que esto no hay [que] tener confianza lo ignorarán, sería el daño que podrían hacer en estas dichas Indias a la menos parte y suerte viniendo de Francia al dicho efecto en más cantidad de quinientos mil ducados de que perjudicarán a vuestra Majestad de todo lo que fuere siendo más o menos número la una quinta parte y las cuatro restantes a los vecinos de estas Indias, demás de que resultaría de lo dicho intolerable daño al bien común y bien y beneficio público de estos reinos demás de que el número de gente que en toda la costa de Tierra Firme hay es tan poco que a lo más y mayor necesidad no se pueden sacar ni juntar ochenta hombres de pelea sin

grandísimo daño de la dicha costa y sus pueblos. Sería posible los dichos corsarios en la dicha costa en la parte y lugar que mejor les pareciese poblar y fortificarse por algún tiempo para en ella hacer sus efectos y los demás atrás referidos y se ha de tener en consideración que pretenderían subir por él a la laguna de Maracaibo atrás dicha hasta la tierra y jurisdicción del Nuevo Reino de Granada por donde harían los daños atrás repetidos en especial los que se contienen en los capítulos siete y once antes de este, salvo que no subirán a la isla de la Trinidad ni a las a ella adyacentes respecto a que están muy a barlovento. Y así, sin estos inconvenientes susodichos, haya los robos y recates que ordinariamente suele haber por estas Indias que no son de tan poco valor que no conviene se ponga en ello el remedio necesario con mucha brevedad, lo cual se remediará con las dichas galeras que tendrán de costa en cada un año cincuenta y cuatro mil ducados y a lo más cincuenta y seis sacando de ellos el interés que valdrán las perlas que pescaren los bergantines en la costa de la Margarita como adelante se dirá en los capítulos treinta y cinco y treinta y seis y treinta y siete.

Cap. XXXI: El coste que tendrá cada una galera por año

Para cada una de las galeras es necesario sesenta hombres de mar y tierra que bastan respecto de que las dichas galeras no han de abordar a los corsarios porque todo el efecto ha de hacer el artillería que a cada uno de estos hombres se le dan tres ducados cada mes que sale por año a treinta y seis ducados por hombre que serán menester por año para todos sesenta hombres al dicho respecto dos mil y ciento y sesenta ducados y cuando a los dichos tres ducados no se hallase gente con alargar la paga por mes a cuatro ducados sobraría gente y esto que se alargaría es lo que va a decir de cincuenta y cuatro mil ducados a cincuenta y seis mil ducados que tendrán de gasto las galeras. Ítem, para vino a estos sesenta hombres es necesario siete ducados cada día que montan al cabo del año dos mil y seiscientos y veinticinco ducados. Ítem, para ventajas forzosas de capitán y oficiales quinientos ducados por año. Ítem, para aderezos de galeazas setecientos y quince ducados que es el cumplimiento a seis mil ducados que tiene de costa por año cada galera. Por manera que al dicho respecto de los seis mil ducados que tiene de costa por año cada una galera será necesario para todas nueve galeras cincuenta y cuatro mil ducados.

Cap. XXXII: La chusma de las galeras cómo estarán en número bastante

Para la chusma de estas galeras es necesario para cada una de ellas de ciento y setenta a ciento y ochenta forzados que las boguen, los cuales por falta de hombres blancos serán negros bozales porque yo tengo duda y aun se tiene por los demás vecinos de estas Indias marítimas que los hombres blancos no serán en estas partes tan bastantes como los negros ni probarán tan bien como los negros en el remo puesto caso que acá en estas partes la tripulación de las dichas galeras tendrá menos trabajo que en Castilla y con todo esto convendrá

que de Castilla se traiga alguna parte ya que no toda de la dicha tripulación y chusma para que luego imponga a los negros que se metieren en las dichas galeras. Y así para que esta dicha chusma y tripulación siempre esté en número bastante será y es necesario que vuestra Majestad haga merced a las dichas galeras de los negros que en estas partes se tomaren por perdidos viniendo mal despachados. Ítem, habiendo en estas Indias delincuentes se echen a galeras según sus culpas y méritos. Ítem, habiendo delincuentes en estas dichas Indias que sus culpas de puedan conmutar en penas pecuniarias así sea con que la tal pena se conmute en algún negro o negros según las culpas para las dichas galeras o en pago de algún tiempo o tiempos de soldados o soldado. Ítem, que los corsarios que se tomaren en estas Indias sean echados en las dichas galeras.

Cap. XXXIII: En Cumaná ha de haber dos galeras y los bergantines de ellas pescarán perlas

En Cumaná y la Margarita que es en la costa de Tierra Firme de estas Indias ha de haber dos galeras con sus bergantines de las cuales se ha de ocupar la una de ellas corriendo la dicha costa de cuatro a cuatro meses del año por su tanda el cual comenzará a correr desde mediado marzo cuatro u ocho días más o menos y por este tiempo saldrá a correr por barlovento hasta la isla de la Trinidad y de ella atravesará a la isla Dominica y a las demás a ella adyacente[s] por donde se ocupará los cuatro meses del año, el cual comenzará desde el propio día y serán los meses de abril, mayo, junio y julio, tiempo y cuando las flotas de Castilla pasan y suelen pasar a estas partes y tras ellas los navíos de vinos de las islas de Canarias y franceses.

Cap. XXXIV: Las galeras de la Margarita han de invernar en Cariaco

Ha se de advertir y tener cuenta que cumplidos que sean los cuatro meses del año que la dicha galera ha de andar corriendo las dichas islas que se cumplirán por mediado julio, luego cuatro o cinco días más o menos se salgan de entre las dichas islas procurando no les tome en ellas ni sobre ellas los meses de agosto y septiembre y octubre y noviembre porque estos meses son muy tempestuosos en todas las islas de Barlovento y suele haber en ellas huracanes a cuya causa se vendrá a invernar el dicho tiempo al golfo de Cariaco y puerto de Cumaná, el cual es muy limpio y seguro y abundoso de peces y demás comidas como se dice en el capítulo doce y trece antes de este.

Cap. XXXV: Los bergantines pescarán perlas cuatro meses del año

Ha se de tener cuenta que los dichos cuatro meses que las dichas galeras han de ocuparse en recorrer la isla de la Trinidad y Dominica y las demás que el bergantín de la galera que quedare en Cumaná este mismo tiempo lo gaste en pescar perlas con algunos negros lo cual pueden muy bien hacer sin falta

de traer la dicha costa guardada porque lo que por aquí hay que guardar solo es la isla Margarita por la banda del sur de ella y Cumaná y sus puertos y costa y pesquería de perlas que todo está que hay que guardar solo ese camino de doce o dieciocho leguas y más no y así el bergantín para pescar estas dichas perlas y la dicha galera para guardar la pesquería de perlas de ella necesariamente han de estar a medio camino que será en las islas de Coche y Cubagua donde está la dicha pesquería de perlas y con sólo estar pescando el dicho bergantín las dichas perlas y la dicha galera donde está dicho la dicha costa estará guardada y siendo necesario esta dicha galera saldrá a recorrer la costa cada vez que quisiera el que la gobernare y conviniere.

Cap. XXXVI: El tiempo que han de invernar las galeras, sus bergantines pescarán perlas

La galera que fuere a la Dominica como está dicho en el capítulo treinta y tres antes de este, vuelta que sea al puerto de Cumaná a invernar este dicho tiempo que ha de invernar se juntarán los dos bergantines de estas dichas galeras y juntos pescarán perlas con que las galeras podrán recorrer toda la costa y guardarla así a barlovento de la Margarita como Cumaná y a sotavento y asimismo estas galeras se podrá excusar la una de ellas quedando una sola con su bergantín en la Margarita.

Cap. XXXVII: La galera de Cumaná recorra hasta el Cabo de la Vela

Pasados los dichos cuatro meses que han de invernar las dichas galeras podrá bajar la una galera por sotavento de Cumaná hasta el cabo de la Vela por donde se ocupará otros cuatro meses que serán diciembre, enero, febrero [y] marzo que el tiempo que menos pareciere al que la gobernare por donde hará harto provecho en toda la costa de Tierra Firme y este mismo tiempo la galera que quedare en la Margarita o Cumaná ocupará su bergantín en pescar perlas como queda dicho en el capítulo treinta y cinco antes de este.

Cap. XXXVIII: El interés que valora lo que pescaren los bergantines

Y no excusándose la una de las dos galeras como se dice en el capítulo treinta y seis antes de este así por esta orden andarán estas dos galeras y pescarán perlas sus bergantines, el uno sólo los ocho meses del año que son abril, mayo, junio, julio, diciembre, enero, febrero y marzo y ambos juntos los cuatro meses del año que serán los que han de invernar las dichas galeras que son agosto, diciembre, octubre, noviembre y aun parte de diciembre y así será cosa muy llana que pescando los dichos bergantines el tiempo susodicho con algún cuidado valora mucho lo que pescaren por año y lo que valiere tanto menos tendrá vuestra merced de costa en las dichas galeras en cada un año cuanto más que pescando las dichas perlas como está dicho tengo por cosa

cierta habiendo número de negros que baste será más el provecho que se sacase de ellas que la costa que se hiciese por año en todas las dichas galeras.

Cap. XXXIX: En Cartagena ha de haber dos galeras

En el puerto de Cartagena ha de haber dos galeras en el cual a la continua en él y sobre su costa así para barlovento como para sotavento estará una galera presta y en orden para cualquier efecto porque conviene mucho que a la continua esté sobre el dicho puerto y costa la dicha galera así para guardarlo como para si fuere necesario bajar al Nombre de Dios a hacer algún efecto bajen con facilidad.

Cap. XL: Las galeras de Cartagena han de correr hasta el cabo de la Vela

La otra galera correrá la costa hasta el cabo de la Vela de donde no pasará respecto de que hasta aquí ha de llegar la de Cumaná y por aquí se ocupará el tiempo que pareciese al que la gobernare y siendo necesario juntarse estas galeras con las de Cumaná lo harán con facilidad.

Cap. XLI: En Puerto Rico ha de haber una galera

En Puerto Rico ha de haber una galera, la cual correrá y guardará toda su costa hasta la dicha zona y siendo necesario podrá correr parte de La Española de la banda del norte y sur de ella, y siendo necesario se podrá juntar con mucha facilidad con las de Cumaná yendo este camino por entre las islas de Santa Cruz y las Vírgenes y siendo necesario correrá haciendo este camino a la isla Dominica y a las demás a ellas comarcanas donde cada noche podrá surgir y tomar puerto por entre todas estas dichas islas lo cual se puede hacer con mucha facilidad demás de lo cual esta dicha galera se podría poner sobre la Saona donde reparando algunos días estorbará que los corsarios no surjan y reparen sobre ella a esperar los navíos de las islas y trato y otros que salen de Santo Domingo, Puerto Rico y Margarita y otras partes.

Cap. XLII: En Santo Domingo ha de haber una galera

En el puerto de Santo Domingo que es en la isla Española ha de haber una galera la cual conviene que esté en el dicho puerto y su costa y sobre él y esta zona por la orden que pareciese al que la gobernare, por donde guardará este dicho puerto, costa y paraje y desde aquí podrá acudir a la parte que conviniese en esta dicha isla así de la banda del sur como de la del norte de ella, lo cual harán con mucha facilidad según la nueva [que] tuviere de corsarios. Y asimismo se podrá poner sobre la Saona donde repara algunos días y hará harto provecho en acompañar las flotas que de este puerto salieren hasta las dejar dobladas la dicha Saona y conviniendo se juntará con facilidad esta dicha galera con la de Puerto Rico y todas con las de Cumaná y Cartagena.

Cap. XLIII: En Puerto de Plata otra galera

En Puerto de Plata que es en la dicha isla Española, en la banda del norte de ella ha de haber una galera la cual correrá toda la banda del norte de ella y siendo necesario podrá por la canal vieja correr hasta La Habana y conviniendo que esta galera boje toda la isla lo hará con mucha facilidad y presteza demás de que con la dicha facilidad se juntará, conviniendo, con la galera de Puerto Rico y las demás de esta isla. Esta galera, demás de que traerá su costa limpia de corsarios no dará lugar a navíos portugueses que rescaten y carguen cueros para Portugal, que esto conviene haya en ello mucho recato y más cuidado por muchas razones bastantísimas que siendo necesario diré.

Cap. XLIV: En la Yaguana ha de haber una galera

En la Yaguana que es en esta dicha isla Española, ha de haber una galera la cual correrá toda su costa por barlovento hasta Puerto de Plata y por Sotavento hasta el caimito del cabo del Tiburón y Punta de Maisi que es en la isla de Cuba, lo cual puede correr con mucha facilidad y brevedad y siendo necesario esta dicha galera bajará toda la Española, lo hará con mucha brevedad y facilidad demás de que podrá correr toda la banda del sur de la isla de Cuba hasta el cabo de Corrientes y San Antón y venir sobre La Habana y por la Canal Vieja volverse a la dicha Yaguana y su puerto, y siendo necesario atravesará a Jamaica a lo más largo habiendo tiempo y si en él en dos, tres o cuatro días por toda la dicha costa hallará muchos puertos, aguadas y surgideros y muy a menudo y muy principales.

Cap. XLV: En Cuba podría haber una galera

Esta se puede excusar. En el puerto de Santiago de Cuba que está en la banda del sur de la dicha isla de Cuba podría haber una galera, la cual correría por sotavento de toda su costa hasta Cabo de Cruz e isla de Pinos y cabo de Corrientes y San Antonio y aun correrá hasta La Habana y podrá bojar la dicha isla por la Canal Vieja, como se dice en el capítulo antes de este por donde, doblando la isla de Cuba, toda volverá con facilidad [a] su puerto [de] donde hubiese salido. Y en cuanto a esta galera, no trato más respecto de que se podrá muy bien excusar por razón de que la galera que estuviere en la Yaguana y Puerto de Plata podrá con facilidad guardar lo que hay que guardar en esta isla, como se dice en el capítulo cuarenta y cuatro antes de este.

Cap. XLVI: De dónde se sacará el sustento de estas galeras

El sustento de estas galeras ha de ser el ordinario de estas Indias y costas arriba declaradas que es cazabe y carne de vaca para lo cual, demás de que cada una galera tendrá su chinchorro duplicado para pescar, podrán tener en las partes que están repartidas sus estancias con alguna cantidad de negros que baste a sustentar. Y cuando pareciese que esto es manera de costa y trabajo

que no es que se podría excusar, podrán haber las dichas galeras los sustentos arriba dichos en las partes y lugares que están repartidas a muy poca costa de los vecinos y labradores a trueco de sus reales.

Y pareciendo que convendría haber las dichas estancias, por excusar cuidado y gasto ordinario de comprar los dichos mantenimientos, convendría que hubiese en ellas sus estancieros cristianos que las mandasen.

Cap. XLVII: Las galeras se harán donde están repartidas

Estas galeras, pareciendo a vuestra Majestad que conviene se manden hacer y las haya para guarda y custodia de estas Indias, se podrán hacer muy bien y con facilidad en las partes y lugares que están repartidas, respecto de que en todas ellas hay muchas y muy principales maderas y muy a propósito. Y en la isla Margarita, asimismo, mucha y muy singular madera para palazones en tanto extremo que casi la tengo por mejor que la de Castilla por muchas razones que siendo necesario diré. Y en la isla de Cuba, de la banda del Norte de ella y Florida muchos y muy singulares y recios pinos para árboles y entenas sin otras escogidas maderas para palazones en que las maderas de estas partes para los cascos de las dichas galeras son algo más pesadas que las de España y cuando así fuese que acá se hubiesen de hacer las dichas galeras sería necesario traer de España oficiales de toda maestranza y los demás pertrechos necesarios hasta las poner a la vela. Y cuando esto se tuviese por inconveniente, que no lo es, ser las dichas maderas más pesadas que las de España se quisiese excusar si conviniese el gasto que acá se haría en hacer las dichas galeras por los subidos precios que hay en estas Indias en todas las cosas se podrían traer hechas de España con que se tenga cuenta que serán de más sostén, bordo y puntal que las de España porque así conviene por muchas razones que siendo necesario diré. Pero con todo esto, soy de parecer se hagan en estas partes pues hay tan buen aparejo y aviamiento para ellas y no se hagan en España ni se arriesgue una cosa tan deseada en estas Indias y necesaria para la guarda y custodia de ellas.

Cap. XLVIII: Ha de haber lonjas de lo necesario para las galeras

Asimismo, convendrá que vuestra Majestad mande que en todas las partes que están las dichas galeras repartidas haya de manifiesto en sus lonjas algunos vinos y aceite y vinagre y otros pertrechos necesarios para aderezar las dichas galeras como es brea, clavazón y estopa y palazón puesto caso que acá la hay muy escogida como queda dicho en el capítulo antes de este que esto traído de Castilla se tendrá a vuestra Majestad en estas partes más de la mitad y medio por medio menos de costa que comprado acá en estas partes.

Cap. II: La fortaleza de la Margarita se ha de reedificar

Por manera que con las dichas galeras como está dicho, estas partes estarán seguras de corsarios y para que con más facilidad la dicha costa de Cumaná y

Margarita y pesquería de perlas y rancherías estén guardadas convendrá que vuestra Majestad mande que la fortaleza que estaba en el Pueblo Viejo de la Margarita donde estuvo muchos años así la dicha fortaleza como el dicho pueblo que todo está en la lengua del agua se torne a alzar y reedificar como de antes estaba, reedificándolo algo más fuerte que esto se hará con cuatro o cinco mil ducados y con esto y con que los vecinos de la Margarita se bajen a poblar su pueblo a la mar como de antes estaba y no está como al presente están la tierra adentro tres leguas en un valle que se llama Santa Lucía y lo que peor es que no están juntos sino cada uno por sí, teniendo su casa y bohío en la parte y lugar que les parece y con que en la dicha fortaleza haya su artillería necesaria.

Cap. L: Pensión sobre las perlas para reedificar la fortaleza de la Margarita.

Y siendo vuestra Majestad servido de que se torne a reedificar la dicha fortaleza y se baje el dicho pueblo de la mar como de antes estaba, convendrá que la reedificación de la dicha fortaleza y población del dicho pueblo se haga en la forma figurada, según y como por ella parece, porque conviene así por muchas razones bastantísimas y probables que siendo necesario diré. Y para que en esto lo que se gastare no lo gaste vuestra Majestad de su real hacienda pues es pro de los señores de canoas y vecinos de la isla Margarita se podría echar una pensión en las dichas perlas hasta ser cumplido de lo que se gastare en el reedificar la dicha fortaleza y no más y con que asimismo haya en la dicha fortaleza su alcaide, siendo vecinos baquianos de la dicha isla, conocido y probado por hombre de experiencia que para este efecto los hay, concurriendo en ellos las calidades necesarias.

Cap. LI: Háganse luego dos galeras y visto su efecto se harán las demás

Y siendo vuestra Majestad servido de mandar hacer las dichas galeras y repartirlas como está dicho se podría primero mandar hacer un par de galeras y ponerlas en estas Indias en la costa de Tierra Firme de ella o en las islas de Barlovento con las cuales se entenderá verísimamente (*sic*) el mucho provecho que harán las dichas galeras y entendido no habrá que dudar en mandar hacer las demás que tengo dichas cuanto más que en cuanto a esto si conviene hacer las dichas galeras con mucha brevedad es muy cierto que son muy necesarias, tanto, que si no se hiciesen podrían resultar notables daños en estas Indias y el hacerlas sería de tanto provecho que solo con entender los corsarios que hay en estas partes galeras sería ocasión que acá no osasen pasar y que guardasen su parte de estas Indias sólo el nombre de galeras.

Cap. LII: Cuando las galeras no fuesen necesarias se dispondría de ellas a muy mucha ganancia

Y cuando las dichas galeras se hubiesen hecho y repartido como está dicho y, después de repartidas, pareciese que no hacen los efectos necesarios o que

no hay necesidad de tantas y con menos número se pueden guardar estas Indias con mandar quitarlas todas o la parte que excusar se pudiese y venderlas con los negros y chusma de ellas en las partes que están repartidas en públicas almonedas juntamente con los demás sus pertrechos fiados a un año en tres pagas no se habría perdido nada sino ganado en los dichos negros a más de ciento por ciento y a este respecto muy gran número de dinero respecto de que en estas partes tienen mucho valor y tanto que siendo un negro de honesta disposición a lo menos se hallará por él fiado al dicho año ciento y treinta y cinco y ciento y cuarenta pesos de buen oro que es más de doscientos ducados de Castilla que, regulados los dichos negros a los ciento y treinta y cinco pesos del dicho buen oro que la menos parte y valor vendrán a valer según la cuenta de los ciento y setenta forzados y ciento y ochenta que son menester para cada galera, habiendo de ser todos negros, más de ciento y setenta mil pesos del dicho buen oro que, regulados a ducados de Castilla a cincuenta por ciento que es el verdadero valor del oro, serán más de doscientos y cincuenta mil ducados, esto sin lo que hubieren pescado los dichos bergantines que no será de tan poco número, pescando las perlas como está dicho, que vendrá casi a ser tanto el provecho de ellas como la costa que hicieren las dichas galeras por año como queda dicho en el capítulo treinta y ocho antes de este.

Cap. LIII: Los galeones no pueden guardar las Indias

Y entender que los dichos galeones pueden guardar estas Indias y remediar los inconvenientes que en ellas hay es cosa muy contra razón pensarlo, por las razones que se dirán y otras que, siendo necesario, diré.

Cap. LIV: Los galeones han de acompañar las flotas

Lo primero porque después que los dichos galeones salen de los reinos de Castilla en conserva de las flotas forzosamente las han de acompañar hasta la meter en el puerto de Cartagena o Nombre de Dios. Y así, viniendo en conserva de la dicha flota no habrá lugar de correr la dicha costa de la Margarita hasta el cabo de la Vela ni detenerse por ella el tiempo que baste para hacer algún efecto.

Cap. LV: No se han de apartar de la flota los galeones

Y cuando los dichos galeones desde la isla de la Dominica u otra, que hubiesen reconocido de su venida de España en conserva de las flotas quisiesen apartarse de ella y correr la dicha costa, no conviene así sea porque sería por remediar un daño [y] abrir la puerta a otro mayor.

Cap. LVI: En la Margarita y costa de Tierra Firme reinan brisas

Lo otro, que queriendo los dichos galeones pretender, después de haber llegado con la flota a Cartagena y Nombre de Dios, correr la dicha costa

mientras se despacha la dicha flota hacerlo así es muy dificultosísimo por ser navíos de alto bordo respecto de las muchas brisas que siempre reinan por esta costa, como es muy certísimo.

Cap. LVII: Subir los galeones a la Margarita es muy dificultosísimo

Y así es cosa muy cierta con las brisas que corren en la dicha costa no poder subir los galeones por ella ni tan a barlovento de ella como convendría si no es y fuere a costa de mucho trabajo y tiempo y tanto que, cuando quisiesen volver a Cartagena para volver las flotas a España, ya vendrán muy tarde y no a tiempo que pudiesen llevarla. Y si así fuese y la dicha flota se fuese con los dichos galeones, sería cosa muy intolerable que sola se fuese y por remediar un daño podría suceder otro mayor a la dicha flota mayormente que lo más es muy justo prive a lo menos y siendo esto así como es, no conviene en ninguna manera que las flotas partan de Cartagena sin llevar consigo algunos galeones en su guarda ni tampoco vengan de España sin ellos porque los corsarios cada día se van haciendo más diestros y pláticos de estas Indias y crece su codicia diabólica. Y en cuanto a sus codicias y propósito, no hay para qué vivir con ellos con género de desconfianza, ni entender, ignoraran los daños que muy a su salud en estas Indias pueden hacer porque acerca de esto digo que son hombres marítimos como nosotros y también corren estas Indias cada día como se ve muy claro y cuando por ventura a ellos les faltase el ser pláticos de algunos puertos y partes de estas Indias es cierto que no les faltarán pilotos de otras naciones que los traigan a ellas y metan en sus puertos, sin otras diligencias que cuando en estas partes se ven, hacen y suelen hacer con los pilotos y arráez que toman.

Tiene esta relación diez hojas escritas con esta y la tercera hoja de ella está escrita en medio pliego de papel y así está cosida en este lugar. Para S.C.R.M., humilde vasallo de vuestra Majestad que sus reales manos besa. Diego Sánchez de Sotomayor.

Entre el 13 de febrero de 1578 y el 4 de marzo se hizo información e interrogatorio a varios pilotos experimentados de Indias, vecinos de Santo Domingo: Alonso de Rivilla, de 39 años, que no había estado en los sitios señalados pero que los conocía y le parecía bien y provechoso que hubiese las galeras para evitar a muchos franceses que contra la voluntad de Su Majestad acuden por estas dichas partes. Antonio Barbudo, piloto de cuarenta y siete años, examinado, que había estado en las lagunas de Maracaibo y en otras partes y sabía de la necesidad de las galeras para la quietud y pacificación de las Indias a causa de los muchos franceses corsarios que contra la voluntad de Su Majestad andan y acuden por aquellas partes robando y haciendo mal a los vecinos y mercaderes. Cristóbal Sánchez, interrogado el 26 de marzo, de 48 años, vecino de la ciudad de Sevilla y residente en Santo Domingo que conocía los tratos de los franceses luteranos que molestaban el comercio hispano. Y Pero López, piloto examinado de todas las Indias, de 53 años, examinado el 4 de marzo de 1578, que destacaba la necesidad de esas galeras por la presen-

cia masiva de franceses en esas costas y en la banda norte de la Española y Cuba. Todo pasó ante Diego de Medina escribano del cabildo de Santo Domingo.

S.C.R.M.: El cabildo, justicia y regimiento de la vuestra ciudad de Santo Domingo en las Indias, certificamos a vuestra Majestad que Diego Sánchez de Sotomayor es vecino de esta ciudad, hombre de buen entendimiento y experto en la costa y puertos de la Tierra Firme y alturas y costas de la mar y navegación de ella, de buena razón y hombre muy honrado y de buenas costumbres y asimismo certificamos a vuestra Majestad que conviene mucho a vuestro Real servicio la seguridad y duración de estos estados que los galeones que se diputaron para la guarda de estas Indias se conviertan en galeras que anden a la continua por la costa de esta isla, dos por la banda del norte y dos por la banda del sur que por ser tan grande como toda España no se hará efecto en ella con menos y asimismo por la costa de Tierra Firme desde la frontera de la Margarita hasta Veragua para lo cual serán menester seis galeras que corran desde la Margarita hasta el cabo de la Vela y dos desde Cartagena hasta el mismo cabo de la Vela y dos de Veragua hasta Cartagena y en estas galeras podrá servir Diego Sánchez Sotomayor a vuestra Majestad muy bien en uno de los oficios honrados de ellas y esta ciudad recibirá en ello particular merced. Juan Lebrón de Quiñones, Alonso de Encinas, Cristóbal de Tapia Porras, Pedro Solier de Villárdiga, García Fernández. Pasó ante mí Diego de Medina, escribano. (AGI, Patronato 259, R. 69).

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 precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.
C/ Juan de Mena, 1, 1.ª planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA BATALLA NAVAL DE LAS DUNAS (1639)

Gonzalo LORÉN GARAY
IUGM de la UNED

Introducción

En este trabajo sobre la batalla naval de las Dunas, acaecida en 1639, se pondrán sobre la mesa algunos interrogantes y se intentará arrojar algo de luz sobre ellos. La principal fuente utilizada ha sido la magnífica obra de Cesáreo Fernández Duro, en cuyos apéndices se anexan otras fuentes primarias y secundarias. La base de este trabajo es el estudio y análisis comparativo entre los capítulos escritos por Fernández Duro y las fuentes aportadas por él mismo, aunque también se han consultado y contrastado las informaciones aportadas por otros autores más modernos.

Situación militar en el siglo XVII y resumen de la batalla

En el año de la batalla (1639), España era todavía una gran potencia. Los Países Bajos, reclamaban su independencia desde el siglo anterior, lo que dio lugar a la Guerra de los Ochenta Años. Ya en el siglo XVII la situación se complicó con el estallido de la Guerra de los Treinta Años. Aunque esta última se produjo teóricamente por motivos religiosos, Francia, católica, entró en el bando protestante en 1636 (1). La comunicación española con sus territorios en la actual Bélgica se materializaba por vía terrestre a través del conocido Camino Español. Francia consiguió interrumpir esta vía y por ello el envío de ayuda a Flandes tuvo que modificarse sustancialmente. En torno a 1622 sólo el 13 por 100 de los soldados con destino a Flandes eran trasladados por mar. En los ocho años anteriores a la batalla de las Dunas la proporción de los que viajaban a través del canal de la Mancha había ascendido al 57 por 100 (Alcalá Zamora, 1999, 228). El principal puerto español en Flandes era Dunkerque, donde tenía su base principal la escuadra homónima. Diez kilómetros al oeste se encontraba el puerto complementario de Mardi-que (2). La escuadra de Dunkerque, al mando del almirante Miguel de Horna,

(1) Aunque estaba ya en guerra con España desde el año anterior. SAN JUAN: p. 159.

(2) En la actualidad, Fort-Mardyck. Ambos están en Francia. Su situación relativa aparecía invertida en [http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_las_Dunas_\(1639\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Batalla_de_las_Dunas_(1639)). A día 23/04/2011 corregí dicha errata.

por sí misma, o junto con la escuadra de Lope de Hoces, «causó estragos en la costa de Francia; trajo y llevó soldados a Flandes» (Fernández Duro, b, 412).

Para uno de estos envíos de ayuda a Flandes se decidió formar una gran flota a fin de transportar a nueve tercios de soldados de infantería (Costa, 240) (3). Parte de esta flota se reunió en Cádiz entre julio y agosto. Luego se encontró con otras naves en La Coruña y partieron para Flandes a primeros de septiembre. La flota holandesa, avisada del transporte, trató de impedir que la ayuda llegara a su destino. Tras varias escaramuzas cerca del paso de Calais, a mediados de septiembre ambas flotas buscaron un puerto para abastecerse (especialmente de pólvora) y reparar los daños. Los holandeses lo tuvieron fácil en Calais. Pero los españoles terminaron en el fondeadero (4) de las Dunas, junto a Deal (condado de Kent), en Inglaterra. En realidad, la batalla debería haberse llamado «combate naval de South Foreland» o «batalla del fondeadero de los Downs», ya que *downs* no significa «dunas» (San Juan, 10). Los holandeses controlaron la entrada de la rada y los españoles estuvieron un mes esperando lo solicitado a la neutral Inglaterra. Mientras tanto, pudieron trasladar a Flandes, en pequeños pesqueros, a la mayoría de las tropas. Finalmente, ante un posible ataque holandés, prefirieron salir a combatir (5), pero muchos barcos españoles embarrancaron. La veintena que salieron fueron derrotados por los holandeses. Aun así, algunos consiguieron llegar finalmente a Mardique. Nueve años después finalizarían las guerras de los Ochenta y de los Treinta Años, con la conocida pérdida de hegemonía para España.

La batalla de las Dunas y sus dudas históricas

La primera pregunta que se plantea es: ¿quién estaba al mando de la flota española? En principio, es genéricamente aceptado que fue Antonio de Oquendo y Zandategui. Sin embargo, al leer «por ello, el mismo Consejo designó por almirante general de la armada a D. Andrés de Castro» (Costa, 240) aparecen las dudas. ¿Qué significa esto? ¿Puede ser una errata de Costa? ¿Puede ser un despiste en la traducción? En todo caso sorprende que Fernández Duro no haga ninguna mención de esta afirmación de su admirado Costa (6). Refiriéndose a Andrés de Castro y Gómez de Sandoval, también se dice «convertido entonces en el general supremo de toda la flota española»

(3) En todas las referencias de fuentes anexas por Fernández Duro, el número de la página corresponde al de su obra y no a la del autor original.

(4) Las Dunas no era un puerto estrictamente hablando.

(5) Esto aconteció el 21 de octubre según el Calendario Juliano (*Old Style*). Si tenemos en cuenta el Calendario Gregoriano (*New Style*) equivaldría al 31 de octubre. Hay que tener cuidado de evitar confusión en las fechas, pues las fuentes holandesas suelen emplear este último.

(6) Puede comprobarse que considera a Costa un historiador fiable en la n. 3 de la p. 208.

(González, 70), aunque puede que González haya acarreado el error siguiendo a Fernández Duro. En cambio, hablando de la decisión final del mismo Consejo de Guerra, leemos «consiguiendo el mando Oquendo» (Gracia, 717), con lo que se apoya la teoría de que atribuir el mando a Andrés de Castro es un error. En realidad lo ocurrido fue que, al reunirse las dos flotas con sus dos jefes (Lope de Hoces y Oquendo), era conveniente la unificación del mando. El Consejo de Guerra primero ofreció el mando a Hoces, pero este rehusó y quiso sólo ser *a simple captain, without any flag-rank or command over a squadron* (Boxer, 15). Por tanto, el puesto de vicealmirante quedó también vacante y fue ofrecido a Andrés de Castro, pero a las órdenes de Oquendo como jefe de la flota completa. Lope de Hoces sólo gobernó su propio barco, según su deseo. Queda con esto aclarada la primera duda.

Otra cuestión a dilucidar sería el número de embarcaciones de la flota española, los hombres que la servían y los soldados que transportaba. Las cifras varían según se cuenten o no los barcos de transporte (7). Aun así, se hace necesario puntualizar algunos detalles. Según señala Fernández Duro, en el orden de batalla se listan 51 barcos de combate (aunque en realidad la lista que él mismo adjunta es de 50). Por otro lado, descompone la flota entre las escuadras que se reunieron en Cádiz y las de La Coruña. En Cádiz menciona cuatro escuadras, a saber: la de Oquendo, la de Martín Ladrón de Guevara, la de Vélez de Medrano y la de Jerónimo Masibradi. Según él, estas escuadras suman 22 barcos. Más adelante nos ofrece la lista detallada, a fecha 29 de julio, de esta flota de Cádiz, que sumaba 23 barcos (Fernández Duro, a, 206 y 225-227). El problema es que en esta lista no aparece ni un solo barco de Vélez de Medrano (la escuadra de Nápoles, de, como mínimo, cinco barcos de guerra). En cuanto a las escuadras de La Coruña, afirma que estaban formadas por la de Lope de Hoces, la de Galicia, la de Dunkerque y la de San José, y que sumaban 29 barcos. Sólo las dos últimas ya superaban esta cifra por lo que parece también una apreciación por lo bajo. El número de barcos de guerra españoles habría que situarlo en torno a 65 ya que, por ejemplo, se echa en falta al *San Salvador* (capitana de Dunkerque), al *San José* (capitana de Vizcaya), al *São Baltasar* o al *San Daniel*, que por algún motivo no debían de figurar en el orden de batalla mencionado (puede que por no estar presentes en el momento de confeccionar la lista). Otros autores realizan la subdivisión de la flota entre escuadras de Dunkerque, de la Corona y de «asiento». Con respecto al último tipo, «los dos principales asentistas de escuadras» eran el ragusero Jerónimo Masibradi y Martín Ladrón de Guevara. Por lo anterior, la flota de San José y la de Ladrón de Guevara aparecen unidas, ya que ambas eran contratadas por este último. No obstante, a efectos tácticos estaban divididas, y Francisco Sánchez Guadalupe mandaba la denominada de San José, dejando para Martín el resto de su asiento (Alcalá Zamora, 1975, 413).

Aparte de todo lo dicho, añadiríamos de diez a quince transportes alquilados, en su mayoría ingleses. Cualquiera que pretenda hacer un análisis detalla-

(7) Y en aquella época no era tan fácil diferenciarlos.

do de las embarcaciones deberá tener en cuenta que había barcos con el mismo nombre (por ejemplo, aparecen cuatro *Santiagos*) (8), lo que puede dar lugar a confusión. Para el estudio anterior, el listado de embarcaciones más depurado es el de Alcalá Zamora (1975, 431).

Por lo que respecta al número de tripulantes, los 23 barcos de Cádiz suman 1.517 hombres, lo que nos ofrece una media de 66 hombres por barco. Lo anterior arroja un número de tripulantes de 4.620 (si consideráramos 70 barcos). Fernández Duro da una cifra estimada de 8.000 tripulantes. En cuanto a los infantes embarcados, calcula unos 6.000. Seguramente serían el doble, más de acuerdo con otros autores (Estrades, 223). Costa Quintella (p. 240) indica que se transportaban nueve tercios de infantería. Quizá sea algo exagerada la cifra de 27.000 hombres totales que aportan algunas publicaciones holandesas, inglesas o francesas (Fernández Duro, a, 206) (9).

En cuanto a la calidad del personal, hay discrepancia de opiniones, aunque hay que tener en cuenta que las escuadras no eran homogéneas. Todos los autores señalan unánimemente a la escuadra de Dunkerque como la más preparada en todos los sentidos. De las otras tres escuadras que se reunieron en La Coruña se dice que los barcos de la escuadra de Lope de Hoces «dejaban mucho que desear, tanto por su armamento como por la preparación de sus dotaciones» (10). Con respecto a la escuadra de Andrés de Castro, al que se describe como «un canónigo metido a almirante (...) totalmente desconocedor de los temas marítimos» y su escuadra, en comparación con la de Hoces, «era aún peor». A dicha escuadra pertenecía Francisco Feijoo y Sotomayor, que muestra parecida opinión. Con respecto a la de San José, «formada, como las otras, por media docena larga de galeones (...) su calidad no mejoraba la de las otras dos» (San Juan, 2007, 166). En lo que respecta a las escuadras de Cádiz, parecen tener una calidad intermedia entre las de La Coruña y la de Dunkerque.

Otro punto a aclarar es la fecha de salida de La Coruña. Las instrucciones de Oquendo se dictaron el 31 de agosto (11), con lo que difícilmente pudieron salir el 27 de ese mes (Costa, 240 y Boxer, 17). «Fernández Duro da la fecha del primero de septiembre» (González, 64), pero esta citación no es exacta. Lo que dice exactamente Fernández Duro es que «la navegación empezó en los primeros días de septiembre» y en la nota a pie de página puntualiza: «El 5, según avisos de la corte» (Fernández Duro, a, 208) (12).

Parece claro que Oquendo tenía marcado el objetivo prioritario de llevar las tropas y el dinero a Flandes, intentando evitar combates. Está claro también que los holandeses poseían información precisa del transporte y que, en consecuencia, intentaron impedirlo o, por lo menos, dificultarlo.

(8) Otros autores encuentran hasta seis. BOXER, 18.

(9) Posiblemente hayan calculado a razón de 3.000 hombres por Tercio.

(10) Salvo el *Santa Teresa*.

(11) De todas formas, Sourdis da como fecha de las instrucciones el 31 de agosto de 1641, año en que Oquendo ya había muerto. Una datación errónea, por tanto. Quien se equivoca en el año también pudiera haberlo hecho en el día.

(12) González López debería haber tenido en cuenta que no es lo mismo el primero que los primeros.

Los transportes ingleses navegaban separados de la flota, «consentidos» (Fernández Duro, a, 208), y algunos fueron apresados (13). No parece posible que se organice una gran flota de escolta y luego se *consienta* al escoltado separarse de su cuidador. Otra cosa es que se separe contraviniendo órdenes voluntaria o accidentalmente. Efectivamente, en las *Instrucciones de Oquendo* (225) se ordenaba a todas las embarcaciones estar unidas.

Al anochecer del día 15 de septiembre se produjo el primer encuentro de las flotas enemigas. La escuadra holandesa estaba mandada por Maarten Harpertszoon Tromp, desde su buque *Aemilia*, y contaba en ese momento con menos de veinte embarcaciones.

La táctica holandesa era cañonear a distancia y retirarse, ya que los españoles llevaban a bordo mucha infantería y su fuego podía ser intenso, pero tenía menos alcance efectivo que los cañones. Los pequeños combates se fueron incrementando hasta que el día 18 Tromp recibe un refuerzo de «la escuadra del almirante Kart, compuesta por 17 naves» (Alcalá Zamora, 1975, 441). En este combate emplean los holandeses la formación en dos columnas (14). La flota de Tromp se vio finalmente arrinconada en la ensenada de Boulogne, y si Oquendo no hubiera interrumpido el ataque, lo habría puesto en un serio apuro. Puede que Oquendo, en esta batalla, gobernara bien su nave, pero no hizo lo propio con la flota (Costa, 242).

Con la pólvora consumida y necesidad de reparaciones, los holandeses se retiran a Calais, donde en menos de un día son repostados. En cambio, los españoles, en parecida situación, se enfrentan a la elección de seguir hacia Dunkerque o retroceder hasta Las Dunas. Esta última opción fue la elegida por Oquendo y su porqué representa una gran duda, pues encontramos varias contradicciones. En las veinte horas que Tromp consumió en Calais, Oquendo pudo «tomar los puertos de Mardique y de Dunquerque» (Fernández Duro, a, 210). En sus propias *Instrucciones*, Oquendo dice que «tan luego se aviste la escuadra enemiga, se ha de combatir abriendo camino hasta Dunquerque; y de no conseguirlo, volver á España» (Sourdis, 225). También leemos al respecto: «resolución perjudicialísima, siendo más acertado meterse en Gravelinas, en Mardique, Dunquerque y los otros puertos» (Novoa, 237). Por otra parte las Dunas estaba sólo a tres millas del lugar del último combate. También podría aducirse que el calado de sus galeones grandes era excesivo para el puerto de Mardique como «sin duda» le recomendaron los «los prácticos que á bordo llevaba» (Fernández Duro, a, 210). Esta teoría no parece muy probable ya que uno de esos prácticos que iba en el galeón de Oquendo con el fin principal de aconsejarle, era Miguel de Horna, almirante de la flota de Dunquerque (Fernández Duro, b, 413 y San Juan, 170). Hay que saber por anticipado que

(13) Entre tres y doce barcos y entre 1.000 y 4.000 hombres según las distintas fuentes de los apéndices.

(14) Una mandada por Witte de With y la otra por el propio Tromp. No he encontrado otro anterior en el que se use esta disposición táctica, así que puede que sea el primero documentado. Los españoles seguían con la tradicional media luna.

Conclusiones

Esta batalla tuvo dos fases bien diferenciadas: el encuentro del 18 de septiembre (incluyendo los dos días anteriores), en el que Tromp se distinguió por su pericia al obstaculizar con fuerzas inferiores a la flota española, y el desenlace del 21 de octubre, al que se llegó por el retraso inglés en el abastecimiento de la pólvora, acto que, por otro lado, violaría su declarada neutralidad.

El asunto más controvertido sería desentrañar el verdadero motivo de que la flota se encaminara a las Dunas, y si esta decisión fue enteramente atribuible a Oquendo.

Hay que estar prevenido ante algunas fuentes proclives a innecesarias alabanzas propias. Por ejemplo, en la actual *web* de la Armada española puede leerse: «Oquendo trató de abordar la capitana holandesa del almirante Tromp, muy superior en fuerzas» (26). Este episodio se refiere a la primera fase de la batalla (del 16 al 18 de septiembre), y en esos momentos los superiores en número eran los españoles. Lo anterior no es demasiado llamativo, pero ya advierte Fernández Duro de que lo que para él «se traduce por sensible desastre (...) se refirió como triunfo en la corte» (Fernández Duro, a, 218) y que ello generó diversos escritos transformando la derrota en una victoria española.

Para vengar esta derrota a manos de los holandeses habría que esperar a julio de 2010. La frase anterior es un guiño humorístico relativo a la final de la Copa del Mundo de Fútbol, pero, bromas aparte, no hubo que esperar tanto, ya que el marqués de Velada «se envanecía sin jactancia de haber tomado a los holandeses en poco tiempo 73 bajeles, a cuenta del daño que nos causaron en la batalla de las Dunas» (Fernández Duro, b, 413). Esta batalla, pues, no marcó el *fin* de la hegemonía de la Armada española, pero sí el *principio del fin*.

Referencias bibliográficas

- ALCALÁ ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José: (1975), *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639): la última ofensiva europea de los Austrias madrileños*. Planeta, Barcelona, 556 páginas.
- (1999), «Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II». *En Altos hornos y poder naval en la España de la Edad Moderna*. Real Academia de la Historia, Madrid.
- BOXER, Charles Ralph: (1930) *The Journal of Maarten Harpertzoon Tromp*. Cambridge University Press, 237 páginas.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: (1895-1901), *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, tomo IV (años 1621-1652). Madrid, Museo Naval, 1972.

(26) Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada española, DVD, Historia de la Armada española, p.106, consultado en internet el 5 de mayo de 2001.

http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/conocenos_historia/01_HistoriaArmada--02_MarinaReyesCatolicos--05_Austrias_es#

Desglose de la obra anterior utilizada en este trabajo

- a) Capítulo XIV: «Batalla de las Dunas, 1639 y Apéndices». Consultados el 8 de abril de 2011: http://www.armada.mde.es/html/historiaarmada/tomo4/tomo_04_14.pdf
Texto de FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Pp. 205-223
Apéndices: Pp. 223-257, consistentes en:
Documentos de interés para el juicio de la batalla de las Dunas, extractados de la colección «Lettres, mémoires et négociations de M. le Comte de Estrades». Londres, 1743.
Instrucciones de don Antonio de Oquendo a la armada de su mando, según el extracto publicado en la «Correspondances de Henri D'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux». París, 1839, t. III, p. 54.
Relación de la gente de mar que se halló a bordo de los navíos de la armada en Cádiz el 29 de Julio de 1639. (Colección Vargas Ponce, leg. 15.)
Cartas del almirante D. Francisco Feijoo dando cuenta de la pérdida de los navíos de su armada.
Copia de carta de D. Miguel de Salamanca, secretario de S.A., escrita al almirante D. Francisco Feijoo, prisionero.
Copia de carta del Sr. D. Antonio de Oquendo al dicho D. Francisco Feijoo.
Narración de MATÍAS DE NOVOA en la *Historia de Felipe IV*, lib. VII, p. 110.
Narración de la batalla, escrita por el almirante COSTA QUINTELLA en sus *Annaes da marinha portuguesa*. Lisboa, 1839-40. Dos tomos, 4.º
Relación de la batalla de las Dunas, puesta por Mr. EUGENIO SUÉ, como nota, en la *Correspondance de M. de Sourdis*, t. II, p. 97.
Extracto de la narración de M. LE CLERC en la HISTOIRE DES PROVINCES-UNIES DES PAYS-BAS. Ámsterdam, 1723.
Relación de la batalla, hecha por el Dr. J. CABELL en la obra titulada *Lives of the British' Admirals*. Londres, 1781, t. I, p. 554.
Discurso pronunciado ante el rey de Inglaterra por don Antonio Sancho Dávila y Toledo, marqués de Velada, embajador extraordinario del de España.
- b) Capítulo XXI: «Escuadra de Dunquerque, 1625-1646», pp. 405-414. Consultado el 8 de abril de 2011: http://www.armada.mde.es/html/historiaarmada/tomo4/tomo_04_21.pdf
- GONZÁLEZ LÓPEZ, Emilio: *El águila caída: Galicia en los reinados de Felipe IV y Carlos II*. Galaxia, Vigo, 1973, p. 563 .
GRACIA RIVAS, Manuel: «Los Oquendo: historia y mito de una familia de marinos vascos», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6, 2009, pp. 699-724.
SAN JUAN SÁNCHEZ, Víctor: *La batalla naval de las Dunas: la Holanda comercial contra la España del Siglo de Oro*. Sílex, Madrid, 2007, p. 230.



Cortesía del autor, José R. Larburu Echániz.

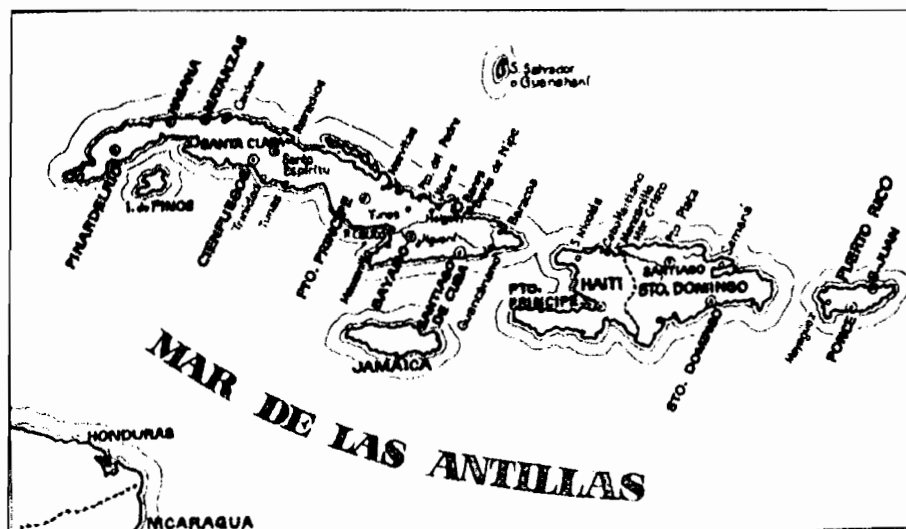
LA PARTICIPACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA EN LA CAMPAÑA DE SANTO DOMINGO DE 1861-1865

Manuel ROLANDI SANCHEZ-SOLÍS
Investigador Histórico

Introducción y marco histórico

La intervención en Santo Domingo de 1861-1865, conocida en la bibliografía española como *la Anexión* o *Guerra de Santo Domingo*, y en la dominicana como *la Guerra de Restauración*, se enmarca dentro de un período de campañas de intervención militar española en el extranjero llevadas a cabo por los gobiernos de la Unión Liberal de la monarquía de Isabel II. El objetivo principal de este intervencionismo exterior no fue otro que intentar reintegrar a España en el concierto europeo como potencia de primer orden, mediante una activa participación en conflictos extrapeninsulares que le devolvieran su antiguo y ya disminuido prestigio internacional, aunque sin intenciones de llegar a alterar el *statu quo* vigente en el continente europeo. De acuerdo con esta política exterior intervencionista y «de prestigio», pero de alcance limitado, típica de una potencia débil, pero todavía con dominios coloniales residuales, y que resultó una mala copia de la llevada a cabo, en aquellos mismos años, por la Francia del II Imperio de Napoleón III, aunque con pretensiones de alcance y con medios muchos más limitados, entre los años 1849 y 1866 España intervendría militarmente en Italia, en ayuda de los Estados Pontificios (1849-1850); en Cochinchina (1857), en apoyo a las pretensiones francesas en la zona; en Marruecos (1859-1860), México (1861-1862), Santo Domingo (1861-1865) y el Pacífico sudamericano (conflicto con Chile, Perú y Bolivia de 1866), que, a pesar de sus múltiples deficiencias y escasos resultados prácticos, ya que no se obtuvieron ganancias territoriales ni acuerdos económicos o políticos ventajosos, sí conseguirían obtener un amplio eco y aceptación favorable en la opinión pública española de la época y distraerla de los múltiples problemas internos del momento.

Tras la exitosa y popular guerra contra el sultán de Marruecos, finalizada en marzo de 1860, el envalentonado gobierno español de la época, presidido por el general Leopoldo O'Donnell, trasladaría su afán intervencionista a las lejanas zonas del Caribe y la costa pacífica sudamericana, utilizando, en estos



La isla de La Hispaniola, con Santo Domingo en su sector oriental, se emplaza en el Mar de las Antillas, entre las islas de Cuba y Puerto Rico. En la segunda mitad del siglo XIX estaba todavía bajo soberanía española.

casos, como base de operaciones la isla de Cuba, en aquellos años todavía bajo soberanía española, en la que su capitán general, el histórico general Francisco Serrano, futuro ministro de la Guerra y presidente del gobierno español en varias ocasiones, tras la revolución antidinástica de 1868, y presidente del ejecutivo de la I República en 1874, fue uno de los principales promotores y defensores de la política de intervención española en los diversos conflictos de la zona: anexión de Santo Domingo, defensa de los intereses españoles en México y Perú, etc. Y, en todos los casos, la organización de las operaciones militares debió llevarse a cabo, fundamentalmente, desde la isla de Cuba, y, por tanto, con una importante participación de la Marina de Guerra, desde su principal base de operaciones del apostadero de La Habana, lo cual se vio favorecido con unos presupuestos especiales para la Marina, que durante este período alcanzaron sus máximos históricos de la época.

La situación política de la zona facilitó, también, el desarrollo de la citada política intervencionista española, que en otros momentos hubiera resultado impensable, con unos ya poderosos Estados Unidos enfrascados y ocupados en su dura y larga Guerra de Secesión (1861-1865), México dividido y debilitado por las luchas internas entre los conservadores de Félix Zuloaga y los liberales de Benito Juárez —quienes propiciarían la intervención franco-española-británica de 1862— y la posterior ocupación y guerra de 1863-1867 contra las tropas francesas de Maximiliano, conflictos bélicos entre Colombia y Ecuador (1863), Perú, en una situación muy inestable internamente y con enfrentamientos entre los partidarios del presidente Pezet y los del Partido



Mapa de 1861 de la isla de La Hispaniola, con Santo Domingo en su sector oriental.

Colorado del general Canseco, que provocaron ataques a los ciudadanos e intereses españoles en el país —origen de la futura intervención española de 1866—, y Argentina, en plena guerra civil entre federales y centralistas (1861-1863). A todo ello se uniría el apoyo tácito de los gobiernos británico y francés a la actuación española, interesados en frenar el incipiente imperialismo norteamericano, que desde hacía varias décadas ya había puesto sus ojos en las Antillas y en los débiles países del golfo de Méjico y el Caribe.

Centrándonos en el conflicto dominicano —motivo central de este artículo—, este tendría un origen complejo y antiguo derivado de la crisis de identidad, casi permanente, que el país, bajo soberanía española durante más de tres siglos, mantenía desde su independencia de España en 1821, como consecuencia de su inestable y difícil situación por las repetidas invasiones y agresiones de sus vecinos haitianos (primera invasión y anexión de 1821-1844, y posteriores agresiones de 1844-1845, 1849 y 1855-1856) y los continuos enfrentamientos internos entre los grupos locales de poder. La población blanca dominicana, dominante económicamente, pero minoritaria frente a la población de color, ante la dificultad de poder mantener su independencia y el control de la isla (y el temor de una posible revuelta de la mayoría negra, como había ocurrido en la vecina Haití), pensó seriamente, en varias ocasiones, en ponerse bajo la tutela y protección de alguna potencia extranjera (España, Francia, Inglaterra o Estados Unidos), que España, finalmente, ante las presiones del entonces capitán general de Cuba, el citado general Francisco Serrano, terminaría por aceptar en marzo de 1861, tras varias propuestas anteriores: 1844-1845, 1849, 1853, 1858 y 1860, todas ellas repetidamente rechazadas por los

diversos gobiernos españoles de la época, por considerarlas de compleja materialización y llevar asociados cuantiosos gastos y sacrificios para la Corona, difícilmente compensables con los escasos recursos de los nuevos territorios que se adquirirían.

Tras la supuesta integración voluntaria a España (materializada el 18 de marzo de 1861, tras una hábil maniobra de engaño del presidente Santana, que presentó la operación como fácil y beneficiosa, con una idílica población dominicana pacífica y deseosa de la integración, que resultó totalmente falsa) y la llegada de las primeras tropas españolas a principios de abril de ese mismo año, apenas un mes después se produciría ya un primer levantamiento armado contra los españoles en el norte y en el oeste del país (Moca y valle de San Juan), promovido por los opositores al expresidente Santana, que fue rápidamente sofocado, iniciándose la verdadera insurrección general contra la nueva administración española en febrero-marzo de 1863, con la que comenzaría una larga guerra de emancipación, en la que los independentistas (o *patriotas*, como ellos se denominaban) conseguirían controlar, de manera prácticamente permanente, la mayor parte del interior del país (los ricos valles del Cibao y de La Vega, la amplia y de difícil acceso Cordillera Central, y bastas zonas del este y del oeste del país), obligando a las guarniciones españolas a concentrarse en las principales poblaciones costeras de la isla (Santo Domingo capital, Azua, Barahona, Samaná, Puerto Plata y Montecristi).

La contienda (que se alargó durante cuatro largos años, hasta julio de 1865) constituyó una dura y típica guerra colonial de la época, con continuas operaciones de columnas, marchas y contramarchas, combates aislados (generalmente de hostigamiento y emboscada, en los que en muy pocas ocasiones se llegaba al enfrentamiento directo), que produjeron numerosas bajas en ambos bandos. Las casi continuas lluvias, las altas temperaturas y los caminos prácticamente inexistentes o intransitables durante la mayor parte del año dificultaron, en gran medida, los movimientos de las columnas españolas, que debían enfrentarse a un enemigo peor preparado, pertrechado y dirigido, pero que contaba con el factor sorpresa, un mejor conocimiento del terreno que pisaba y un mayor apoyo de la población. En una buena parte de los combates, no llegaba ni a verse al enemigo, que operaba oculto tras la espesa vegetación, utilizando la característica táctica de guerrillas, con rápidos ataques y retiradas que apenas daban oportunidad de acciones de persecución eficaces. Se combatía hasta el último cartucho disponible y, agotado este, se echaba mano del arma blanca. En resumen, una dura guerra colonial, de las muchas que España desarrollaría a lo largo del siglo XIX, y que, en este caso concreto, dejaría un duro saldo de 13.000 muertos españoles (más de la mitad de los efectivos totales enviados a la isla, estimados en unos 25.000 hombres, y la mayor parte de ellos como consecuencia de las enfermedades tropicales), y en la que la Marina de Guerra española jugaría un papel destacado y fundamental, transportando tropas desde Cuba, Puerto Rico y la península ibérica, dando apoyo, desde el mar, a las operaciones del Ejército, e, incluso, con participación, en tierra, de fuerzas de Infantería de Marina.

Desde el punto de vista estratégico general, se trató de una *guerra limitada*, o *de objetivo limitado*, no solo por el aislamiento estratégico del objetivo (el escenario del conflicto), sino también por la importancia que se le dio. A pesar de su superioridad relativa, el ejército expedicionario español no consiguió controlar o aniquilar a la fuerza principal del enemigo (ni siquiera mantenerla a la defensiva), ni tampoco ocupar la totalidad de los objetivos geográficos del país, conformándose con un objetivo limitado al control de solo una parte del territorio. Finalmente, tampoco se logró ejercer una acción coercitiva o de presión general contra el enemigo suficiente para forzar a este a aceptar una paz favorable a los intereses españoles. Las acciones ofensivas españolas fueron detenidas en varias ocasiones (y por diferentes motivos) y en muchos momentos pasó a una actitud claramente defensiva (lo cual resultó muy negativo), con objetivos territoriales limitados y concentrados en la defensa de las posiciones propias (las estratégicamente más importantes). El final fue el lógico. Se llegó a una situación en la que la continuación de la lucha armada para producir un resultado definitivamente favorable (la completa destrucción de las fuerzas rebeldes) requería un coste (humano y material) y un sacrificio mucho mayor que el del objetivo pretendido, y lo más sensato, por tanto, fue terminar abandonando la isla y dar por concluida la aventura anexionista.

Plan de operaciones navales y unidades y mandos de la Marina que intervinieron en la contienda

La Marina de Guerra española, y al tratarse Santo Domingo de la parte oriental de una isla, por entonces con muy escasas, complicadas y precarias comunicaciones interiores por tierra (y, por tanto, muy lentas, y, además, en su mayor parte controladas por los insurrectos), jugaría un papel relevante y fundamental durante todo el proceso de ocupación y de mantenimiento de las guarniciones españolas en la isla, cuyos principales abastecimientos, llegada de refuerzos desde Cuba y Puerto Rico y desplazamientos internos entre las guarniciones debieron realizarse, en su mayor parte, por mar y a bordo de unidades de la Armada.

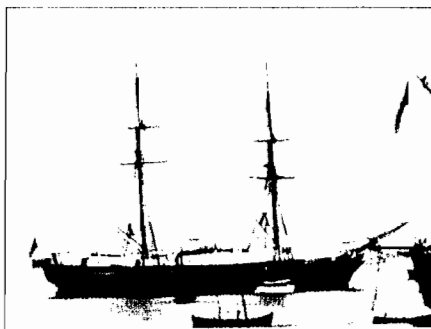
El factor espacio y el teatro de operaciones naval favoreció claramente a los españoles, al encontrarse la isla de Santo Domingo a muy escasa distancia de dos islas, todavía en aquellos años, bajo soberanía española (Cuba y Puerto Rico), en las que se disponía de un importante apostadero naval (el de La Habana) y de dos estaciones navales (Santiago de Cuba y San Juan de Puerto Rico, situadas a una distancia de entre 300 y 150 km, respectivamente, del litoral norte y este de la isla de Santo Domingo y separadas por los pasos o estrechos de Barlovento-Tortuga y de la Mona), y en las que se disponía de fuerzas navales muy superiores a las de cualquiera de los países ribereños de la zona.

A esta importante ventaja geográfica y de disponibilidad de medios y de fuerzas, se sumaba la de la no existencia de fuerzas navales contrarias a las

que combatir, con lo cual, durante todo el conflicto, el control de las aguas del teatro de operaciones fue total por parte de la Marina de Guerra española (el principal objetivo de todo conflicto naval). No hubo, pues, necesidad de concentrar las fuerzas navales «*concentración del esfuerzo*», porque no existía una fuerza naval contraria a la que buscar y destruir (la «*decisión por la batalla*»), ni siquiera de bloquear puertos enemigos, y los objetivos estratégicos y la distribución de la flota española pudo adaptarse, sin ningún impedimento por parte del enemigo, a las necesidades de las operaciones del Ejército español de ocupación (la conocida como «*interacción de las flotas con los ejércitos de ocupación*»), con operaciones navales típicamente coloniales para «*ejercer el dominio*», como el control de las líneas de paso del ejército expedicionario (transporte y traslado de tropas, equipos y material, que resultó fundamental), la protección de las rutas comerciales y de los puntos terminales, para el ataque y defensa del comercio y las comunicaciones (protección de convoyes y tráfico marítimo propio, y el ataque al escaso tráfico marítimo enemigo), la defensa de las zonas ocupadas (mediante el bombardeo de posiciones enemigas que asediaban plazas costeras, sobre todo Puerto Plata, Montecristi, Fuerte Cacaos, en Samaná, y Barahona), y de policía costera y contra insurgencia en territorios todavía no dominados completamente, entre las que se incluían la patrulla y vigilancia de costas, la escolta y las numerosas y casi continuas acciones de apoyo al Ejército (con frecuente participación de tropas de Infantería de Marina en las operaciones en tierra, concretamente del 1º, 2º y 5º Batallón de Infantería de Marina), en las que los buques de la Armada actuaban, fundamentalmente, como bases logísticas móviles.

Para estas operaciones, y en todas sus fases y momentos, se dispuso de las mejores unidades con que contaba la Armada española en la Península y en el apostadero de La Habana (isla de Cuba), con las que se formó una división naval (la denominada División Naval de Santo Domingo), que siempre contó con, al menos, tres modernas fragatas de hélice de entre 2.600 y 3.980 toneladas de desplazamiento, media docena de vapores de ruedas de diferente tonelaje (en su mayoría, superiores a las 1.000 toneladas), y varias goletas y vapores de transporte, que se distribuyeron por todo el litoral costero dominicano, utilizando como bases de operaciones más habituales la capital, Santo Domingo, y Azua (al sur de la isla), Samaná (al noreste de la isla), y Puerto Plata y Montecristi (al norte de la isla).

Fueron muchas las unidades navales que, durante las diferentes fases del conflicto, participaron en esta campaña y formaron parte de la División Naval de Santo Domingo. En total, por las aguas dominicanas y haitianas pasaron, entre abril de 1861 y julio de 1865, seis fragatas de hélice, 12 vapores de ruedas, una corbeta, cuatro goletas y varios buques transporte y mercantes de vapor. Las seis fragatas *Princesa de Asturias*, *Berenguela*, *Blanca*, *Gerona*, *Lealtad*, *Petronila* eran las unidades más modernas y potentes de la Armada española de la época (entraron en servicio entre 1857 y 1864), tenían entre 63,7 y 73 metros de eslora y desplazaban entre



Fragata de hélice *Blanca* y vapor de guerra *Colón*. La fragata *Blanca* (1859-1893), con una dotación de 408 hombres, era una de las seis fragatas de hélice con casco de madera que participaron en el conflicto dominicano. Desplazaba 2.600 toneladas y disponía de una máquina de 360 CV nominales y 1.440 indicados, y estaba armada con 37 cañones lisos de 200 mm y 26 de 160, distribuidos entre la cubierta y la batería principal, junto con otro cañón giratorio de 200 mm en el castillo. Por su parte, el vapor de guerra *Colón* (1849-1882), con una dotación de 147 hombres, desplazaba 1.085 toneladas y disponía de una máquina de cilindros oscilantes de 350 CV nominales de fuerza y 600 indicados, con dos calderas de 10 hornos. Estaba artillado con dos cañones lisos de 200 mm y cuatro rayados de 160 milímetros.

2.600 y 3.980 toneladas, disponiendo de unas máquinas de vapor de entre 360 y 600 caballos nominales y de una artillería de entre 36 y 50 cañones de entre 200 y 80 mm, por unidad, distribuida entre la cubierta, batería principal y castillo de proa. Los 12 vapores de rueda (*Isabel la Católica*, *Francisco de Asís*, *San Quintín*, *Isabel II*, *Colón*, *África*, *Isla de Cuba*, *Blasco de Garay*, *Pizarro*, *Hernán Cortes*, *Ulloa* y *León*) habían sido construidos entre 1846 y 1849, y cuatro de ellos constituían un potente grupo de vapores con entre 1.060 y 2.879 toneladas de desplazamiento, máquinas de 500 CV nominales y artillería de entre 16 y 6 cañones de entre 200 mm (lisos) y 160 mm (rayados), montados en las bandas, castillo (proa) y alcázar (popa), que se aproximaban a la categoría de las fragatas de hélice y podían utilizarse en misiones de flotas de combate. Estos eran los casos de los vapores de ruedas *Isabel la Católica* (2.879 toneladas), *Hernán Cortes 2* (1.221 toneladas), *Pizarro 2* (ex-*Hernán Cortés 1*, de 1.180 toneladas) y *Colón* (1.085 toneladas). La corbeta *Santa Lucía*, de 734 toneladas de desplazamiento y dos cañones de lisos de 200 mm, montados en colisa y en el centro del buque y uno liso de 160 mm en colisa y a proa, y las goletas *Sirena*, *Edice*, *Santa Teresa* e *Isabel Francisca* (posteriormente rebautizada *Cóndor*), todas ellas construidas entre 1856 y 1863, con entre 420 y 450 toneladas de desplazamiento, 45,60 metros de eslora, máquinas de entre 80 y 130 CV nominales y artilladas con dos cañones de 200 mm y uno de 160, todos ellos lisos y montados en colisa, fueron utilizadas como transportes de tropas, avisos, correos y bases logísticas móviles, al igual que los vapores transportes *San Francisco de Borja* (ex-*Alps*, de 1.950 toneladas), *Velasco* (ex-*Hibernia*, de 1.420 toneladas) y *N.º 3* (posteriormente *General*



Izqda., jefe de escuadra Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba en la época de su mando como comandante general del apostadero de La Habana y jefe de la División Naval de Santo Domingo (1861-1863), y dcha., jefes y oficiales de la Marina de Guerra española de la década de los sesenta del siglo XIX. En su centro aparece el entonces capitán de navío Casto Méndez Núñez, que en la campaña de Santo Domingo mandó el vapor de guerra *Isabel II*.

Álava, de 638 toneladas), todos ellos antiguos vapores de pasaje británicos, contruidos con cascos de hierro y adquiridos para la pasada Guerra de Marruecos, y varios buques mercantes de vapor (*Pájaro del Océano*, *Águila* y diversos vapores correo). Era todo un alarde de poderío naval para el área del conflicto y prácticamente todo lo que la Armada española disponía, por aquellos años, en las Antillas (y lo más moderno y potente de la Marina española de la época, cuyas principales unidades de combate estaban compuestas, en aquellos momentos, por fragatas de hélice, todavía no blindadas, y vapores de ruedas). Algunas de ellas (concretamente las fragatas de hélice *Berenguela* y *Blanca*) participarían poco tiempo después (en 1866) en la Guerra del Pacífico contra Chile, Perú y Bolivia, en la que se destacaron en los combates del archipiélago de Chiloé (Chile) y en los bombardeos de Valparaíso (Chile) y El Callao (Perú).

El mando de la citada División Naval de Santo Domingo estuvo a cargo de dos prestigiosos marinos de la época: los jefes de escuadra Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba (comandante general del apostadero de La Habana en 1861-1863 y futuro ministro de Marina en 1864) y José Lozano García Benito (1864-1865), y, desde el punto de vista administrativo naval, la nueva colonia y capitanía general quedó constituida como una provincia marítima más de las seis dependientes del apostadero de La Habana (Habana, Santiago

de Cuba, Trinidad, San Juan de los Remedios, Nuevitas y Santo Domingo), cuyo comandante principal (siempre a las órdenes del jefe de la División Naval de Santo Domingo y del comandante general del apostadero de La Habana) fue el capitán de navío Joaquín Ibáñez García, que contó con un segundo comandante, el capitán de Infantería de Marina, graduado de comandante, Juan Martínez Collazo, y con dos ayudantes (1.º y 2.º) en Santo Domingo, junto con cuatro ayudantes de distritos navales (en Puerto Plata, Azua, Montecristi y Samaná; en este último distrito, coincidente con el comandante del pontón).

En cuanto a los mandos de las unidades navales que intervinieron en la campaña de Santo Domingo, prácticamente en todos los casos estuvieron cubiertos por prestigiosos y conocidos marinos del momento, muchos de los cuales, en los siguientes años, ocuparían los más altos cargos de la Armada española (ministros de Marina, capitanes generales de departamentos marítimos, jefes de apostaderos y escuadras, etc.). Estos serían los casos de los entonces capitanes de navío Casto Méndez Núñez (futuro brigadier que mandaría la Escuadra del Pacífico durante la guerra contra chilenos y peruanos de 1866 y que participaría en el histórico combate de El Callao), Patricio Montojo Albizu, José Ignacio Rodríguez de Arias Villavicencio, Carlos del Camino Medina, Francisco Ramos Izquierdo, José Alvarado Roldán, Manuel de la Rigada Leal, Benito Ruiz de La Escalera, Pedro Alvar del Castillo, Romualdo Martínez Viñalet, Nicolás Chicarro Seguinechea, Federico Santiago Hoppe, Alfonso Franco Martínez, José Morgado Iñel, Cosme Velarde Meléndez, Antonio Durán Lira, Jacobo MacMahon Santiago, Juan Bautista Topete (uno de los principales protagonistas de la revolución antidinástica de 1868 y varias veces ministro de Marina entre 1868 y 1874, e, incluso, presidente del gobierno español durante dicho período), Mariano Pery Bacú, Francisco Javier Morán Fontanilla y Joaquín Posadillo Ronelly, y de los entonces capitanes de fragata Federico Anrich Santamaría (futuro ministro de Marina en 1873), José Morgado Iñel, Antonio Cocco, José Díaz Herrera, Federico Lobatón, Ramón Eulate, Pedro Aubarede Bouyón, Juan Pita-Daveiga Solloso y Zoilo Sánchez Ocaña Wietiz, entre otros muchos.

Principales acciones de la Marina

Las actuaciones de la Marina durante esta contienda dominicana fueron prácticamente continuas, pero de entre ellas cabría destacar una serie de acciones más significativas, que se desarrollaron en tres fases o etapas diferentes de la intervención: las correspondientes a las denominadas acciones previas al conflicto y de ocupación de la isla (1860-1861), las de la dura campaña del año 1863, y, finalmente, las de los meses finales del conflicto y de abandono gradual y, posteriormente, definitivo de la isla (1864-1865).

Acciones previas al conflicto y campaña de 1861: demostraciones navales de Puerto Príncipe y operaciones de ocupación de la isla

— 6 de julio de 1860: demostración naval frente Puerto Príncipe (capital de Haití), como acción de fuerza y de presión ante el gobierno haitiano, para que suspendiera sus continuas incursiones y agresiones armadas contra la República Dominicana. Estuvo mandada por el jefe de escuadra Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba (comandante general del apostadero de La Habana) y contó con la participación de tres fragatas de hélice (*Princesa de Asturias*, al mando del capitán de navío Patricio Montojo Albizu, *Berenguela*, al mando del capitán de navío José Ignacio Rodríguez de Arias Villavicencio, y *Blanca*, al mando del capitán de fragata José Morgado Iñe), dos vapores de ruedas (*Isabel la Católica*, buque insignia de la escuadra española, al mando del capitán de navío Carlos del Camino Medina, y *Francisco de Asís*, al mando del capitán de navío Francisco Ramos-Izquierdo Villavicencio) y un vapor transporte (*Velasco*, al mando del teniente de navío José Carranza Echeverría).

— Octubre de 1860: desplazamiento a Santo Domingo del comandante general del apostadero de La Habana, Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, a bordo del vapor *Pizarro* (capitán de fragata Federico Lobatón), con el encargo (del presidente del gobierno español, general Leopoldo O'Donnell) de que estudiara sobre el terreno la propuesta del presidente dominicano, general Pedro Santana, de incorporación voluntaria de su país a la corona española. El informe de Gutiérrez Rubalcaba fue totalmente contrario a la anexión y reflejó, fielmente, el verdadero y lógico sentir de la mayoría de la población dominicana, que no era otro que mantener su sagrada independencia (por difícil y problemática que fuera) y no incorporarse ni a España ni a ninguna otra potencia extranjera.



Bombardeo naval de una plaza costera durante la década de los sesenta del siglo XIX y foto de satélite de la bahía de Puerto Príncipe, capital de la República de Haití. El 6 de julio de 1860, y frente a este puerto, se realizó una demostración naval de una escuadra española, mandada por el jefe de escuadra Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba (comandante general del apostadero de La Habana), que contó con la participación de tres fragatas de hélice (*Princesa de Asturias*, *Berenguela* y *Blanca*), dos vapores de ruedas (*Isabel la Católica* y *Francisco de Asís*) y un vapor transporte (*Velasco*).

Además, el enviado español señaló, claramente, los recelos y los posibles problemas que podrían surgir con los gobiernos de EE.UU. y con otras repúblicas hispanoamericanas si llegaba a consumarse la anexión, por muy «voluntaria» que se quisiera presentarla. No obstante el informe negativo de Gutiérrez de Rubalcaba, el gobierno español, presionado por el influyente capitán general de Cuba, Francisco Serrano, hizo oídos sordos a estas sensatas recomendaciones y terminaría por aceptar la arriesgada anexión en marzo de 1861.

— Del 5 al 8 de abril de 1861: llegada a Santo Domingo de un primer destacamento militar español de 300 hombres (un batallón del Ejército procedente de Puerto Rico), a bordo de la misma división naval que había protagonizado la demostración de Puerto Príncipe ocho meses antes, a la que se uniría, como buque hospital, el mercante italiano *Torino*. El destacamento estaba mandado por el brigadier del Ejército Antonio Peláez de Campomanes, y la agrupación naval, por el jefe de escuadra Joaquín Gutiérrez Rubalcaba. Rápidamente, sus fuerzas se distribuirían por la capital, Santo Domingo, y por las principales ciudades costeras de la isla (Barahona, Azua, Samaná, Puerto Plata y Montecristi), en los que desembarcaron pequeñas guarniciones de Infantería de Marina y del Ejército con objeto de colaborar en el mantenimiento del orden interno durante los primeros momentos de la anexión.

— De mayo a junio de 1861: traslado a la isla, a bordo de diferentes buques de la Armada, de cerca de 3.000 soldados del Ejército español y de 2.000 marinos e infantes de Marina, todos ellos procedentes de las guarniciones y apostaderos de Cuba y Puerto Rico, que fueron distribuyéndose por diferentes guarniciones del país y sustituyendo, progresivamente, a las antiguas milicias dominicanas.

— Julio de 1861: Nueva demostración naval frente a Puerto Príncipe (Haití) de varias unidades de la Marina de Guerra española, ante las amenazas del gobierno haitiano (dirigido por el general Favre Geffrard) de declarar la guerra a España. En concreto, participaron la fragata *Petronila* (al mando del capitán de navío Romualdo Martínez Viñalet) y los vapores de ruedas *Blasco de Garay* (capitán de fragata José Díaz Herrera), *Pizarro* (capitán de fragata



Dotación del vapor de guerra *Colón*, en situación de zafarrancho de combate, durante la década de los sesenta del siglo XIX. Personal de Marina como el de la presente fotografía sería el que participaría en el conflicto dominicano de 1861-1865.

Federico Lobatón) y *Hernán Cortés* (capitán de fragata Ramón Eulate), y el pequeño vapor transporte *Isla de Cuba*. Tras cinco días de bloqueo naval español de la bahía de Puerto Príncipe y de amenaza de bombardeo, las autoridades haitianas accedieron a las demandas españolas, consistentes en un saludo a la bandera española con 21 salvas de honor, el compromiso de no inmiscuirse en los asuntos de la parte española de la isla y el pago de una indemnización de 200.000 duros. El segundo aviso a los haitianos volvía a resultar claramente efectivo.

— Finales del verano de 1861: traslado a la isla, a bordo del vapor de guerra *Isabel la Católica*, del propio capitán general de Cuba, Francisco Serrano, con objeto de entrevistarse con el general Santana, conocer personalmente la situación del país y valorar sus necesidades más inmediatas.

Campaña de 1863

— Marzo de 1863: la fragata *Petronila* (capitán de navío Romualdo Martínez Viñalet) y el transporte de vapor *Velasco* (teniente de navío Cesar Balbiani Trives) trasladan importantes fuerzas del Ejército desde la ciudad de Santo Domingo a Puerto Plata (Batallones de San Quintín y Vitoria, el Escuadrón de Caballería de África y una sección de Artillería de Montaña), con vistas a reforzar la amenazada ciudad de Santiago, así como numerosas piezas de artillería de Montecristi a Puerto Plata, como refuerzo de sus defensas.

— Mayo de 1863: embarcan en Puerto Plata, con destino a los penales de Ceuta, y a bordo del vapor de ruedas *Hernán Cortés* (capitán de fragata Juan Pita-Daveiga Soloso), los principales cabecillas dominicanos de la reciente sublevación de los meses de febrero-marzo anteriores, entre ellos el coronel José Antonio Salcedo, *Pepillo*, futuro cabecilla de la revuelta del mes de agosto siguiente y primer presidente del gobierno provisional dominicano, formado en la ciudad de Santiago pocos meses después. La amnistía general, promulgada escasos días más tarde por la reina Isabel II, suspendió en pleno viaje su traslado a España, por lo que fueron transbordados al vapor de ruedas *Isabel la Católica* (capitán de navío Antonio Durán Lira), con el que regresaron a la capital, Santo Domingo.

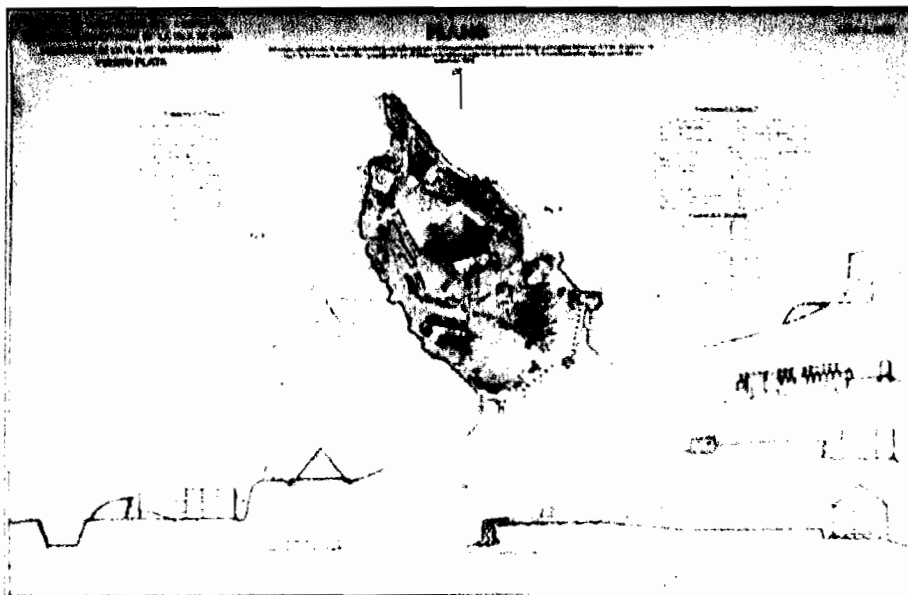
— Comenzada una nueva insurrección, a mediados del mes de agosto de 1863, con el «grito de Capotillo» (al noroeste del país, cerca de la frontera con Haití), la sublevación se extendió por toda la Línea del Noroeste y el valle del Cibao, lo que obligó a las fuerzas españolas del norte de la isla a refugiarse en la ciudad de Santiago (la segunda en importancia del país) y en la estratégica población costera de Puerto Plata (principal base de aprovisionamiento y de llegada de refuerzos españoles desde Cuba y Puerto Rico), que a finales de agosto fueron sitiadas por considerables fuerzas rebeldes. Cuando ya la situación resultaba desesperada para los españoles, en la noche del 27 de agosto llegaron a Puerto Plata, procedentes de Santiago de Cuba y Puerto Rico, importantes refuerzos a bordo del vapor de ruedas *Isabel II* (al mando del

entonces capitán de navío Casto Méndez Núñez), de la corbeta de hélice *Santa Lucía* (teniente de navío Juan Romero Moreno), del transporte de ruedas *San Francisco de Borja* (teniente de navío Ricardo Herrera Bell) y de varios vapores mercantes (entre ellos el *Pájaro del Océano*). En concreto, consiguieron desembarcar en la puntilla de la fortaleza de San Felipe 750 hombres de los batallones de Cazadores de Isabel II y de la Unión, del 1.º de Infantería de Línea del Rey, del 1.º de Madrid y de una brigada de Artillería de Montaña de Cuba (1.ª y 2.ª Compañía del Regimiento de Cuba), con su tren de batir y acémilas correspondientes. En los siguientes días, los refuerzos se completaron con la llegada del Batallón de Puerto Rico (29 de agosto) y del resto de los Cazadores de Isabel II, con todos los cuales se conseguiría romper el cerco de Puerto Plata y enviar una fuerte columna de socorro a la también sitiada plaza de Santiago, que resistió varios ataques durante los primeros días de septiembre, pero que no conseguiría evitar su abandono final el 14 de dicho mes y la dura retirada de todas las fuerzas españolas de Santiago hacia Puerto Plata (cerca de 5.000 personas, entre militares y civiles, sometidos a continuos y mortíferos ataques de los rebeldes que les produjeron más de 1.500 bajas entre muertos, heridos y extraviados).

— Tras el indeciso combate de Arroyo Bermejo, ocurrido el 1 de octubre de 1863 en las estribaciones orientales del Sistema Central (que constituía el único camino de comunicación, por tierra, entre el sur y el norte de la isla), la máxima autoridad española en la isla, el capitán general Felipe Rivero, ordenaría el repliegue general y la concentración de todas las guarniciones en la capital, Santo Domingo, con la excepción de las de Puerto Plata y Samaná, lo cual se materializaría, en los siguientes días, con el embarque en Azua de todas las guarniciones del suroeste, junto con las familias proespa-



Fotografía del entonces capitán de navío Casto Méndez Núñez, comandante del vapor de guerra *Isabel II* durante la campaña de Santo Domingo y antepasado del autor de este artículo. En la noche del 27 de agosto de 1863 llegó a la bahía de Puerto Plata, donde desembarcó un importante número de tropas de refuerzo, procedentes de Santiago de Cuba y Puerto Rico, que en los siguientes días consiguieron romper el cerco de dicha ciudad y enviar una fuerte columna de socorro a la también sitiada plaza de Santiago. (Fotografía del archivo familiar de la familia Rolandi.)



Plano de la bahía de Puerto Plata y del fuerte de San Felipe. Este puerto, situado al norte de la isla de Santo Domingo, jugaría un importante papel durante toda la campaña de 1861-1865, como punto estratégico de desembarco de numerosas fuerzas españolas procedentes de Cuba y Puerto Rico, y conseguiría mantenerse bajo control español a lo largo de todo el conflicto.

ñolas, a bordo de tres vapores de guerra. Pocos días después, en el noreste de la isla, los independentistas dominicanos ocupaban la península de Samaná y obligaban a la guarnición española de la zona (compuesta por tropas del 2.º Batallón de Infantería de Marina y del Batallón de Infantería de Línea de Cádiz) a refugiarse en el fuerte de los Cacaos, próximo a Punta Balandra.

— 4 de octubre de 1863: con el apoyo de la artillería del fuerte de San Felipe y de los vapores de guerra fondeados en la bahía de Puerto Plata, tropas del Ejército y de Infantería de Marina realizan una fuerte salida sobre las trincheras sitiadoras, consiguiendo desalojarlas, momentáneamente, e incendiarlas, para facilitar la defensa del citado fuerte.

— 23 de octubre de 1863: el general Felipe Rivero, capitán general español de la isla, dimite de su cargo y parte rumbo a Puerto Rico a bordo del vapor de guerra *Pizarro* (capitán de fragata Pedro Aubarede Bouyón), dejando el mando de la isla al mariscal de campo Carlos de Vargas Cerveto.

— De 15 de octubre a 11 de diciembre de 1863: se lleva a cabo, por tierra y por mar, una amplia operación militar española de recuperación de la recientemente abandonada parte suroeste de la isla, partiendo de Santo Domingo una fuerte columna de 3.000 hombres que, en apenas dos meses, ocupó San Cristóbal, Doña Ana (donde se situaba el campamento del dirigente independentista



Plano de 1861 de la Bahía de Samaná. Esta ciudad costera, situada en el litoral meridional de la Península de Samaná, junto con el próximo Fuerte de Cacaos (emplazado en las proximidades de Punta Balandra), serían dos de los puntos estratégicos claves del dispositivo español de control de la zona noreste de la isla, y, por ello, serían objeto de continuos ataques de los independentistas dominicanos a lo largo de todo el conflicto.

Pepillo Salcedo), Jagua, Nizao, Baní, Matanzas, Sabana Buey, Azua, San Juan de la Maguana y Banica, esta última, población ya en la misma frontera con Haití. La operación se cubrió por mar con el apoyo de varios vapores de guerra y transportes.

— De 7 al 14 de diciembre de 1863: El 2.º Batallón de Infantería de Marina llega a Samaná a bordo del vapor *Colón* (7 de diciembre) y asalta la plaza y sus fuertes, ocupados por los insurrectos (12 de diciembre). En el asalto nocturno a las chozas y alojamientos del fuerte y del campamento enemigo se destaca la actuación del capitán Víctor Díaz del Río, jefe de la tropa desembarcada del vapor de guerra *Vasco Núñez de Balboa*. El asalto se repite en la noche del día 14, terminando con el desalojo total de los insurrectos y la recuperación de la plaza para las tropas españolas.

— Finales de diciembre de 1863: la recuperada plaza de Samaná, de la que se nombró nuevo gobernador militar a José de Hungría, general dominicano aliado de los españoles, sufre continuos ataques de los insurrectos que obligan a las fuerzas del 2.º Batallón de Infantería de Marina a hacer diversas salidas de castigo en las que descuella la actuación de la 3.ª y 4.ª Compañía, al mando del comandante Calleja, que avanzan hacia el fuerte Cacaos y consiguen romper el asedio al que se encontraba sometido. También, y durante el último día del año 1863, el 2.º Batallón participa en la acción de Punta Balandra (en la península de Samaná), en un intento de eliminar los campamentos enemi-



Foto de satélite de la costa del fuerte de Cacaos y de los islotes de Cayo Levantado (en la costa sur de la península de Samaná), y fotografía del emplazamiento del fuerte de Cacaos (próximo a Punta Balandra), en la actualidad totalmente abandonado y cubierto por la vegetación tropical.

gos del Cantón de Tesón, acción en que cayó mortalmente herido el general de las reservas dominicanas (aliadas de los españoles) Pascual Ferrer, y donde destacó por su heroica actuación el cabo de Infantería de Marina Antonio Rosado Aruela, quien, en combate personal con uno de los cabecillas rebeldes, consiguió darle muerte y arrebatarle su sable como trofeo.

— Tras la importante victoria española en San Pedro (Cordillera Central), el 23 de enero de 1864, donde el denominado presidente dominicano, Pepillo Salcedo, fue vencido y a punto estuvo de ser capturado, se inició una nueva operación de pacificación del suroeste de la isla, donde se ocuparon Neyba y la ciudad costera de Barahona (la capital de la provincia del suroeste), toma en la que colaboraría muy eficazmente desde el mar el vapor de guerra *Isabel la Católica* (al mando del capitán de navío Antonio Durán Lira), que sufriría cuatro muertos y varios heridos a bordo por disparos de los rebeldes (7 de febrero).

— Febrero-abril de 1864: el 2.º Batallón de Infantería de Marina finaliza su brillante actuación en Samaná y embarca en el vapor *Colón* rumbo a Puerto Rico (17 de febrero). Dos meses después (11 de marzo), declarado nuevamente el estado de guerra en Santo Domingo, se desplaza a dicho puerto formando parte de la 1.ª División del Ejército de Operaciones (mandado por el mariscal de campo de las reservas dominicanas, aliadas de España, Antonio Abad Alfaro), con el que participa en las acciones del paso del río Jaina (20 de abril) y Manoguayabo (25 de abril). Finalizadas las operaciones en el sureste de la isla, el 2.º Batallón regresó a la capital, Santo Domingo, acantonándose y defendiendo la población extramuros de San Carlos durante un par de meses, tras de los que pasó a San Jerónimo (13 de julio) y, posteriormente, nuevamente de guarnición a Samaná (7 de agosto).

— 16 de mayo de 1864: desembarca en las playas de Manzanillo (hoy rebautizado Pepillo Salcedo), en el noroeste de la isla, un importante ejército expedicionario español procedente de Santiago de Cuba, al mando del mariscal de campo Ramón Primo de Rivera y compuesto por cerca de 7.600 hombres



Fotografía de los islotes de Cayo Levantado, convertidos en la actualidad en uno de los principales lugares turísticos de la bahía de Samaná. Desde estos islotes partirían numerosos ataques de los independentistas dominicanos contra el próximo fuerte de Cacaos.

(45 jefes, 320 oficiales, 280 sargentos y 6.942 cabos y soldados), distribuidos en dos brigadas de Infantería, un escuadrón de Caballería, tres compañías de Artillería, dos compañías de Ingenieros, un hospital de campaña y personal de Administración Militar. La operación fue llevada a cabo por varios transportes de vapor de la Marina de Guerra española (*San Francisco de Borja*, de 1.950 t, y al mando del teniente de navío Ricardo Herrera Bell; *Velasco*, de 1.420 t, y al mando del teniente de navío Cesar Balbiani Trives, y *Transporte n.º 3*, de 638 t), que contaron con el apoyo y la protección de la fragata de hélice *Gerona* (capitán de navío Benito Ruiz de La Escalera Arturo), que ayudó con su poderosa artillería (en total, 50 cañones de diferente calibre, distribuidos 30 lisos de 200 mm en las bandas, 14 rayados de 160 mm en proa y popa, 2 rayados de 120 mm para el artillado de lanchas, y 2 obuses de 150 mm y 2 rayados de 80 mm cortos para los botes de desembarco) al bombardeo y ocupación de la plaza de Montecristi (17 de mayo), acciones en que también participaría una columna de desembarco formada por fuerzas del 1.º y 5.º Batallón de Infantería de Marina (transportada en el vapor de guerra *Velasco*) y de marinería de la citada fragata, formando la media brigada de Infantería de Marina mandada por el coronel Félix Ortega Pavía, a su vez integrada en la división del general Primo de Rivera. Pocos días después (24 y 30 de mayo), ambos batallones participan en la acción de Laguna Verde, desalojando al enemigo de sus trincheras y posiciones, y en la de Laguna del Rincón (21 de junio).

— Julio de 1864: en el noreste de la isla, y ante la dificultad de mantener y abastecer a las guarniciones aisladas de la península de Samaná, todas las fuerzas del 2.º Batallón de Infantería de Marina y del Batallón de Infantería de Línea de Cádiz se repliegan desde el fuerte de Cacaos y otras posiciones costeras hacia la bahía de Samaná, realizando penosas y largas marchas (transportando enfermos y heridos) a través de difíciles caminos y trochas en



Foto de satélite de la bahía de Barahona, en la costa suroeste de la República Dominicana, y fotografía de la época del vapor de guerra *Isabel la Católica*. Este vapor, mandado por el capitán de navío Antonio Durán Lira, el 7 de febrero de 1864 sufriría cuatro muertos y varios heridos a bordo durante la ocupación de la ciudad costera de Barahona (la capital de la provincia del suroeste).

los bosques, y casi siempre bajo el fuego de francotiradores enemigos. En la bahía de Samaná conseguirían, finalmente, embarcar en unidades de la Marina que les trasladarían a Puerto Plata.

— 31 de agosto de 1864: tras un largo y penoso cerco de la ciudad de Puerto Plata, de casi un año de duración, las fuerzas insurgentes son desalojadas de sus posiciones y atrincheramientos, desde los que hostigaban las posiciones españolas, consiguiéndose, también, destruir una batería en Punta de Cafemba, en la que disponían de cañones con los que alcanzaban a los buques españoles y a los hospitales de la fortaleza de San Felipe. El ataque español, dirigido por los generales Gándara y José Hungría, sería realizado por cinco columnas de asalto y contó con el apoyo de la artillería de varios buques de la Marina española (vapores de guerra *Hernán Cortés*, *Ulloa*, *San Quintín* y una cañonera) y con la participación, en tierra, de las fuerzas del 5.º Batallón de Infantería de Marina (llegadas a Puerto Plata el 31 de agosto a bordo del vapor de guerra *León*), que fueron las encargadas de desalojar a los insurrectos de las trincheras de San Luis y de Campeche, apoderándose de 14 piezas de artillería y del campamento de Mac-Luis. En esta importante acción se distinguió, de forma destacada, el capitán Víctor Díaz del Río, comandante de la guarnición de Infantería de Marina del vapor de guerra *Vasco Núñez de Balboa*.

— Septiembre-octubre de 1864: el 3 de septiembre regresa a Montecristi el 5.º Batallón de Infantería de Marina a bordo del vapor *San Quintín*, participando en varias acciones de guerra, entre ellas las de Puerto Cabello (31 de octubre) y Cuarta Laguna (28 de diciembre).

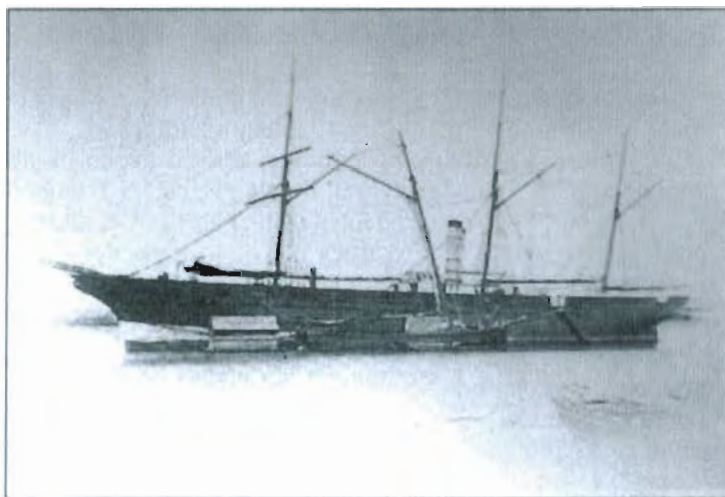
— Noviembre de 1864: ante el alargamiento y complicación del conflicto dominicano, el nuevo gobierno conservador español, encabezado por el general Ramón María Narváez, decidió no enviar nuevos refuerzos a la isla y comenzar a concentrar las tropas de las diferentes guarniciones en el más reducido número posible de posiciones del litoral, con objeto de poder facilitar una posible evacuación general. Se suspenden las operaciones previstas de

LA PARTICIPACIÓN DE LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA EN LA CAMPAÑA DE...



Planos de las bahías de Manzanillo y Montecristi, al noroeste de la República Dominicana, donde en la mañana del 16 de mayo de 1864 se llevó a cabo el desembarco de un importante ejército expedicionario español procedente de Santiago de Cuba, al mando del mariscal de campo Ramón Primo de Rivera y compuesto por cerca de 7.600 hombres.

avance convergente sobre el valle del Cibao y Santiago, aunque se realiza una última operación contra Puerto Caballo, con objeto de intentar impedir el tráfico marítimo de armas, municiones y otras mercancías que los dominicanos realizaban por dicho puerto. Dicha operación sería realizada por varias



Transporte de guerra *San Francisco de Borja*. Este vapor, de 1.950 toneladas de desplazamiento y al mando del teniente de navío Ricardo Herrera Bell, junto con los transportes de vapor *Velasco*, de 1.420 t, y *Transporte n.º 3*, de 638 t, y con el apoyo y la protección artillera de la fragata de hélice *Gerona*, condujo a la bahía de Manzanillo al ejército expedicionario de 7.600 hombres que, pocos días después (17 de mayo de 1864), ocuparía la plaza de Montecristi. En estas acciones participaría, también, una columna de desembarco formada por fuerzas del 1.º y 5.º Batallón de Infantería de Marina (transportada en el vapor de guerra *Velasco*).



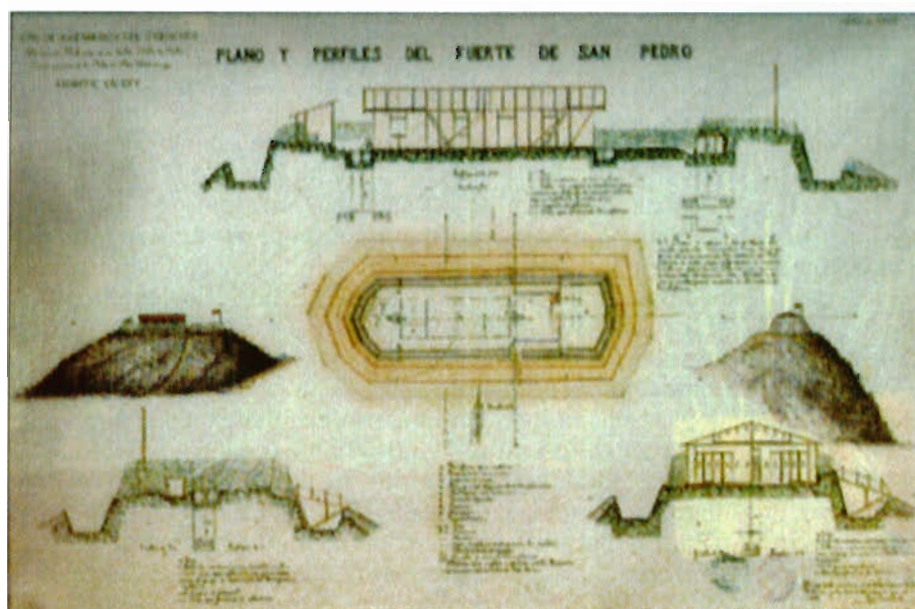
Plano del combate de Puerto Plata del 31 de agosto de 1864 y grabado del vapor de guerra *Hernán Cortés*. En la madrugada del 31 de agosto de 1864, las fuerzas españolas consiguieron, finalmente, desalojar a los sitiadores independentistas de las trincheras desde las que les hostigaban y destruir una batería en Punta de Cafemba, donde los insurrectos disponían de cañones con los que alcanzaban a los buques españoles y a los hospitales de la fortaleza de San Felipe. En el ataque participarían, desde el mar, los vapores de guerra *Hernán Cortés*, *Ulloa* y *San Quintín* y una cañonera.

unidades de la Marina de Guerra, con 800 soldados a bordo que desembarcan en dicha localidad costera y apresan una docena de pequeñas embarcaciones de contrabandistas. La operación se cerraría con un enfrentamiento armado con las fuerzas rebeldes que protegían la posición, y el incendio del citado poblado y de sus instalaciones portuarias y depósitos de tabaco y cera. Tras la citada operación, las fuerzas del 2.º Batallón de Infantería de Marina salen de Santo Domingo con destino a Puerto Rico (23 de noviembre).

— 28 de diciembre de 1864: se produce el último hecho de armas del conflicto dominicano frente a Montecristi, donde el general Izquierdo consigue derrotar a cerca de 1.700 independentistas dirigidos por el recién nombrado presidente Polanco, que fueron barridos por la artillería del fuerte de San Pedro y de los buques de la Marina de Guerra fondeados en su bahía, y que dejaron como resultado más de un centenar de bajas dominicanas y ninguna por parte española. En esta acción participarían de forma destacada las fuerzas del 1.º Batallón de Infantería de Marina, en la defensa de los fuertes de San Pedro y San Francisco.

Operaciones finales y abandono de la isla

— A finales del año 1864, y a pesar de los últimos éxitos de las armas españolas, la guerra continuaba estancada. Tras tres años y medio de duro conflicto, los españoles tan solo controlaban, de forma permanente y estable, cinco plazas en el sur del país (Santo Domingo, San Cristóbal, Bani, San José de Ocoa y Azua) y tres en el norte (las plazas costeras de Montecristi, Puerto Plata y Samaná) y, de forma intermitentemente, algunos sectores de la provin-



Plano del fuerte de San Pedro en Montecristi, defendido por fuerzas del 1.º Batallón de Infantería de Marina durante el combate del 28 de diciembre de 1864. La defensa de Montecristi constituyó la última acción de armas importante del conflicto dominicano.

cia de El Seibo (Hato Mayor, Los Llanos y Salvaleón) y Sabana de la Mar, en la costa de la Cordillera Oriental. El resto del país estaba bajo control de los rebeldes, y las comunicaciones tan solo podían realizarse, de forma segura, por mar y bajo la protección de los buques de la Marina de Guerra. La continuación del conflicto no iba a suponer más que nuevos sacrificios para ambos contendientes y nuevos problemas de imprevisibles consecuencias para el gobierno español, con Estados Unidos, Gran Bretaña y las repúblicas hispanoamericanas, muchos de cuyos países ya habían reconocido *de facto* al nuevo gobierno provisional dominicano. Se hacía necesario, por tanto, terminar, lo antes posible con el ya largo y costoso conflicto dominicano y proceder al abandono final de la isla, lo cual sería aprobado, finalmente, por la reina Isabel II y por el gobierno español el 1 de mayo de 1865.

— Iniciadas, meses antes, las conversaciones de paz con el gobierno provisional dominicano (conocidas como Acuerdos de El Carmelo), se acordó, finalmente, el intercambio de prisioneros y la concentración y evacuación, progresiva, de las diferentes guarniciones españolas. De los penales de Cuba y Puerto Rico llegaron, a finales de marzo de 1865, 209 prisioneros dominicanos a bordo del vapor de guerra *Colón* y del *Transporte n.º 3*, y a principios de mayo, otro centenar provenientes de la Península y de Ceuta, mientras que, por parte dominicana, entre los días 8 y 17 de abril se entregaban 172 prisioneros espa-

ñoles (entre ellos 15 oficiales), cuatro familias completas españolas y tres esposas de oficiales retenidas, que el día 22 llegaron a Santo Domingo y fueron objeto de un gran recibimiento oficial por parte de las autoridades españolas.

— Mayo a julio de 1865: iniciadas las primeras evacuaciones en febrero, durante los meses de mayo a julio de 1865 las guarniciones de la mitad sur de la isla (Neiba, Barahona, San Juan de la Maguana, San José de Ocoa, Hato Mayor, El Seybo y San Pedro de Macorís) se concentraron en Azua, Bani y Santo Domingo, mientras que las de la mitad norte lo hacían en Puerto Plata y Montecristi, desde donde embarcaron hacia Cuba y Puerto Rico en diferentes unidades de la Marina de Guerra española (goletas *Edice*, *Santa Teresa* e *Isabel Francisca*, y vapor de guerra *San Francisco de Asís*).

Montecristi se desalojó el 16 junio de 1865, reembarcándose, rumbo a La Habana y Santiago de Cuba, a todo el numeroso ejército expedicionario que había llegado un año antes (cerca de 7.500 hombres, entre ellos la media brigada de Infantería de Marina formada por las fuerzas del 1.^{er} y 5.^o Batallón, que fueron transportadas a bordo de los vapores de guerra *San Quintín* y *San Francisco de Asís*), tras volar los fuertes de San Pedro y San Francisco. Nada más embarcar, las tropas españolas pudieron contemplar desde los buques cómo las avanzadillas de las fuerzas dominicanas ocupaban e incendiaban sus antiguos campamentos e instalaciones.

Las últimas guarniciones en ser abandonadas fueron las de Santo Domingo (donde se encontraba la sede de la capitanía general de la isla), Puerto Plata y Cayo Levantado (en la península de Samaná). La capital, Santo Domingo, sería desalojada entre los días 11 y 12 de julio de 1865, previa inutilización de la artillería de la plaza, que no pudo llevarse, y el embarque, en el puerto de Calderas, de la guarnición, el parque y el material militar y administrativo existente en la capital. Pocas horas después, y todavía bajo la atenta mirada de las fuerzas españolas embarcadas, entraban en la ciudad de Santo Domingo las tropas dominicanas de los generales Cabral, Manzueta y Adón, que se hicieron cargo de todos los edificios administrativos e instalaciones militares de la ciudad. El día 13 zarpaban hacia Cuba y Puerto Rico las unidades navales españolas y las tropas embarcadas, mientras el brigadier de la Armada José Lozano hacía una última entrada en la ría del Ozama para reclamar la entrega de los últimos prisioneros españoles, que finalmente serían intercambiados por los rehenes retenidos, nueve días después, en Puerto Plata. Por último, las postreras guarniciones en evacuarse fueron las de esta población (el día 15) y Cayo Levantado (el día 16, en la parte nororiental de la península de Samaná). Era el final de cuatro largos y duros años de campaña militar, que dejaban tras de sí un importantísimo esfuerzo y sacrificio en vidas humanas y en presupuesto económico, desaprovechado.

— 22 de julio de 1865: tras la evacuación general, la última actuación española en la isla correría a cargo de la Marina de Guerra y, en concreto, del ya citado jefe de escuadra José Lozano, al frente de tres goletas: *Edice*, *Santa Teresa* e *Isabel Francisca*, con las que se desplazaría a Puerto Plata para reali-

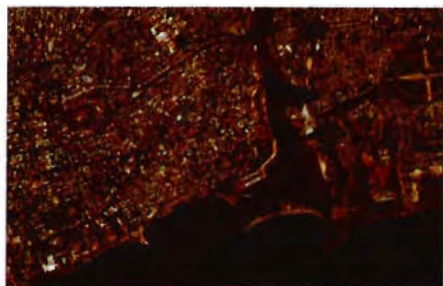


Foto de satélite de la bahía de Santo Domingo y plano de dicho puerto en el siglo XIX. El 12 de julio de 1865, la ciudad y el puerto de Santo Domingo serían abandonados definitivamente por las autoridades y las tropas del Ejército y la Marina española, lo que constituyó el final oficial de la intervención de 1861-1865.

zar el último canje de prisioneros. Lozano se entrevistaría con el general dominicano Luperón y efectuaría, sin ningún tipo de restricciones, el canje de los últimos prisioneros y rehenes, transportando hasta Santo Domingo, en un vapor de guerra español, a cuantos dominicanos lo necesitaron y solicitaron. Asimismo, Lozano se comprometió a devolver el archivo de la ciudad de Puerto Plata (promesa que cumplió en el plazo de quince días) y a no hacer cumplir la descabellada amenaza del general Gándara de continuar con el bloqueo de todos los puertos y costas del territorio dominicano. El estado de guerra entre los dos países hermanos terminaba, felizmente, con un pacto entre caballeros y con actos de cordura y cordialidad que, además de honrar a sus protagonistas, ayudarían a cerrar las múltiples heridas abiertas a lo largo de los cuatro años de dura contienda militar, pero que, desgraciadamente, le costaría a Lozano un duro consejo de guerra *por diferencias de criterios con el mando de las fuerzas terrestres en la ejecución de las operaciones de evacuación* de las tropas españolas. La Patria (o, más bien, sus gobernantes) en algunas ocasiones no es todo lo justa que desearíamos con sus mejores servidores, empeñándose en hacer prevalecer las frías ordenanzas sobre la sensatez y el sentido común, pero la Historia (o los historiadores), debe corregir estos errores y reconocer lo que es de justicia.

Epílogo y conclusiones

Las experiencias o enseñanzas que, desde el punto de vista naval, pudo aportar la intervención española en Santo Domingo de 1861-1865 no fueron, realmente, muy importantes, al tratarse de una *guerra limitada* y con acciones navales, típicamente coloniales, de transporte de tropas y apoyo logístico a los ejércitos expedicionarios terrestres, en las que, en ningún momento, existió un rival naval al que enfrentarse. No obstante este papel aparentemente secundario, la actuación de la Marina fue, desde todo punto de vista, fundamental e



Corbeta *Santa Lucía* y goleta *Edice*, que participaron en las últimas actuaciones de la Marina de Guerra española en la campaña de Santo Domingo realizando canjes de prisioneros en Puerto Plata el 22 de julio de 1865.

imprescindible, al tratarse de una intervención militar en una isla, cosa que, en aquella época, sin la participación de unidades de la Armada no hubiera sido posible ni tan siquiera plantearse.

En todo momento, la Marina española dispuso de un control y un dominio total del factor espacio y del teatro naval de operaciones de la isla, que se realizó con unidades navales (la denominada División Naval de Santo Domingo) desplazadas desde los cercanos apostaderos de La Habana (Cuba) y de las Estaciones Navales de Santiago de Cuba y San Juan de Puerto Rico, situadas a pocos centenares de kilómetros del litoral dominicano. Esta División Naval, compuesta, a lo largo de todo el conflicto, por al menos tres modernas fragatas de hélice de entre 3.000 y 4.000 toneladas de desplazamiento, media docena de vapores de ruedas de diferente tonelaje (en su mayoría, superiores a las 1.000 toneladas), y varias goletas y vapores de transporte, se distribuyeron por todo el litoral costero dominicano, realizando continuas acciones de transporte, desembarco y aprovisionamiento de tropas, así como de apoyo logístico, en tierra, de los ejércitos expedicionarios (sobre todo en Puerto Plata, Montecristi, Samaná y Barahona).

También cabría resaltar la utilización masiva en este conflicto de unidades con propulsión de vapor (27 unidades de vapor de diferente tipo y tan solo pequeñas embarcaciones de vela, en su mayoría requisadas a los dominicanos), que venía a corroborar la imposición absoluta del vapor sobre la vela en la Marina de Guerra española ya en estos primeros años de la década de los sesenta del siglo XIX.

Finalmente, es de señalar que, desde el punto de vista político, esta campaña (unida a las contemporáneas de México y del Pacífico contra Perú y Chile) no supuso más que problemas para nuestro país. Aumentaron la situación de recelo que algunas repúblicas hispanoamericanas mantenían hacia España desde la época de sus luchas por la independencia (1810-1825), fomentando, igualmente, la antipatía de los gobiernos y de los poderosos grupos de poder más beligerantes de los Estados Unidos (conocidos como «halcones») hacia la política intervencionista que España volvía a desarrollar en América, tomando

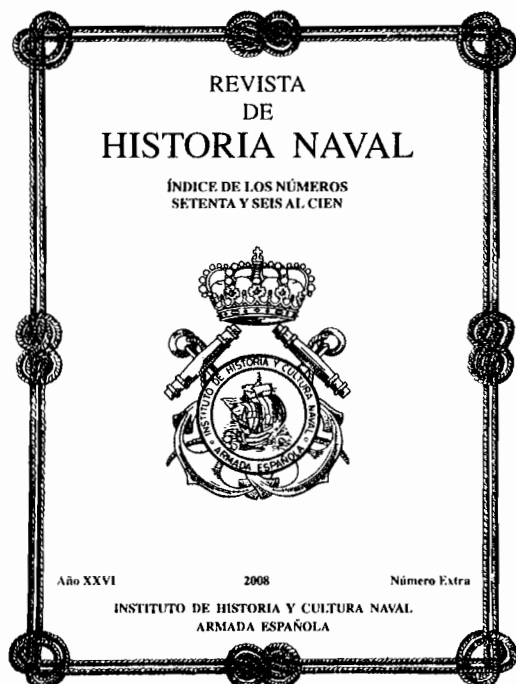
como base de operaciones la isla de Cuba, que ya por aquellos tiempos era plato de su apetencia y que muy poco después (a partir de 1865, finalizada ya la Guerra de Secesión) comenzarían a intentar adquirir (por intereses tanto estratégicos como económicos, al controlar los norteamericanos la mayor parte de su producción azucarera), ya fuera mediante su compra (intentada, formalmente, desde 1859, y con nuevos intentos en 1869-1870 y 1897-98) o por medio de la intervención militar directa, que terminaría materializándose tres décadas más tarde, con la desastrosa guerra hispano-norteamericana de 1898.

Bibliografía

- ARCHAMBAULT, Pedro María: *Historia de la Restauración*. Ediciones Taller, Santo Domingo, 1986.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1800-1868*, t. I. Editorial Naval, Madrid, 1993.
- CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín, Madrid, 1979.
- DOMÍNGUEZ, Jaime de Jesús: *Historia Dominicana*. Abc Editorial, Santo Domingo, 2001.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael, y otros: *El buque en la Armada española*. Sílex Ediciones, Madrid, 1999.
- GONZÁLEZ TABLAS: *Historia de la dominación y última guerra de España en Santo Domingo*, 1870.
- GUERRERO ACOSTA, José Manuel: *El Ejército español en Ultramar y África (1850-1925). Crisis en el Caribe español (1850-1865)*. Acción Press, S.A., Madrid, 2003.
- LA GÁNDARA Y NAVARRO, José de: *Anexión y guerra de Santo Domingo*. Imprenta del Correo Militar, Madrid, 1884.
- LOSADA, Juan Carlos: «Guerra en Santo Domingo: el avispero»; en *La Aventura de la Historia*, núm. 61, noviembre 2003.
- LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española: del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*. Aqualarga Editores, S.L., Madrid, 1997.
- NAVARRO MÉNDEZ, J.: «Anexión y abandono de Santo Domingo». en *Revista de Historia Militar*, núm. 84, 1998.
- PUJOL, Pablo: *Santo Domingo y España*. Nueva York, 1864.
- RIVAS FABAL, JOSÉ ENRIQUE: *Historia de la Infantería de Marina Española*. Editorial Naval, Madrid, 1970.
- RODRÍGUEZ DEMORICI, E.: *Antecedentes de la anexión a España*. Ciudad Trujillo (Santo Domingo), 1955.
- *Diarios de la Guerra Dominico-Española*, 1963.
- ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel: «La intervención española en Santo Domingo de 1861-1865», *Revista de Historia Militar*, núm. 102. Año LI, 2007.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Tef: 91 31 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LOS FORZADOS DE LA ESCUADRA DE GALERAS DEL MEDITERRÁNEO EN EL SIGLO XVII. EL CASO DE LOS GITANOS

Manuel MARTÍNEZ MARTÍNEZ
Doctor en Historia

La escuadra de galeras del Mediterráneo

La galera era en un barco movido a remo y a vela. Al mando de ella estaba el capitán, a cuyo cargo se hallaba una tripulación formada por dos grandes grupos: la gente de cabo —subdividida a su vez en gente de guerra y gente de mar— y la gente de remo, grupo conformado en función de su grado de libertad: «buenas boyas» (1), forzados (2) y esclavos (3).

Las galeras desempeñaron a lo largo del siglo XVI un papel fundamental en la historia naval de la Marina española. Tras la victoria de Lepanto, las diferentes escuadras españolas en Europa se vieron reducidas exclusivamente a la del Mediterráneo (4). Los buques y sus chusmas (5) quedaron completamente abandonados; los primeros, respecto a su cuidado y mantenimiento, las segundas, porque empezaron a sufrir múltiples carencias. Los avances en las técnicas de construcción naval habían dejado obsoletas a las galeras, en tanto que los barcos que por su antigüedad quedaban inservibles, así como los que se perdían en combate o en temporales, no eran sustituidos por otros. En consecuencia, la escuadra quedó reducida en 1604/1704 a solo siete embarcaciones: *San Antonio* —capitana—, *Soledad* —patrona—, *San Felipe*, *San Genaro*, *Santa Teresa*, *Almudena* y *San Miguel* (6). A lo largo de todo este siglo, la

(1) Aquellos que eran completamente libres y gozaban de un sueldo y ración de «cabo».

(2) Los que por sus delitos eran condenados a remar por un determinado tiempo, a cuyo fin —si no sufrían retención— eran puestos en libertad.

(3) Individuos propiedad del rey, carentes de libertad y destinados de por vida a las galeras.

(4) Desde 1668 el apostadero de las galeras dejó de radicar en El Puerto de Santa María para pasar a Cartagena. Junto a la escuadra española del Mediterráneo operaron en determinadas épocas otras de naciones aliadas. Además, existieron otras flotillas españolas en Filipinas y en la América española. LASALA NAVARRO, G.: *Galeotes y presidiarios del Servicio de la Marina de Guerra en España*. Madrid, 1999, pp. 89-90; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.: *Galeras españolas. Del Egeo al mar de la China*. Barcelona, 2007, pp. 177-192.

(5) Conjunto de los remeros de una galera.

(6) A estas galeras se le agregó en 1717 la galeota *San Fernando*, posteriormente denominada *San Felipe* (Archivo del Departamento Marítimo del Arsenal de Cartagena [en adelante AAC], *Libro General de Forzados* [en adelante LGF], 22, s/f.).

situación empeoró aún más en épocas de desabastecimiento y retrasos en las pagas de la gente de cabo (7).

La duración de las condenas a galeras

Fuese inocente o culpable, una vez que se abría la acción procesal sobre un determinado sujeto, este podía sufrir un encierro de semanas, meses y hasta de años antes de recibir la sentencia. Desde ese momento pasaba a depender de la propia organización de las colleras, ya que por utilitarismo práctico convenía juntar el mayor número posible de convictos en las denominadas «cajas» (8).

Una vez en galeras, el forzado ocupaba su lugar en el banco y comenzaba a correr su condena como un miembro más de la chusma. A partir de entonces, y hasta tanto lograba su libertad, sería testigo de entradas y salidas de galeotes.

La duración de las condenas abarcaba por regla general de dos a diez años. La pragmática de 1530 estableció que la condena no fuera inferior a dos años, ya que un forzado necesitaba al menos un año para convertirse en un buen remero, por lo que no se consideraba práctico libertar a un hombre en el momento en que podía prestar su mejor servicio. En cuanto al límite máximo, se establecieron los diez años de condena, a pesar de que algunos jueces continuaran dictando sentencias perpetuas. La razón de este límite superior fue también utilitarista, ya que, tras diez años de condena, un forzado había envejecido y había perdido su eficacia como remero, lo que suponía, además de un estorbo, un gasto innecesario. Para acabar con las condenas perpetuas se dictaron diferentes órdenes, la primera en 1653, por el que la pena de galeras de por vida se debía entender «solamente por diez años», siempre y cuando el reo no tuviera otras condenas accesorias, aspecto que ocasionó nuevas confusiones y motivó una nueva aclaración, ese mismo año, al precisar «que los forzados además de su primera condenación, cumplan las que por nuevos delitos se le impusieren» (9).

La peor condena que podía recaer sobre un forzado era aquella en la que no se prefijaba con exactitud el tiempo de servicio al remo, si bien siempre existía la incertidumbre de que no se procediera inmediatamente a la puesta en libertad del forzado «cumplido», una vez agotado el tiempo de condena (10). Es lo que se denominó *retención* o *detención*, un abuso que fue legalizado por

(7) En 1679 se llegó a adeudar la cantidad de 110.000 escudos [AHN, *Consejos, Expedientes de Cruzada*, leg. 6361]. Estos problemas económicos tuvieron su origen en la disminución de las aportaciones de subsidios y excusados de las iglesias, especialmente tras la expulsión de los moriscos.

(8) De estas conducciones se ocupaba la «Superintendencia general de conducciones, fugas y solturas de galeotes y condenados a presidios y campañas», establecida por Felipe II en 1566 para supervisar las sentencias.

(9) A.A.C., *L.G.F.*, 23.

(10) Es el caso de Juan Rodríguez del Álamo, que con cuarenta y cuatro años debía afrontar una condena por «el tiempo que fuere de la voluntad de su majestad». AAC, *LGF*, 24, f. 68r.

Felipe IV en 1653. Y, aunque en 1683 se reglamentó la forma en que se debía dar libertad a los forzados que hubieran terminado su condenación, no se eliminó este agravio. Fue en octubre de 1684 cuando Carlos II acabó suprimiendo la retención, al ordenar que una vez finalizada se pusiese a los «cumplidos» en libertad, «sin que para ello tengan necesidad de sacar despacho mfo, pues además de ser justo, es materia de escrúpulo, y en cuando llegan a obtenerla, han servido más tiempo en conseguirla por sus condenaciones» (11).

Esta orden rompió una tradición de siglos. Incluso, el duque de Veragua, capitán general de las galeras, se incomodó ante tal novedad y puso cortapisas a su cumplimiento. A las reservas del duque respondió el monarca con otro despacho, en abril del año siguiente, instando a su cumplimiento (12). Aclarado este punto, surgieron nuevas dudas respecto a la aplicación de las condenas que se añadían a las que originariamente habían puesto al forzado sobre galeras. Este aspecto se solventó por cédula real de 18 de octubre de 1689, donde se precisó «que conforme a justicia de las condenas que hicieren por nuevos delitos, se deben cumplir no obstante haberse pasado el tiempo de la primera, aunque sea por diez años» (13). Sin embargo, salvo en determinadas épocas, la duración de las condenas, dependiendo de la necesidad de bogadores (14), se dilataba mucho más de lo estipulado en las sentencias originales. Consolidada como práctica habitual, se ordenó en ocasiones que los forzados debían permanecer hasta dos o tres años más al remo bajo la condición de «buenas boyas» con sueldo. La Administración se desentendía así de los derechos del forzado, que además de purgar su pena debía cubrir las necesidades militares del Estado.

Las colleras de galeotes

La condena al remo solo se contabilizaba oficialmente a partir del asiento del nuevo forzado en el libro de galeras. Ni siquiera una incapacidad, por muy evidente que fuera, eximía al reo de servir en galera. Ya en 1611 se estipuló que todos aquellos que solicitaran su invalidez para el servicio fueran remitidos a los capitanes generales y oficiales de las galeras, para resolver lo que fuese más conveniente. Repetidas órdenes recordaron la obligación de aceptar gente con minusvalías. Así, en noviembre de 1685 se obligaba a los veedores

(11) *Ibidem.*

(12) *Ibidem.*

(13) *Ibidem.*

(14) Igualmente, durante los primeros años del siglo XVIII se comenzó a liberar a los forzados aun antes de finalizar su condena, una práctica que provocó la llamada al orden del mismo rey, pues se consideró que tal acontecimiento producía «malas consecuencias», ya que se hallaron «en Madrid algunos que les faltan por cumplirlas [las sentencias] y se hayan refugiados a la iglesia». En octubre de 1715, a fin de poner freno a estos inconvenientes, se ordenó impedir salir de galeras a ningún forzado sin haber terminado completamente su condena. AAC, *L.G.F.*, 22, f. 10r.

y contadores de galeras recibir a todos los forzados rematados a ellas, aun siendo inútiles para remar (15). Solamente cuando el forzado presentaba una ostensible enfermedad contagiosa se procedía a su separación del resto (16).

Agotadas todas las posibilidades de eludir la pena, el rematado a galeras era encaminado hacia ella en un periplo accidentado y peligroso (17). Una vez en puerto, se iniciaba la rutina de siempre. En primer lugar se hacía un reconocimiento médico a los que alegaban estar enfermos o impedidos (18), si bien, a pesar de que existieran taras evidentes, lo habitual es que no supusieran un obstáculo para servir en galeras, bien en el lugar del remo donde menor esfuerzo se debía ejecutar, bien para realización de otra actividad menos exigente.

Precediendo a la inscripción de todos los componentes de la remesa en el libro general de forzados, se anotaban a modo de cabecera los datos de la collera: origen, número de forzados o esclavos que la integraban, incidencias durante el camino, así como fecha y lugar en que fueron recibidos sobre determinada galera. Ya en su asiento individual, junto al nombre se incluía su descripción física, las particularidades penales y penitenciarias, su lugar de origen, nombre del padre y edad. En el margen izquierdo se señalaba el tiempo que debía cumplir de condena, dejándolo en blanco si no había traído testimonio de ella (19). A continuación se apuntaban las diversas incidencias que le iban sucediendo durante su servicio al remo, tales como hospitalizaciones o recargo de condenas por diversas circunstancias. Además, tras toda esta información, se señalaba su cambio de condición a «buena boya» y su suerte final, bien fuera la fuga, la libertad o la muerte.

Así, colocados en fila ante el escribano de las galeras, los diferentes forzados debían proporcionar su nombre y apellido (20), edad, lugar de origen y nombre del padre. El escribano completaba el registro con una descripción antropológica, señalando su estatura y complexión —«alto», «mediano cuerpo», «buen cuerpo», «pequeño»—, color de los ojos, el cabello y la barba, forma de la cara y nariz, tipo de pelo del cabello y de la barba, señales particu-

(17) El peso de los hierros y la escasa movilidad a que quedaban reducidos los galeotes no fueron sin embargo sus únicas causas de preocupación y sufrimiento, ya que las dilatadas distancias a pie y las escasas raciones alimentarias que recibían hacían aún más penoso su traslado. Además, las mejoras en el transporte de los galeotes no se apreciaron hasta la primera mitad del siglo XVIII, si bien el sistema no fue totalmente reorganizado hasta la segunda mitad de esa centuria, tras la desaparición de la pena de galeras. Desde entonces, los condenados se encaminaron principalmente hacia los arsenales navales y los presidios norteafricanos.

(18) Las justicias tenían instrucciones de no atender «pretensión ninguna» de eludir galeras, ni por enfermedad ni por mutilación.

(19) Estos testimonios consistían en datos referidos a la identidad de los forzados y en resúmenes de las condenaciones. El conductor, responsable de su entrega, en ocasiones no lo hacía, bien por la premura con que la cadena salía del punto de salida, bien por la demora del tribunal de justicia competente.

(20) En muchas ocasiones, los nuevos forzados daban nombres o apellidos que no se correspondían con el que figuraba en su testimonio de condenación, por lo que el escribano lo inscribía con el nombre que manifestaban, añadiendo a continuación la advertencia de que en su testimonio figuraba con tal o cual nombre.

lares relativas a marcas de la justicia, enfermedades, cicatrices, malformaciones y mutilaciones.

El comienzo del purgatorio

La condena de galeras fue un verdadero infierno, tal como expresó el forzado Giovanni (21) cuando lo describía como un lugar tenebroso donde no se sabía lo que era el reposo. Desde su llegada, el nuevo forzado era recibido con todo tipo de burlas y desprecio, tanto por parte de sus futuros compañeros de fatigas como por los mismos oficiales y guardas de la galera. No es de extrañar que las condiciones físicas y psicológicas de los remeros de las galeras estuvieran siempre al límite de la supervivencia, en todo momento bajo la coacción del rebenque del cómitre, a lo que se añadía su escasa indumentaria, las hirientes argollas de los pies, la mala alimentación y los frecuentes trastornos digestivos, además de las infecciones de todo tipo. Todo ello hizo de la galera un auténtico suplicio, con el temor añadido de que esta se fuera a pique (22).

Las condiciones climáticas tampoco ayudaron, especialmente en las largas invernadas, período que duraba normalmente de noviembre a febrero del año siguiente (23) y durante el cual los forzados debían permanecer encadenados a su ramal ejercitándose a veces en el arreglo de maromas o lienzos, el entullado de cabos quebrados y otros menesteres.

El personal de la galera

La galera estaba formada por un conglomerado muy variopinto de individuos, a cuya cabeza se hallaba un capitán con atribuciones de tipo administrativo, ejecutivo y judicial, algunas de las cuales delegaba en sus oficiales en casos de ausencia o enfermedad.

La gente de cabo se repartía entre la gente de guerra y la de mar. Dentro de los primeros se hallaban los soldados de los batallones de galeras, los equivalentes a la actual Infantería de Marina, con sus oficiales y sargentos. Mucho

(21) ANÓNIMO: *Vita miserabile che fanno li poveri forzati delli galere*. Milán, s.f. [Biblioteca de la Real Academia de la Historia en Madrid, Mss. 1/3353, ff. 169 r.-172 v.]. La fecha de la publicación de esta composición poética se sitúa en el primer cuarto del siglo xvii, entre 1603 y 1624, período en el que su impresor, Pandolfo Malatesta, ejerció como tal en Milán. La autoría de la composición, según la portada de la obra, era de un tal «forzado Giovanni». Este poema ha pasado hasta ahora desapercibido entre los estudiosos de la penalidad de galeras.

(22) En 1593, en el incendio de la galera capitana murieron 160 galeotes entre quemados y ahogados, «que por estar herrada en ramales y clavados a los bancos, no se pudieron salvar». HERAS SANTOS SANTOS, J. L.: *La justicia penal de los Austrias en la corona de Castilla*. Salamanca, 1994, p. 309.

(23) Durante esta época invernal es cuando se solía dar libertad a los forzados que habían cumplido, pues fue práctica común retenerlos hasta tocar puerto en Cartagena o, en el mejor de los casos, en el primero donde hicieran escala.

más diversificada se hallaba la gente de mar, dedicada a actividades como las de artillería, maniobras o conservación. A este grupo se añadían, además, el barbero-cirujano y el capellán. En cuanto a los oficiales, patrón y cómitre, recaían sobre ellos las principales funciones de navegación. Además se hallaban los sotacómirtres y los alguaciles, que junto al cómitre se encargaban de la propulsión del buque y de dirigir a tripulantes y remeros. El nivel inferior estaba compuesto por los marineros, responsables de las maniobras necesarias para la navegación excepto de la boga, reservada exclusivamente para la gente de remo.

Los remeros

La distribución del trabajo en galeras no distinguió entre esclavos y forzados. Ambos se repartieron al remo en función de su fuerza física y no por su estatus. Remaron, sin que hubiese diferencias en su alimentación, vestido y cuidado sanitario.

El instrumento de trabajo fue el remo (24), compartido por varios bogadores que recibían su nombre en función del lugar que ocupaban. Al primero de ellos se le denominó *bogavante* —boga adelante—, mientras el *cuarterol* era el último en el caso de las galeras más pequeñas, en tanto el *espalder* era el que bogaba de espaldas a la popa y cara a los demás, a quienes daba la boga. Los remeros llamados *proeles* eran denominados así por ir en la proa para dirigir la embarcación, siendo los *alieres* los que remaban junto a estos (25). También había una parte de la chusma no dedicada a esta tarea, como los *curulleros*, encargados de cuidar de las anclas, las faenas del puerto y el pañol de la jarcias (26). Los *chirimías*, músicos escogidos entre los esclavos musulmanes, estaban encargados de realizar, entre otros cometidos, los saludos de ordenanza de la escuadra. Bien vestidos y con una mejor ración que la del resto de la chusma, se hallaban relevados de los trabajos más duros.

Otros elementos de la chusma considerados «de confianza» fueron escogidos para realizar labores de apoyo a los oficiales de la galera, por lo que eran llamados *mozos de alguacil*. Otros ayudantes fueron los «moros de popa» y demás criados escogidos entre los penados de menor edad, forzados que

(24) Los remos eran de madera de haya. En su extremo estaba clavada la manilla con 4, 5, 6 ó 7 empuñaduras. Jean Marteilhe indicó unas dimensiones, al parecer bastante exageradas, pues indicaba una extensión de 16,5 metros. MARTEILHE, J.: *op. cit.*, *Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*, París, 1982, p. 356.

(25) Los espalderes y los alieres fueron los únicos remeros que gozaron de ración de cabo. AHN, *Estado*, leg. 3233-1.

(26) Los espalderes y los curulleros fueron objeto de mayor atención durante la segunda época de galeras, ya que se dispuso, por RO de 9 de mayo de 1788, que debían gozar de ración de armada, «en atención a la particular fatiga de los primeros y extraordinaria vigilancia los segundos». AAC, *Indice general de reales órdenes de trato sucesivo desde 1749*, f. 230v.

también gozaron de condiciones especiales respecto al resto de la chusma, ya que no sufrieron el penoso trabajo de la boga.

El número de bancos y remeros dependía de la calidad y capacidad de la galera. Los bancos iban colocados perpendicularmente a lo largo del buque, dejando en medio un pasillo, llamado *crujía*, que iba de proa a popa (27). En las ordenanzas de 1650 se había dotado a la galera capitana de 28 bancos y remos movidos por seis remeros, en tanto la patrona contaba con 26 bancos y las ordinarias con 24, ambas con remos accionados por cinco bogadores. Posteriormente, en 1705 se aumentó un banco más en cada una de las clases de galera (28).

La disciplina en la galera

La férrea disciplina de las galeras fue la característica más destacada respecto a las demás embarcaciones de marina. En el diccionario de Covarrubias se indica cómo el gobierno de este buque era complicado, por estar compuesta su chusma de «hombres facinerosos, que cada uno por sí traía alborotado un pueblo». Sin embargo, el cómitre imponía su autoridad y conseguía que «doscientos de éstos en una galera están tan domésticos y disciplinados, que a un solo silbo del cómitre, ponen con tan gran presteza por obra lo que les manda, que parecen un pensamiento, sin discrepar uno de otro, como si todos fuesen miembros de una sola persona y se gobernasen por ella» (29).

Durante la primera mitad del siglo XVII, cada capitán general de galeras aplicó sus propias reglas disciplinarias, hasta que a partir de 1663 se adoptaron las elaboradas por el marqués del Viso (30). En ellas se estipulaban prohibiciones y sanciones. Entre las primeras se hallaban la de usar armas, decir blasfemias, juegos proscritos, el tráfico y consumo del «tabaco de humo», la entrada de mujeres a la embarcación o los malos tratos causados de forma gratuita por «los cómitres y demás oficiales de pito» (31).

Posteriormente, el marqués de Camarasa puntualizó en 1693 algunos aspectos relativos al control que los cómitres debían realizar cada domingo del vestuario de los diferentes componentes de la chusma (32), así como otros

(27) Estos bancos estaban dispuestos, como algunos autores han señalado, en forma de raspa de pescado. De una parte a otra de la espina dorsal de la crujía, la distancia entre cada banco —alrededor de 1,30 metros— era la misma sobre los diferentes tipos de galera, pero no en las proporciones de los bancos, de la crujía u otros elementos.

(28) AHN, Estado, leg. 3233-1.

(29) COVARRUBIAS OROZCO, S. de: *Tesoro de la lengua castellana o española*, Madrid, 1995, p. 572. Mateo Brizuela, al describir la galera, la definía como «casa sin piedra ni teja/soldada con disciplina». LASALA NAVARRO, G.: *op. cit.*, p. 94.

(30) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*. Tomo II: *La mar descrita por los mareados*, Madrid, 1996, pp. 126-132.

(31) AHN, Estado, leg. 781.

(32) Esta norma estipulaba que los cómitres pasaran a inspeccionar la ropa de la chusma todos los domingos, con objeto de comprobar si les faltaba alguna prenda, en cuyo caso se les había de aplicar el correspondiente correctivo.

destinados a evitar las operaciones mercantiles de préstamos y ventas entre forzados y personas libres (33).

El cómitre fue el encargado de hacer cumplir todas las normas entre la chusma (34). Además, debía saber tratar a sus componentes en cualquier momento y situación, por lo que había de conocer las características — fuerza y destreza — de cada uno de ellos, para colocarlos adecuadamente en el lugar del remo. El temor y el odio que le profesaron los remeros se debió a su actitud respecto a los enfermos, pues se negaba por norma hospitalizarlos por débiles que estuvieran. En su afán por combatir las enfermedades fingidas y las quejas lastimosas, realizaba un auténtico acoso entre los enfermos reincidentes, a los que encargaba todo tipo de trabajos pesados.

El conjunto de los remeros de las galeras

Una galera, por sus propias características, presentaba una gran limitación de espacio, ya que en los poco más de 400 metros cuadrados de su cubierta albergaba cuatro centenares de hombres (35). Dicha cubierta fue ocupada casi exclusivamente por la chusma, organizada en dos filas de bancos separadas por la crujía.

La dotación de remeros de las galeras españolas estuvo compuesta básicamente por dos grandes grupos: los esclavos y los forzados. A ellos habría que añadir los llamados «buenas boyas», remeros libres que gozaron de sueldo y ración alimentaria más abundante, pero que desde el siglo XVI fueron prácticamente inexistentes, a pesar de que los administradores de galeras se empeñaron en denominar así a los forzados que habían alcanzado el grado de «cumplidos» y a quienes, por cuestiones utilitarias, no se les otorgaba la libertad, pero sí el sueldo y la ración de esta categoría.

La composición de los distintos grupos de la chusma de galeras fluctuó en función de una serie de condicionantes históricos y logísticos, tales como las largas campañas en el extranjero o las presas realizadas, algo que afectó especialmente al sector de los esclavos, quienes al ser propiedad real debían servir de por vida en galeras (36). Casi todos ellos fueron capturados en

(33) En concreto se disponía que entre los forzados y la gente libre no se realizaran préstamos ni ventas.

(34) El cómitre poseía además el privilegio de la «taberna», derecho exclusivo de vender vino y aguardiente a los forzados de su galera, un vino posiblemente adulterado que los galeotes debían comprar para agradar al cómitre.

(35) ZYSBERG, A. y BURLET, R.: *Gloria y miseria de las galeras*. Madrid, 1989, pp. 101-103. Estos autores dan 45 metros de largo y 9 de ancho para la plataforma de las galeras. De su estrechez nos da idea la cita que en 1622 Hober proporciona en su obra *De la construction d'une galère et son equipage*, al afirmar cómo «no hay lugar en el mundo donde el espacio debe estar mejor medido». MARTEILHE, J.: *op. cit.*, p. 354.

(36) Para mayor información sobre los esclavos, tanto en galeras como en arsenales, véase BARRIO GOZALO, M.: *Esclavos y cautivos. Conflicto entre la cristiandad y el islam en el siglo XVIII*. Valladolid, 2006.

combates contra berberiscos y turcos, razón por la que se les llamó «moros de presa» (37). Su función principal consistió en realizar la boga. No obstante, a los considerados de «confianza» y que ofrecían menor riesgo de fuga se les encomendaron tareas como la de músicos, servidumbre personal, limpieza y aprovisionamiento de leña, agua, víveres y otros productos.

En 1600 se reglamentó la forma en que se debían «recoger y aplicar» a las galeras, disposición que tuvo que reiterarse en 1658. Igualmente se dispuso la obligación de remitir a los esclavos capturados por particulares. A cambio, estos percibían una recompensa de 10 ducados por individuo (38). Aun así, la caza de estos «moros de presa» fue muy rentable para aquellos que obtenían sus correspondientes patentes de corso. Cuando escaseaba esta clase, el sistema de aprovisionamiento se completaba por medio de compras. En estas ocasiones, los funcionarios reales adquirían esclavos musulmanes a unos precios que estuvieron normalizados durante los siglos XVI y XVII en torno a los 100 ducados por cabeza.

Entre los esclavos del rey y los forzados se situaron aquellos que eran propiedad particular y que fueron condenados a galeras por un tiempo limitado, a cuyo término no podían ser puestos en libertad, pues debían ser devueltos a sus propietarios a su reclamo. Respecto a los esclavos musulmanes conversos al cristianismo y pertenecientes a propietarios particulares, desde 1657 se había prohibido aceptarlos en galeras (39), circunstancia que fue reiterada en 1668 al especificarse que sólo se podían admitir aquellos que eran «moros de profesión» (40).

Respecto a los forzados de galeras, podemos definirlos como reos convictos por tribunales de justicia o por disposiciones generales del rey, que debían redimir su delito mediante un servicio —en teoría siempre al remo— adecuado a sus capacidades físicas. Su número dependió del celo y aplicación de los diferentes tribunales de justicia para hacer frente a las necesidades de chusma.

En cuanto a la edad de los forzados, en distintas ocasiones se procuró fijar unos determinados topes, ya que el duro trabajo de la boga hacía que jóvenes y ancianos no fueran aptos para servir como remeros (41).

Andalucía fue la región que contribuyó con el mayor número de forzados, por ser la más poblada, y por tanto la Chancillería de Granada fue la que remi-

(37) Entre los «moros de presa» podemos hallar todo tipo de esclavos especiales, tanto arráeces y demás oficiales de las embarcaciones corsarias como mercaderes y renegados.

(38) A.A.C., *L.G.E.*, 7.

(39) Esta disposición tuvo su origen en este año, cuando se obligó a un particular a que diese libertad a un esclavo en lugar del cristiano que había entregado con anterioridad. Así, en agosto del año siguiente se dispuso que no se enviara a galeras esclavo cristiano alguno, aunque su amo hubiese hecho donación de él.

(40) A.A.C., *L.G.F.*, 19, *s/f*. Carlos II renovó las disposiciones anteriores y acordó que «no se reciban en galera esclavos cristianos, aunque de ellos hagan donación sus amos y para que suplan en lugar de forzados» [A.A.C., *Libro General de Esclavos* (en adelante *L.G.E.*), 7].

(41) En la pragmática promulgada contra gitanos de 1539 se señaló la condena de galeras para hombres de edades comprendidas entre los veinte y cincuenta años. Más tarde, ya en 1566, se establecieron los diecisiete años como edad mínima.

tió el mayor número de condenados. A continuación, a bastante distancia, se situó Castilla la Vieja, y con valores muy cercanos, Cataluña, Valencia y Castilla la Nueva.

Los sectores sociales de los penados a galeras correspondían a las capas más bajas de la sociedad, pues apenas es perceptible la presencia de individuos que ostentaran al menos el tratamiento de don, algo que nos hubiera permitido sospechar la pertenencia a un grupo social más elevado.

Los forzados gitanos en el siglo XVII

La redada de gitanos varones en la Castilla de 1639

Tras la redada de gitanos desarrollada en Castilla entre 1571 y 1572 (42), el siglo XVII presentó dos momentos cruciales en la historia del pueblo gitano en España: la redada de 1639 y los efectos represores de la pragmática de 1695, acontecimientos que permitieron suministrar un nutrido número de elementos de esta etnia a los bancos de las galeras. Ya en 1609 el Consejo de Castilla había dispuesto la condena a galeras para todos aquellos gitanos que no se emplearan en el cultivo de la tierra; y, aunque se adoptaron nuevas medidas contra todos los grupos marginales, aún en 1637, los bancos de galeras siguieron demandado más remeros, ante las nuevas necesidades bélicas (43). Como consecuencia, las justicias, bajo una fuerte presión, comenzaron a condenar de forma precipitada, en muchos casos con general descontento y desorden en varias poblaciones. Para acallar estas protestas, las levas se recondujeron y se centraron casi exclusivamente en aquellos sectores de población que no podían despertar la simpatía, ni la protección de la población mayoritaria. En el caso de los gitanos, esta acción represora se justificó, como un intento para «desarraigar este género de gente por los grandes daños que hacen» (44). En este contexto, en la Corona de Castilla se propuso una captura masiva de individuos varones de esta etnia, para lo que se procedió a recabar en octubre de 1638 la colaboración aragonesa, valenciana, catalana y portuguesa, a cuyas autoridades se les mandó convocar y juntar «a un tiempo, y si pudiere ser en un día», para prender «el mayor número que sea posible» de gitanos y destinarlos a galeras (45).

(42) MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: «Los gitanos en el reinado de Felipe II (1556-1598). El fracaso de una integración», en *Crónica Nova*, núm. 30, 2004, pp. 415-421.

(43) La campaña catalana incrementó aún más esta circunstancia. La situación en el frente de guerra era tan dramática que se reconocía la superioridad del enemigo y la necesidad de enviar urgentemente dinero y soldados. AGS, Guerra Antigua, leg. 1.256.

(44) A.H.N., Consejos, leg. 7155.

(45) *Ibidem*. Similar medida se había adoptado tres años antes en Francia, cuando se ordenó echar a galeras, «sin otra forma de proceso», a «todos los bohemios y vagabundos». CASTAN, Nicole, y ZYSBERG, André: *Histoire des galères, bagnes et prisons en France de l'ancien Régime*. Toulouse, 2002, p. 106.

Al mismo tiempo se creó una comisión con facultad para condenar y acelerar los pleitos pendientes de reos susceptibles de ser enviados a servir al remo. Además, sus delegados podían reducir y conmutar las penas de muerte, vergüenza pública y azotes por la de galeras. A Pedro de Amezqueta, alcalde de Casa y Corte de Madrid, le correspondió la delegación más importante, dado que su ámbito de actuación se extendía a toda la actual Andalucía y el reino de Murcia. En su apoyo, se facultó al oidor de la Chancillería de Granada, Gabriel del Pueyo y Araciel, para examinar también los pleitos sentenciados en primera instancia a galeras, «que sin embargo de las apelaciones que se hubieren interpuesto, o se pudieren interponer por las partes» (46).

Puesta en marcha la comisión, Amezqueta comunicó al gobernador del Consejo su intención de procurar «por todos los medios que son posibles, acrecentar galeotes a las galeras», para que en el plazo «de cincuenta días se vean y sentencien en todas instancias los pleitos de los que están condenados a galeras o lo pueden ser, no perdiendo hora de tiempo, aunque sean vacaciones». Igualmente, cada ocho días se debía dar aviso al Consejo «de los pleitos que se fenecieren y galeotes que de ello resultaren», cuyas relaciones de condenados debían pasar al escribano de la Junta de Galeotes.

En el caso de que los comisionados no pudieran ejecutar las causas, debían remitirlas a las chancillerías, para que allí se concluyesen y conmutasen por la pena de galeras tanto las condenas de muerte en que no hubiera parte como los azotes y vergüenza pública; y, aunque el derecho de apelación se ejerciese, su resolución debía aguardarse en galeras y no en las cárceles, con lo que se obtenía «la mayor economía de tiempo». En esta línea, Amezqueta instó al mismo gobernador del Consejo de Castilla a la mayor «brevedad en el despacho de las comisiones (...) y el cuidado en hacerlo ejecutar todo» (47).

Esta urgencia por agilizar y liquidar los pleitos pendientes socavó los derechos de los reos afectados (48). Muchos gitanos debieron vivir esta situación con preocupación y angustia, por lo que un gran número de ellos intentaron esquivar la pena de galeras enrolándose incluso en los Tercios de Flandes, donde, a pesar de los riesgos de la guerra y sus penurias cotidianas, podían, además de percibir una paga, tener mayor oportunidad de sobrevivir (49).

En este estado de cosas, el 19 de diciembre de 1639 se produjo la más importante redada de gitanos varones conocida hasta la fecha. El impacto producido quedó registrado en las obras de varios cronistas de la época, entre

(46) AHN, *Consejos*, leg. 7155.

(47) *Ibidem*.

(48) La presión por tener el mayor número posible de forzados hizo que se convirtiera en costumbre tomar en depósito en galeras delincuentes condenados en espera de la resolución de sus súplicas. Aunque la legalidad de esta práctica era cuestionable, se juzgó necesaria a la vista de la gran demora que se producía cuando se ejercía la apelación.

(49) Este puede ser el caso de Sebastián de Soto y Sebastián Maldonado, quienes por separado pretendían formar compañías de 200 gitanos al servicio del rey. AGS, Guerra Antigua, legs. 1256 y 1298.

ellas, las *Memorias de diferentes cosas sucedidas en Sevilla (1600-1678)*, donde se detalla la prisión de 30 gitanos por orden real. A pesar de estas capturas, falló el factor sorpresa, pues el cronista aclaraba a continuación que «se cogieron pocos, porque se huyeron» (50).

Otro autor, Henríquez de Jorquera, en sus *Anales de Granada* dejó también constancia de esta redada:

«En este año de 1639 se le arbitrió a su majestad que para el servicio de las galeras se prendiesen a todos los gitanos mozos que fuesen para ello, no reservando en ninguna de las ciudades villas y lugares de su majestad y tierras de señorío y para ello envió su real cédula al corregidor de esta ciudad de Granada, el cual los prendió a todos los que pudo haber a las manos en diez y nueve del mes de diciembre de este dicho año, de parte de noche, cogiéndolos seguros para lo cual replicaron las ciudades y en particular para que no se entendiese la cédula sino es con los gitanos de mal vivir y de poco pelo, aceptando a los que están vecindados y con oficios y tratos lícitos, con lo cual se echaron fuera todos los que se hallaron e informaron ser buenos» (51).

También Pellicer se hizo eco de la operación al comentar cómo se procedió a capturar «a un mismo tiempo, todos los gitanos de España» para servir «en las galeras, donde hay gran falta de galeotes y remeros». Igualmente justificaba esta medida, al considerar cómo «en todos los lugares» hacían «mucha sobra esta infame raza», pues sólo se empleaban «de espías, ladrones y embusteros» (52). Este cronista apunta también cómo la orden no tuvo carácter general, al no afectar «a los gitanos que vivían arreglados a la pragmática de 1633» (53). Sin embargo, al igual que ocurrió en la redada iniciada en diciembre de 1571 y, posteriormente, en la que se desarrolló en 1749 (54), en ambas se desencadenó una auténtica caza de gitanos, sin importar que estuvieran asentados y asimilados con el resto de la población.

No hemos conseguido relaciones de gitanos capturados, si bien los datos que aportan los libros de asientos de forzados nos permiten hacernos una idea bastante aproximada de la incidencia de esta redada.

(50) BARRIOS, Manuel: *Gitanos, moriscos y cante flamenco*. Sevilla, 1989, p. 839.

(51) HENRÍQUEZ DE JORQUERA, Francisco: *Anales de Granada. Descripción del Reino y Ciudad de Granada. Crónica de la Reconquista (1482-1492). Sucesos de los años 1588 a 1646*. Edición preparada por Antonio Marín Ocete, Granada, 1987, p. 839.

(52) GÓMEZ ALFARO, A.: *El expediente general de gitanos*. Madrid, 1992. La acusación de espías no era nueva, y viene a incidir un poco más en la polémica relación entre gitanos y moriscos.

(53) En las citadas órdenes se expresaba textualmente cómo «no han de ser presos, ni se les han de embargar, ni secuestrar sus bienes, ni han de recibir vejación alguna, porque este procedimiento es y se entiende, y debe entender contra solos aquellos que han contravenido a la dicha pragmática (1633)». GÓMEZ ALFARO, A.: «Gitanos de Priego de Córdoba: entre el acoso y la supervivencia», en *Legajos*, núm. 1, 1998, pp. 62-64.

(54) Para conocer los pormenores de esta redada, ver MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: *Los forzados de marina en el siglo XVIII. El caso de los gitanos (1700-1765)* (tesis doctoral). Almería, 2007.

CUADRO N.º 1

FORZADOS RECIBIDOS SOBRE LAS GALERAS (1639-1699)

<i>Período</i>	<i>Forzados</i>	<i>Gitanos</i>	<i>%</i>
1639-1645	2.053	178	8,7
1651-1654	1.322	51	3,9
1659-1660	336	16	4,8
1688-1699	2.939	126	4,3
TOTAL	6.650	371	5,6

FUENTE: elaboración propia a partir de AAC, Libros Generales de Forzados 12, 13, 15 y 19.

Los mayores porcentajes se dieron en el período comprendido entre 1639 y 1645, correspondiendo al año 1640 un total de 77 gitanos, la mayor cantidad que se recibió en un solo año sobre las galeras españolas y, aunque en 1641 se mantuvo un índice apreciable (55), al año siguiente no se produjo incorporación alguna, probablemente a causa del agotamiento de los recursos humanos susceptibles de ser encaminados a galeras. Sólo en el periodo comprendido entre 1695 y 1697 se volvieron a obtener índices elevados, a consecuencia de la pragmática de 1695.

El elevado número de gitanos condenados entre los años 1639 y 1641 — 138 individuos— se debió fundamentalmente a las condenas ejecutadas de forma directa por los propios comisionados. Por el volumen de condenas, el delegado más destacado fue Pedro de Amezqueta, pues él solo sustanció 72 causas —52,17 por 100 del total— (56).

La redada de 1639, al igual que ocurrió anteriormente en 1571, se caracterizó por la arbitrariedad practicada por las justicias. La vida cotidiana de los pequeños pueblos donde los gitanos desempeñaban labores mecánicas se vio alterada, ya que, aunque sus trabajos eran considerados viles, resultaban imprescindibles para la comunidad (57).

(55) El número de forzados gitanos recibidos los años anterior y posterior a 1640 también presentó un importante contingente de 35 individuos para 1639 y de 20 para 1641.

(56) Los demás comisionados fueron Juan de Góngora —23,91 %—, Marcos Tamariz —10,14 %—, Jerónimo de Pueyo Araciél —8,7 %— y Miguel de Luna —4,35 %—. En cuanto a la distribución de las condenas por años, corresponde a 1640 el mayor número, con el 56,52 % del total —78 sentencias—, seguido de 1641, con 40,58 % y, finalmente 1639, con sólo el 2,9 %, debido a que la redada se ejecutó en diciembre de ese mismo año, por lo que, prácticamente, los casos de gitanos condenados proceden de sentencias relacionadas con delitos comunes.

(57) Los moriscos habían monopolizado prácticamente los oficios mecánicos y demás actividades consideradas deshonorosas entre los castellanos. Tras su expulsión, muchos gitanos habían paliado en parte el vacío dejado por los trabajadores moriscos. Es sorprendente el paralelismo entre esta primera gran redada y la realizada en 1749, lo que demuestra la falta de una auténtica política asimiladora y el menosprecio estatal hacia esta minoría, considerada simple carne de cañón para los intereses de la Corona.

Finalizada la redada, a pesar del celo de los comisionados, la lentitud en el envío de los presos a sus destinos fue una preocupación constante. Ya en marzo de 1640 se advertía de que la operación no caminaba «con la celeridad que insta la necesidad que hay de chusma para las galeras». Causa por la que se dieron «más apretadas órdenes a los gobernadores de las dichas dos chancillerías y regente de Sevilla, para que ejecuten lo que les está ordenado con suma brevedad» (58). Mientras tanto, a los comisionados y oidores de las audiencias se les instaba a concluir «las diligencias y las causas, procurando ir recogiendo todos los que estuvieren en estado, por la gran falta que hay de chusma y haber partido ya el marqués de Villafranca a Cartagena y Málaga con todas las galeras de su cargo a recibirles». En cuanto a las cajas de galeotes, estas debían enviar a «los forzados que estuvieren recogidos a la costa con suma brevedad» (59).

Los resultados obtenidos estuvieron por debajo de lo esperado, por lo que se idearon nuevas estrategias. Una de ellas se reglamentó por la real cédula de 15 de septiembre de 1640, en la que se facultaba al comisionado Amezcqueta a supervisar las causas pertenecientes a bandoleros y gitanos, así como a suprimir las penas inferiores a la de galeras, siempre y cuando los reos aceptaran servir como «buenas boyas» (60).

La incertidumbre que sufrían los reos esperando sus sentencias contribuyó en buena medida a la aceptación de condenas pactadas para evitar penas mayores. Además, dada la urgencia de chusma, se ofertaron pequeñas condenas para disuadir, tanto a los reos que podían ejercer su derecho a la apelación, como los que esperaban su resolución. Este último caso concurrió en el gitano Sebastián Fernández Maldonado, quien condenado por Luis Ramírez de Arellano a «diez años más o menos», redujo su pena a sólo tres (61). Otros en cambio fueron todavía más afortunados, pues resolvieron afortunadamente sus apelaciones sin que los comisionados hubieran tenido tiempo de enviarlos a galeras (62).

(58) AHN, *Consejos*, leg. 7155. En fecha de 16 de marzo se hallaban retenidos en Málaga 40 reos sentenciados a galeras en espera de ser embarcados. Esta situación era habitual, dado el conflicto de competencias entre las diferentes autoridades implicadas. Así, en septiembre de 1639, el alcalde de Antequera, aunque consciente de «no correr por su mano la conducción de los galeotes», sentía el deber de advertir al Consejo de Castilla cómo en aquella ciudad «los que están rematados a galeras (...) son de gasto y corren peligro de huirse, y hacen falta para las galeras de V.M», por lo que rogaba se mandaran a ellas «por la parte donde toca». El 14 de junio de 1640, el Consejo intentaba poner orden a este conflictivo asunto al ordenar que se condujeran a Los Alfaques «los forzados que están condenados y recogidos en las cárceles de estos reinos» y «reducir los forzados a las cajas que están diputadas en el reino, y después de puestos en ellas». En cambio, la conducción a los puertos de mar tocaba al Consejo de Guerra. *Ibidem*.

(59) *Ibidem*.

(60) HERAS SANTOS, J.L.: *La justicia penal...*, p. 307.

(61) AAC, *L.G.F.*, 12, f. 57r. Los gitanos, por estas razones, siempre agotaban todas las posibilidades, consiguiendo en numerosas ocasiones mejorar su suerte. Sebastián Fernández, por ejemplo, redujo a la mitad los ocho años que le impuso la justicia de Adamuz. *Ibidem*.

(62) De esta forma, tres gitanos lograron evadir pronto las galeras. AAC, *L.G.F.*, 12, f. 74r.

La lentitud de las remesas de galeotes persistía aún en marzo de 1643, ya que el Consejo seguía insistiendo, en que los condenados se encaminaran «a toda prisa al Puerto de Santa María». Además, no dejaba de advertir de que se tuviera «particular cuidado en lo que toca a los gitanos, que en el reino son muy perjudiciales y en las galeras muy a propósito», pero sólo aquellos «que anduvieren vagando, según está dispuesto por las leyes» (63).

En realidad, los gitanos y demás reos susceptibles de ser enviados a galeras estaban ya en ellas, en camino, o simplemente, habían conseguido huir. Sin embargo, aún en 1655 la presión sobre los gitanos continuó nutriendo sus bancos. Así lo señalaba Jerónimo de Barrionuevo en sus *Avisos*, cuando comentaba cómo en esa época se realizaron consultas entre teólogos y arbitristas «para extinguir de ella —España— todos los gitanos de una vez». El proyecto consistía en el envío de hombres y niños «a galeras, unos al remo y a los otros por grumetes», en tanto que a las mujeres y a las niñas se pretendía remitirlas «a los hospitales, con grillos y argollas para que no puedan huir». El número de cautivos nos es desconocido, pues sólo tenemos datos parciales como el reseñado por Jerónimo Barrionuevo respecto a las 52 «personas, grandes y chicas» capturadas por el duque de Pastrana. Resultados que a este autor le hacían sentirse escéptico, pues dudaba de «si han de poder salir con ello» (64). No le faltaban razones a Barrionuevo para dudar sobre su éxito. El fracaso de la operación dejó a un lado el proyecto, si bien quedó latente en el tiempo, ya que un siglo después, y una vez desechada de forma definitiva la expulsión de los gitanos, tanto hombres como niños fueron enviados a los arsenales, destino penal de marina que sustituyó a las galeras. En estos complejos, al mismo tiempo penales y militares, se tuvo especial atención en la aculturación de los niños, a los que se les destinó a aprender un oficio en sus maestranzas, así como a servir de grumetes en los navíos de la armada. En cuanto a las mujeres y a las niñas, se las envió a hospitales y casas de misericordia (65).

Características de las condenas

La mayor parte de los delitos imputados a los gitanos condenados a galeras, estuvieron relacionados con causas que atentaron contra la propiedad; y, sobre todo, con aquellas que vulneraron las medidas legales de seguridad y prevención impuestas para erradicar la forma de vida gitana, conocida ya entonces por «gitanismo» (66), sinónimo de vida proscrita y propia de individuos potencialmente delincuentes.

(63) A.H.N., *Consejos*, leg. 7255 núm. 12.

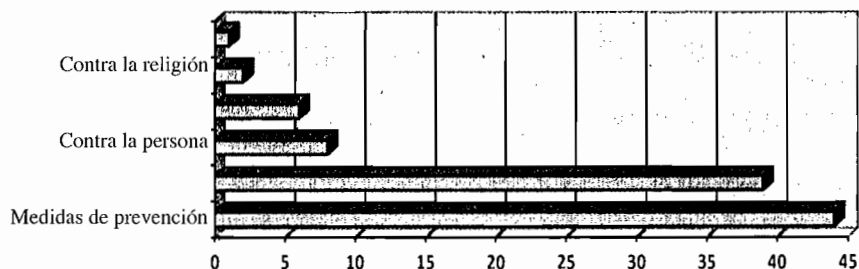
(64) BARRIONUEVO, Jerónimo de (1968). *Avisos*, en Biblioteca de Autores Españoles, t. I, núm. 221, p. 239. Los efectos de la represión podemos apreciarlos incluso cuatro años más tarde (ver cuadro n.º 1).

(65) MARTÍNEZ, Manuel: *Los forzados de marina en la España del siglo XVIII (1700-1775)*, Almería, 2011, pp. 172-177.

(66) El llamado «gitanismo» estaba prohibido desde 1633. Desde ese año, todo individuo que fuera catalogado por vivir de esta forma, fuera o no gitano, incurría en contravención de las pragmáticas del reino y, por tanto, era susceptible de ser condenado a galeras.

GRÁFICO N.º 1

DELITOS DE LOS GITANOS QUE INGRESAN EN GALERAS ENRE 1639 Y 1641

FUENTE: Elaboración propia a partir de AAC, *L.G.F.*, 12.

Los efectos de la represión desatada a partir de la orden de 1639 fueron importantes, al interpretarla muchas justicias locales como una captura general. Así, en el asiento de Francisco Martínez, sentenciado por el corregidor de Ávila, podemos comprobar cómo lo fue «en virtud de la cédula de Su Majestad, para echar a galeras todos los gitanos que hallase en su jurisdicción» (67). Este celo acabó provocando conflictos entre las jurisdicciones civil y eclesiástica, ya que en ocasiones se extrajeron del sagrado de las iglesias a todos aquellos que se habían refugiado en ella invocando el derecho de asilo (68).

No todos los forzados gitanos de galeras fueron objeto directo de esta represión; muchos lo fueron por otras muchas causas (69). Además de las imputaciones de robo y atentados contra la persona (70), también hubo casos poco habituales, como el que Marcos Muñoz, de tan sólo doce años, acusado de atentar contra la moralidad pública «por andar en traje de mujer», causa

(67) A.A.C., *L.G.F.*, 12, f. 130 v. Francisco Martínez fue recibido en galeras en 22 de septiembre de 1640. Otro caso es el de Juan de Acosta, condenado «por ser gitano sin otra causa» [*Ibidem*, f. 56 r.].

(68) Un caso de éstos fue el del gibraltareño José de Gálvez, quien al ser detenido en sagrado demandó ser restituido a la iglesia de donde se le había sacado. Negociada la condena desistió a cambio de servir en galeras sólo cuatro años [*Ibidem*, f. 162 r.].

(69) Ser gitano en aquella época era sinónimo de ser sospechoso de vagancia, robo o cualquier otra causa. El empleo de la tortura ante cualquier sospecha de crimen, podía arrancar fácilmente una confesión de culpabilidad, tal como pudo ser el caso de Diego de Guzmán y Miguel de Soto, forzados cordobeses que presentaron señales de tormento en sus brazos en el momento de ingresar en galeras.

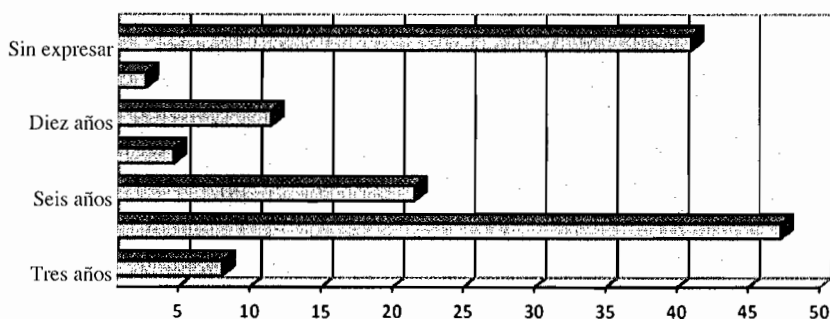
(70) Los casos de homicidio tienen una representación significativa respecto al conjunto de las causas, algo que parece estar en consonancia con la extrema violencia que muchos autores señalan en la sociedad de ese tiempo. Casos graves de este tipo los hallamos en el antequerano Bartolomé Mellado, quien fue sentenciado a ocho años de galeras «por haber muerto a otro gitano» [A.A.C., *L.G.F.*, 12, f. 126 v.]. También Gabriel Alvarado fue condenado a muerte por una que hizo, siéndole conmutada por el servicio de diez años de galeras [*Ibidem*, f. 128 r.].

por la que fue condenado en 1640 a seis años «en el ejercicio que le fuere mandado por la persona a cuyo cargo están [las galeras]» (71). Otro caso atípico tuvo como protagonista en ese mismo año a Juan de Santos, por «haber entrado en la dicha ciudad [Úbeda] por una tapia cuando se guardaba de la peste» (72).

La duración de las condenas presenta valores poco concordantes en relación a los índices normales del resto del siglo, ya que la mayor parte de las que se impusieron fueron bastante suaves, sobre todo las sentencias de cuatro años de galeras, inexistentes en épocas posteriores.

GRÁFICO N.º 2

DURACIÓN DE LAS CONDENAS IMPUESTAS A LOS FORZADOS GITANOS QUE INGRESAN EN GALERAS EN EL PERIODO 1639-1641



FUENTE: elaboración propia a partir de AAC, *L.G.F.*, 12.

Características socioeconómicas de los forzados gitanos

Los reos condenados debían ser examinados por el médico nada más llegar al apostadero de galeras. Tras el reconocimiento, se anotaba en el libro de forzados las características físicas precisas que pudieran identificar claramente al individuo, para que en caso de fuga, y aunque mudara de nombre y vecindad, pudiera ser reconocido y detenido. La descripción de la persona se apoyaba fundamentalmente en señales producidas por enfermedades y heridas sufridas por los condenados. Sólo el 20 por 100 de los forzados carecieron de este tipo de marcas. Otros, como Gaspar de Flores, mostraron las señales inequívocas de una vida dura y difícil, salpicada por una casi cotidiana violen-

(71) Marcos Muñoz no acabaría cumpliendo su condena, ya que por provisión del Consejo de 22 de agosto de 1641 se le concedió la libertad [*Ibidem*, f. 169 v.].

(72) Por esta causa, Juan de Santos fue sentenciado por la justicia de Úbeda, a «200 azotes que se ejecutaron y, en 4 años de galeras al remo y sin sueldo y, en 60 maravedís para la Cámara de S.M. y gastos de justicia por mitad» [*Ibidem*, f. 117 v.].

cia, atestiguada en este caso por una «señal de cuchillada larga sobre la ceja derecha y otra en medio de la frente, y otra en la ceja izquierda» (73). Hay incluso quien ostentó heridas producidas por animales, como el gibraltareño Gaspar de los Reyes, que exhibía una «señal grande de cornada a cuajo de la tabla del muslo izquierdo» (74). Otros reflejaban en su cuerpo las señales de enfermedades padecidas, como las viruelas o el carbunco producido por el contacto directo con los animales (75). Más ostensibles fueron minusvalías como la de Francisco Hernández, quien, manco de su mano izquierda (76), no fue desechado sin embargo para el servicio en galeras.

La edad media de los gitanos osciló entre los 32 con seis años que se alcanzó en 1639 y los 35 con quince de 164, cuando se agotaron los recursos humanos más jóvenes; incluso, en 1640 podemos hallar individuos octogenarios como Diego Juárez, condenado sólo a tres años de galeras (77). Por el contrario, también ingresaron en galeras niños de tan sólo doce años (78).

En cuanto al origen de los galeotes gitanos, existe una gran disparidad geográfica, si bien Andalucía es la que copó en su mayor parte los bancos de las galeras, siendo Sevilla, con el 23,7 por 100 del total, la provincia con mayor presencia. La explicación de tal incidencia se debe a que esta zona geográfica se había convertido en estas fechas en la de asentamiento gitano más numeroso y estable de la corona de Castilla. Le siguió la actual Castilla-La Mancha, con un 12 por 100 y, ya por debajo del 5 por 100, Castilla y León, Madrid, Extremadura, Murcia, Aragón, Galicia, Asturias, País Vasco y Portugal.

La suerte final de los gitanos capturados en la redada de 1639

A pesar de que los convictos eran sentenciados por un determinado tiempo, siempre existió cierta indeterminación en las condenas, ya que, una vez rematado a galeras, todo reo debía aguardar en la cárcel para ser enviado a las mismas un período de tiempo que no contaba para el cumplimiento de la condena. Además, las sentencias fijaban realmente una estancia mínima al remo, dado que el cumplimiento íntegro de la condena quedaba sujeto a las exigencias de chusma y a la circunstancia de hallarse la galera aún en campa-

(73) *Ibidem*, f. 176r.

(74) *Ibidem*, f. 162r.

(75) *Ibidem*, f. 50r. Jerónimo de Mata, al tomar su asiento como forzado, presentaba una señal de carbunco al lado derecho de la boca, fruto sin duda de su más que probable oficio de esquilador o tratante de cabalgaduras. Es de destacar el escaso número de individuos con señales de este tipo. Sólo cuatro galeotes presentaron dichas señales, cantidad que aumentaría algo más durante el siglo siguiente.

(76) *Ibidem*.

(77) *Ibidem*, f. 119r. Igualmente, en el mismo año hallamos con la misma edad a Sebastián y Juan de Flores, condenados a cuatro años de galeras [*Ibidem*, f. 125 r. y 185 r.].

(78) *Ibidem*, f. 151v. y 168v. Uno de ellos fue el antequerano Francisco Muñoz, hijo de Juan Medrano, al que, habiendo sido condenado a ocho años de galeras por Jerónimo de Pueyo Araciel, se le conmutó dicho tiempo por sólo cuatro años.

ña. A todo esto se añadía la propia lentitud burocrática (79), pues frecuentemente la orden de libertad se demoraba y el forzado acababa sirviendo un tiempo extra (80).

Fuera cual fuera el motivo de la retención, esta indeterminación endureció aún más las condenas. La desesperación de los forzados llegó a tal extremo que en algunos casos se dejaban morir de inanición, o bien optaban por realizar desesperados intentos de fuga que suponían un auténtico suicidio (81). En consecuencia, la mortalidad entre la chusma de galeras se incrementaba considerablemente, si bien en el caso gitano parece no influir, ya que de los 160 gitanos enviados a galeras entre 1639 y 1641, sólo dos de ellos perdieron la vida (82). Las circunstancias de estas muertes nos son desconocidas, pero dados la época y el lugar en que sucedieron —costa de Cataluña— debemos situarlas en el contexto de la campaña bélica que se desarrolló en esos años. De la determinación por sobrevivir da fe el hecho acaecido en la persona de Sebastián de los Reyes, al que, hallándose sobre la galera *Santa Clara* «muy malo de una herida y a riesgo de la vida, su mujer le puso un Cristo en la mano para ayudarle a bien morir»; pero, posiblemente por haber perdido la cabeza en su delirio, golpeó a su esposa con el crucifijo, «de manera que vino a morir de él». Dado el estado en que se hallaba, no se le hizo responsable de la muerte de su mujer, pues una vez recuperado de su enfermedad y habiendo cumplido su condena, fue puesto en libertad sin habersele recargado con más años de galeras (83).

Los galeotes gitanos de Carlos II

La pragmática de 1695 y sus efectos en galeras

A fin de conocer la auténtica repercusión de la pragmática de 1695, estudiaremos el período comprendido entre 1688 y 1699, durante el cual el total

(79) La lentitud burocrática jugaba un papel importante, incluso cuando se trataba de un indulto real. Este fue el caso de Juan Chisco, condenado en 1639 a diez años de galeras, quien, aunque obtuvo el perdón real el 25 de octubre de 1646, no consiguió su libertad efectiva hasta el 8 de enero de 1647 [*Ibidem*, f. 57 v.].

(80) Es el caso de Gabriel Castellano, el cual, habiendo ingresado por cuatro años en junio de 1640, no pudo recuperar su libertad hasta el 11 de enero de 1647, dos años y medio más de lo que teóricamente debía haber cumplido [*Ibidem*, f. 109 r.].

(81) Uno de ellos estuvo protagonizado por el granadino Nicolás de Heredia, condenado inicialmente a cuatro años, a quien se le recargaron dos años más «por haber limado la cadena en que estaba herrado y echado a la mar» [*Ibidem*, f. 165 r.]. Otros, sin embargo, tendrían más suerte; como Juan de Heredia, huido de la galera *San Pedro* el 4 de febrero de 1645. Su lugar fue ocupado por el que fue considerado responsable de su fuga: el alguacil de dicha galera, Gabriel de Flores [*Ibidem*, f. 110 v.].

(82) Se trata de los granadinos Domingo Suárez y Juan Vicente, condenados ambos a cuatro años de galeras y recibidos sobre ellas el 16 de noviembre de 1640, muriendo a los siete y diez meses en la costa catalana [*Ibidem*, f. 165 v.].

(83) *Ibidem*, f. 161 v.

de gitanos rematados a galeras alcanzó los 126 individuos —el 4,2 por 100 de la chusma—, de los que 74 permanecían como forzados al comenzar la etapa borbónica.

CUADRO N.º 2

EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS DE GITANOS EN GALERAS ENTRE 1688 Y 1699

AÑO	TOTAL FORZADOS	GITANOS	PORCENTAJE
1688	250	04	01,60
1689	160	10	06,25
1690	163	02	01,22
1691	333	14	04,20
1692	252	06	02,38
1693	205	04	01,95
1694	514	09	01,75
1695	211	25	11,84
1696	284	22	07,74
1697	155	13	08,38
1698	222	05	02,25
1699	190	12	06,31
TOTAL	2.939	126	04,29

FUENTE: A.A.C., *L.G.F.*, 19 y 20.

A la vista de estos datos, podemos constatar cómo la pragmática promulgada en 1695 proporcionó un considerable número de gitanos condenados por contravención. Sus repercusiones se prolongaron al menos dos años. Nuevos repuntes se producirían como consecuencia de diversos recordatorios referidos a esta disposición, especialmente el de 1699. Esta dinámica continuó hasta que la pragmática de 1717 incrementó el acoso sobre las diferentes comunidades gitanas.

Características socioeconómicas de los últimos forzados gitanos de los Austrias

La edad media de los galeotes gitanos rondó los veintiocho con treinta y tres años, siendo la de treinta años la de mayor frecuencia estadística. En los

dos extremos de la muestra se hallan dos niños de tan sólo trece años (84), en tanto que el forzado de mayor edad fue un anciano de ochenta (85).

En cuanto a su lugar de nacimiento, los gitanos enviados a galeras siguieron la tónica general de épocas anteriores. Así, Andalucía, con un 40 por 100, fue la que más aportó. La siguieron Castilla-La Mancha y Navarra, ambas con un 12 por 100. Tras Madrid, integrada en Castilla y León, con un 10 por 100 de presencia, se situó con un 8 por 100 Navarra, para seguirles, ya con valores inferiores al 5 por 100: Murcia, Valencia, La Rioja, Aragón, Asturias, País Vasco, Francia, Portugal y Cataluña.

Los datos referidos al sur peninsular no son de extrañar, ya que esta zona contaba con la mayor población gitana de España. Sin embargo, la región vasco-navarra se situó en segundo lugar, a pesar de que este territorio había seguido de mucho tiempo atrás una pertinaz política de no admitir presencia gitana (86).

Las condenas

Las regiones de origen de los forzados tienen su fiel reflejo en los tribunales judiciales que los remataron a galeras. Entre todos ellos destaca la Real Chancillería de Granada, con un 31,5 por 100 de las sentencias condenatorias. A continuación, le siguieron con un 30,7 por 100 las justicias locales de diferentes puntos de la geografía española, especialmente la navarra Santiesteban (87).

Es también de destacar la actividad que como juez pesquisador (88) llevó a cabo Antonio Fernando María de Milán y Miranda, alcalde del crimen de

(84) A.A.C., *L.G.F.*, 19, f. 283 v., y 310 r. El primero de ellos es Alonso de Cárdenas, condenado a ocho años de galeras sin que en el asiento se expresara qué delito cometió. La libertad no la alcanzó hasta el 29 de diciembre de 1703, tras haber cumplido cuatro meses extra.

(85) *Ibidem*, f. 283 v. Se trata del extremeño Pedro de Montes, al que en su asiento se le inscribió «sin delito», o sea, sin causa especificada. Su avanzada edad no pudo resistir los ocho años impuestos, ya que murió el 30 de septiembre de 1702, a tan sólo once meses de recuperar su libertad.

(86) Desde 1549 existió orden de expulsión en el reino de Navarra, reiterada en diferentes ocasiones a lo largo de los siglos XVI y XVII, la última vez en 1678, por medio de la llamada «*ley perpetua sobre gitanos*». Por su parte, en el País Vasco se acordó, en las juntas de Tolosa de 1604, la captura de todos los gitanos para conseguir así su expulsión de todos sus territorios. Posteriormente, en las juntas generales de Mondragón de 1660 se ordenó con el mismo fin que los alcaldes no admitieran gitanos en sus jurisdicciones y aprehendieran a todos los que pudieran hallar.

(87) A.A.C., *L.G.F.*, 19, ff. 255 r.-263 r. Uno de ellos es Bautista de Urtasábal, condenado por la justicia de Sasteban a nueve años de galeras y 100 azotes. Además, se le imponía la conminación de ejecutar otros doscientos si quebrantaba la condena impuesta.

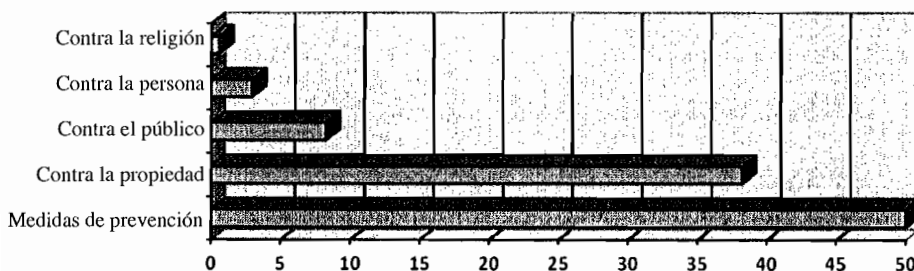
(88) El proceso penal castellano podía ponerse en marcha mediante tres modalidades: por pesquisa, por denuncia o por acusación. Dentro de la primera existían diferentes tipos, siendo la más usual la del tipo general, al objeto de conocer los delitos cometidos y sus autores, todos ellos dentro de un ámbito y tiempo concreto. La pesquisa que nos interesa, la de gitanos, corresponde a la de tipo «especial», para recabar información sumaria sobre los posibles contraventores de la pragmática recién promulgada.

la Audiencia de Sevilla, comisionado «para la observancia de la real pragmática de S.M sobre la forma de vivir los gitanos». En total condenó a siete gitanos, todos ellos bajo la acusación de haber contravenido la pragmática de 1695 (89).

En cuanto a los delitos, a los forzados gitanos se les imputaron dos y hasta tres acusaciones. Las más frecuentes, al igual que ocurrió en épocas anteriores, estuvieron relacionadas con los delitos cometidos contra la propiedad y contravención a lo dispuesto en alguno de los artículos de las pragmáticas promulgadas contra gitanos.

GRÁFICO N.º 3

DELITOS COMETIDOS POR LOS FORZADOS GITANOS INGRESADOS EN GALERAS ENTRE 1688 Y 1699.



FUENTE: AAC, *L.G.F.*, 19 y 20.

La infracción de cualquiera de los artículos de la pragmática de 1695 incrementó los valores del grupo delitos que quebrantaban las medidas de prevención y seguridad, donde se hallaba la acusación de vagabundeo, causa por la que fueron condenados algo más del 12 por 100 de los forzados gitanos (90).

En pocas ocasiones se detalló claramente en qué consistió la contravención. Incluso, cuando existieron asientos dobles de un mismo galeote (91), llegaron a registrar apreciaciones diferentes de un mismo delito. Por ejemplo, en uno de los asientos del vizcaíno Diego Cavaría se especificó que fue condenado por vagabundo (92), en tanto que en el otro se señaló que lo fue «por ser gitano y hablar la lengua de tal» (93); y, aunque ambas imputaciones

(89) *Ibidem*, ff. 308r-310r.

(90) Es de destacar la arbitrariedad con que se dictaron las sentencias. A un mismo delito correspondió en ocasiones una apreciable diferencia de años. Tomando por ejemplo el delito de contravención a las pragmáticas, tenemos los casos de Pedro de Torres y Pedro Tirado, el primero sentenciado a ochos años, en tanto que el segundo lo fue sólo a dos [*Ibidem*, ff. 101 v., 293 r.].

(91) Estos asientos se hallan insertos en los libros 19 y 20 de los generales de forzados.

(92) AAC, *L.G.F.*, 20, f. 29v.

(93) AAC, *L.G.F.*, 19, f. 39v.

tienen en común la contravención a las pragmáticas promulgadas contra gitanos, los delitos de vagabundo y pertenecer a esta etnia constituyeron dos tipologías penales diferentes que algunos tribunales de justicia confundieron, siendo escasas las ocasiones en que las sentencias estuvieron perfectamente definidas y conformes a derecho (94).

Por otro lado, la presunción de culpabilidad fue suficiente para condenar a algunos gitanos, a pesar de que no se hubiera demostrado plenamente el delito. Francisco Cortés Jiménez, por ejemplo, fue víctima de las sospechas de unos vecinos que se querellaron contra él por «haberles faltado algunas cabalgaduras», lo que le valió una condena de dos años de galeras por parte de la Chancillería de Granada (95).

Aunque la parquedad de información en los registros fue la nota predominante, en ocasiones se describían con gran detalle los delitos que habían motivado las condenas. Así, podemos saber que Antonio Medrano fue condenado a diez años de galeras por la justicia de la villa de Guadalcanal, «por haber escalado y robado del convento de Nuestra Señora de la Piedad de la Orden de San Francisco en dicha villa una mula; y haber quebrantado la pragmática de su majestad, publicada últimamente contra los gitanos». A todo ello se le añadió el practicar «trueques y ventas de cabalgaduras», así como no arreglarse «a vivir como ordena en dicha pragmática», algo que se hacía extensible al resto de la comunidad gitana (96). Otro caso en que el escribano de galeras detalló minuciosamente el delito cometido lo hallamos en el asiento del gitano francés Esteban Pierres, condenado por «haber ayudado a Juan de Tula a entrar por el tejado de la casa del molino harinero de dicho lugar para robarlo (...), y por haber hurtado asimismo unas azadas, una colmena, una oveja; y, por gitano vagabundo y de mala vida» (97).

La condena media de los 126 gitanos rematados al remo durante este período rondó los 6,6 años, siendo frecuente hallar otras penas complementarias a galeras, como las de azotes —en un 25,19 por 100— (98) y destierro —4,72 por 100—. Incluso en tres casos —el 3,93 por 100— se estipuló en la sentencia el cumplimiento de las tres penas.

Hay que añadir a todo lo apuntado que los casos en que se aplicó la pena de destierro procedieron todos ellos del País Vasco y Navarra, lugares donde

(94) Otro caso con cierta confusión fue el de Juan Abrillas, al que se le impusieron seis años «por vagabundo y haber contravenido a la real pragmática». *Ibidem*, f. 312r.

(95) A.A.C., *L.G.F.*, 20, f. 56 r.

(96) A.A.C., *L.G.F.*, 19, f. 67 v.

(97) A.A.C., *L.G.F.*, 20, f. 39 r. Igualmente, destaca el relato de las andanzas que Agustín de Urtazábal hizo junto a otros compañeros de su misma etnia, por las que fue sentenciado a nueve años y 100 azotes «por vagabundo y lo que es [gitano], viviendo de robos y haberle cogido con cantidad de carne y pellejos de ganado menudo y en compañía de otros haber hecho resistencia a la justicia y escopeteándola» [A.A.C., *L.G.F.*, 19, f. 255 r.].

(98) Es de destacar cómo en su origen las galeras se implantaron para eliminar las penas denigrantes y crueles, tales como los azotes o las amputaciones de miembros. Sin embargo, como podemos comprobar, el castigo complementario de azotes alcanzó a una cuarta parte de los condenados. Incluso hubo dos casos de reos que tenían «cortadas ambas orejas» [A.A.C., *L.G.F.*, 19, f. 31 v. y 20, f. 42 r.].

tradicionalmente sus justicias no habían consentido asentamientos gitanos en sus jurisdicciones (99).

Son también poco habituales los casos en que el forzado era condenado por dos sentencias de naturaleza distinta. En estas ocasiones, las condenas eran diferentes y debían cumplirse una a continuación de la otra, causa por la que el tiempo de ambas no se acumulaba en una sola. En consecuencia, un forzado podía sobrepasar los diez años de estancia establecidos en galeras (100). Además, una vez en galeras, el forzado podía añadir una amplia variedad de recargas a su condena original (101), extremo este que concurrió, por ejemplo, en Juan Jiménez por limar sus cadenas e intentar la fuga en diciembre de 1698 (102).

La mayor parte de los forzados que fueron sentenciados en esta época pudieron sobrevivir a sus condenas, ya que sólo un 8,73 por cien murió antes de finalizarlas (103). La mayor parte de los fallecidos —un 63,64 por cien— no superaron los dos años de servicio. Por el contrario, uno murió estando ya cumplido sirviendo de buena boya y esperaba su libertad, en tanto que otro sucumbió cuando le restaban sólo dos meses para cumplir. Del resto, únicamente en tres casos hubo gitanos que sobrepasaran la mitad de su condena (104).

A todos estos forzados gitanos que perecieron habría que añadir los nueve desaparecidos frente al cabo de Palos como consecuencia del naufragio de la galera *Nuestra Señora de la Soledad*, acaecido en el temporal de la noche del 23 de noviembre de 1695 (105).

En cuanto a las fugas, tan sólo uno de los forzados gitanos pudo consumarla con total éxito (106), lo que confirma a las galeras como el sistema carcelario más seguro de la España del siglo xvii (107).

(99) AGS, *Guerra Moderna*, Leg. 5060. El regente de Navarra comunicaba en 1749 a Ensenada cómo «por leyes de aquel reino está prohibida la entrada de los gitanos, su vecindad y residencia y, que las justicias han observado siempre con mucho rigor esta determinación».

(100) Es el caso de Juan Moreno, condenado a seis años por la Chancillería de Granada por hurto, en tanto que la otra condena, de cinco años, le fue impuesta por el tribunal de la Inquisición por causa de fe. En total fueron once años, tras los cuales quedó en libertad [A.A.C., *L.G.F.*, 19, f. 46 v.].

(101) Estas recargas se imponían por infracciones a las normas establecidas por los generales de la escuadra, tales como la venta de parte del vestuario que se suministraba, o un intento de fuga, ya fuera propia o de otro que se hallara cercano. Como ocurrió con Diego de Létola, al que se le impusieron tres meses más de galeras por hallarse cercano a los forzados Mateo Pérez y José Muñoz, huidos la noche del 19 de septiembre de 1699. *Ibidem*, f. 259v.

(102) Esta intentona le valió una condena por otros dos años. *Ibidem*, f. 308r.

(103) La cifra exacta no podemos conocerla, por cuanto existen lagunas de información, dado el mal estado del Libro de Forzados.

(104) *Ibidem*, ff. 57r., 98r., 104r., 269v., 275r., 303r., 308v.; y, *L.G.F.*, 20, f. 38v.

(105) *Ibidem*, ff. 23r., 97r., 255r., 260r., 261v., 283v., 286v., 287v.

(106) *Ibidem*, f. 255 r. Se trata de José Asturis, quien tras cinco meses de servicio logró fugarse en el puerto de Cartagena el 13 de mayo de 1695.

(107) Las posibilidades de alcanzar la costa con parte de los grilletos aferrados al cuerpo eran prácticamente nulas. Es más: es probable que muchos de los intentos de fuga que se reflejaron como tales fueran simples suicidios.

SEMBLANZA DE DIEGO GUTIÉRREZ DE CEBALLOS, XIV ALMIRANTE MAYOR DE LA MAR (h. 1270-1330)

Alfonso de CEBALLOS-ESCALERA Y GILA
Doctor en Historia

El oficio del Almirantazgo, que había sido creado por Fernando III y fue consolidado por Alfonso X el Sabio, es el objeto de este breve artículo. Un oficio que ha sido estudiado en las obras de Cesáreo Fernández Duro y de Florentino Pérez Embid, puestas al día en un excelente estudio reciente por José Manuel Calderón Ortega, y bien completadas en cuanto a precisión institucional y visión de conjunto del tránsito del Medievo a la modernidad por el P. Gonzalo Martínez Díez (1). Gracias a estos estudios, hoy sabemos que todavía en los días de Fernando IV el oficio del Almirantazgo no estaba aún bien definido en términos jurídicos e institucionales, puesto que no tuvo una definición jurídico-institucional neta *ab origine*, sino que esta fue conformándose, ampliando o reduciendo sus competencias y funciones a lo largo de los siglos bajomedievales. Es decir que, aunque el Almirantazgo apareció en Castilla a mediados del siglo XIII, sólo una centuria más tarde alcanzará su plena definición institucional, que mantendrá hasta la época de los Reyes Católicos para después ir perdiendo significación política y militar paulatinamente.

Trataré brevemente de uno de los personajes que, al filo de 1300, sirvió el oficio y cargo del Almirantazgo, precisamente durante el reinado de don Fernando IV, que como es sabido fue uno de los más turbulentos de la baja Edad Media. Proclamado rey de Castilla y León, el 26 de abril de 1295, a la muerte de su padre, don Sancho IV, siendo niño de unos diez años quedó bajo la tutela de la reina doña María de Molina y del infante don Enrique el Senador, en medio de una cruenta guerra civil nobiliaria entre los partidarios de don

(1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, 9 vols. Madrid, 1973 (ed. orig., 1895-1903); PÉREZ EMBID, Florentino: *El Almirantazgo de Castilla hasta las Capitulaciones de Santa Fe*. Sevilla. 1944; CALDERÓN ORTEGA, José Manuel: *El Almirantazgo de Castilla: historia de una institución conflictiva (1250-1560)*. Madrid, 2003; MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo: «Los Almirantazgos de Castilla y de las Indias después de 1492», en *Poder y presión fiscal en la América española (siglos XVI, XVII y XVIII)*. Valladolid, 1986, pp. 67-92.

Alfonso de la Cerda (apoyado por Jaime II de Aragón), los de su tío el infante don Juan, los de don Juan Núñez de Lara, y los de otras parcialidades menores. La paz, en todo caso precaria, no se alcanzó hasta 1304, cuando aquella pujante nobleza logró triunfar sobre la Corona, que se vio obligada a hacer concesiones que la llevaron a la casi total impotencia política. Monarca de carácter débil e influenciado, muy caprichoso y gran cazador, su inestable reinado acabará con su repentina muerte el 7 de septiembre de 1312, precisamente cuando se proponía acometer un amplio programa de reformas políticas y reiniciar las campañas de reconquista contra los musulmanes granadinos.

Diego Gutiérrez de Ceballos, señor de Escalante y la Valdáliga (2), hijo mayor de Ruy González de Ceballos, señor de Escalante y de otras villas y lugares, alcalde mayor de Toledo y adelantado mayor de Murcia, y de doña María Fernández de Caviedes, señora de la Valdáliga, fue un caballero montañés nacido hacia el año de 1270, probablemente en el valle de Buelna, territorio central de la actual Cantabria, y allí finó el 8 de abril de 1330, siendo sepultado en la iglesia de San Felices, patronato suyo, donde se conserva su sepultura. Por herencia paterna y materna, fue *solariego* o *natural* de casi sesenta lugares de behetría señorial, repartidos entre los valles centrales de la Montaña, norte de Burgos y norte de Palencia: es decir, un *señor principal* del norte peninsular.

Ciertamente, el de los Ceballos fue, durante la Edad Media, uno de los principales linajes de las Asturias de Santillana; en palabras del profesor San Miguel, «una estirpe pionera en el proceso de inserción de la nobleza septentrional en los cuadros nobiliarios, por vía de desempeño de relevantes oficios y dignidades en la administración central y territorial de la Corona castellana» (3). En lo que abunda el catedrático Carlos Estepa Díaz en su monumental estudio *Las behetrías castellanas*, al tratar de los dos linajes principales de las Asturias de Santillana, los de la Vega y los de Ceballos, a los que clasifica como «nobleza de caballeros y señores», inmediatamente por debajo de los ricoshombres de Castilla (4).

El almirante se casó con doña Juana García Carrillo, hija de Garci Gómez Carrillo, señor de Mazuelo y alcalde mayor de los hijosdalgo de Castilla, y de doña Elvira Álvarez Ossorio, señora que aportó al linaje de Ceballos muchos heredamientos. Algunas fuentes dignas de crédito mencionan un segundo casamiento del almirante con doña Juana de Castañeda, hija de Pedro Díaz de Castañeda, que había sido también almirante mayor de Castilla en los años de 1286-1291.

(2) Con este título figura confirmando el «Ordenamiento otorgado a los concejos de los lugares de Castilla y de la Marina», dado en las Cortes de Medina a 8 de julio de 1305, publicado en *Cortes de los antiguos Reinos de León y de Castilla*. Madrid, 1860-1903.

(3) SAN MIGUEL PÉREZ, Enrique: *Poder y territorio en la España Cantábrica: la Baja Edad Media*. Madrid, 1999, pp. 56-64.

(4) ESTEPA DÍAZ, Carlos: *Las behetrías castellanas*, 2 vols. Junta de Castilla y León, Valladolid, 2003, t. I, pp. 416-426, y t. II, pp. 67-142.

Diego Gutiérrez de Ceballos, señor de Escalante y de la Valdáliga, aparece documentado por vez primera en un documento del 1294 (5) siendo entonces *vasallo* de don Juan Núñez de Lara, y en aquel mismo año se había apoderado de Lerma en su nombre, manteniéndola aún en 1299 (6). En 1298 aparece siendo un decidido partidario del infante don Alonso de la Cerda, a quien seguían los Lara; y así, en Valencia, el 7 de abril de 1298 hizo pleito homenaje al rey don Jaime II de Aragón (7).

En 1303 volvió a la obediencia de don Fernando IV de Castilla, quien lo nombró entonces almirante mayor de la Mar —fue el decimocuarto que ostentó este oficio del almirantazgo de Castilla—, y como tal confirmó todos los documentos regios solemnes, al menos entre el 27 de mayo de 1304 y el 17 de julio de 1306 (8).

(5) En nombre de Juan Núñez de Lara, cobra 20.400 mrs. de los 127.000 que le debían provenir de los diezmos de Santander, Castro Urdiales y Laredo. Mercedes GAIBROIS: *Historia del reinado de Sancho IV de Castilla*. Madrid, 1922-1928, I, págs. XLI-XLII.

(6) En 1299, doña María de Molina quiso someter las plazas que estaban en manos del poderoso don Juan de Lara, aprovechando que este se hallaba en prisión. Pensó la reina en apoderarse primero de Lerma (que tenía Diego Gutiérrez de Ceballos), pero a última hora se decidió a atacar la de Palenzuela. GONZÁLEZ MINGUEZ, César: *Fernando IV de Castilla. La guerra civil y el predominio de la Nobleza*. Vitoria, 1976, p. 88.

(7) ZURITA, Jerónimo de: *Anales de Aragón*. Zaragoza, 1562-1580 y 1579-1604, libro 5, capítulo 32, folio 382. También DE SALAZAR Y CASTRO, Luis: *Historia genealógica de la Casa de Lara*. Madrid, Imprenta Real, 1694-1697, III, página 333 (citado por el camarista de Castilla don Francisco Antonio de Velasco Ceballos en su *Tabla Genealógica de la Casa de Ceballos*, ms. en RAH, col. Salazar y Castro, leg. 15, carpeta 1, núm. 3).

(8) SUÁREZ DE ALARCÓN, Antonio: afirma en sus *Relaciones Genealógicas de la Casa de los Marqueses de Trocifal, Condes de Torresvedra*. Madrid, por Diego Díaz de la Carrera, 1652, página 183; y apéndice, doc. 75, que el privilegio del Almirantazgo se conservaba en el archivo de la Casa de Escalante, y que estaba datado en 1303. He localizado los siguientes documentos confirmados por Diego Gutiérrez de Ceballos: privilegio rodado de 27 de mayo de 1304 (UBIETO ARTEGA, Antonio: *Colección Diplomática de Cuéllar*, Segovia, 1961, documento 54). Sentencia dada en los pleitos sobre límites entre Castilla y Aragón, 8 de agosto de 1304 (*Crónica del Rey Don Pedro*, Año X, capítulo V). Privilegio rodado de 23 de septiembre de 1304 (BENAVIDES, Antonio: *Memorias de Fernando IV de Castilla*, Madrid, 1860-1861, documento CCXCVI). Privilegio rodado de 24 de septiembre de 1304 (*ibidem*, documento CCXCVII). Privilegio rodado de 28 de noviembre de 1304 (*ibidem*, documento CCCXVII). Privilegio rodado de 6 de febrero de 1305 (*ibidem*, documento CCCXXII). Privilegio rodado de 15 de mayo de 1305 (*ibidem*, documento CCCXXXII). Privilegio rodado de 15 de mayo de 1305 (SÁEZ, Emilio: *Colección Diplomática de Sepúlveda*. Segovia, 1956, documento 16). Privilegio rodado de 15 de mayo de 1305 (LÓPEZ CASTILLO, Santiago: *Diplomatario de Salinas de Añana*. San Sebastián, 1984, doc. 16). Privilegio rodado de 8 de junio de 1305 (BENAVIDES, Antonio: *op. cit.*, documento CCCXXXV). Privilegio rodado de 22 de junio de 1305 (*ibidem*, documento CCCXXXVIII). Privilegio rodado de 3 de julio de 1305 (PÉREZ CHOZAS, Ángel: *Documentos del Archivo General de la Villa de Madrid*, Madrid, 1932, documento IV). Privilegio rodado de 15 de septiembre de 1305 (BENAVIDES, Antonio: *op. cit.*, documento CCCXLV; y LIZOAIN, José Manuel: *Documentación del Monasterio de las Huelgas de Burgos*, Burgos, 1985, documento 182). Privilegio rodado de 25 de septiembre de 1305 (*ibidem*, documento 184). Privilegio rodado de 17 de julio de 1306 (*ibidem*, documento 195). En cierto documento aparece como «almirante de las Naos» (en tanto que García de Toledo era «almirante de las Galeras»); pero esta distinción me parece dudosa. En otro documento de 28 de agosto de 1306, ya aparece siendo almirante mayor de la Mar el infante don Juan Manuel (BENAVIDES, Antonio: *op. cit.*, documento CCCLXXII).

¿Cómo llegó Diego Gutiérrez de Ceballos al Almirantazgo Mayor? Consideremos tres posibilidades: la primera, la menos probable, que lo nombrara *motu proprio* el rey, quien sin duda conocería a Ceballos desde su infancia, toda vez que su abuelo Gonzalo Díaz de Ceballos había sido su camarero mayor de 1296 a 1304 (9). La segunda, que alcanzase el cargo por influencia de su señor, esto es, de don Juan Núñez de Lara —notemos que Lara fue nombrado mayordomo mayor del rey en enero de 1302, tras el triunfo de su alianza política con el infante don Enrique (m. 1304) y el infante don Juan el Tuerto (m. 1319), y que de nuevo lo fue a partir del verano de 1306—. Pero, en tercer lugar, y fuera cual fuera la razón palatina de su ascenso al cargo, parece muy posible que la red de parentescos de Ceballos respecto de otros almirantes tuviese mucho que ver en su nombramiento. Porque resulta que Diego Gutiérrez de Ceballos era cuñado de Juan Mathé de Luna (almirante de Castilla entre 1295 y 1299), y que Ceballos estuvo casado en segundas nupcias con Juana de Castañeda, hija de Pedro Díaz de Castañeda (almirante de Castilla entre 1286 y 1291). Este almirante Castañeda era a su vez hermano de Nuño de Castañeda (almirante de Castilla entre 1286 y 1291), padre de Diego Gómez de Castañeda (almirante de Castilla en 1311), consuegro de Pedro Lasso de la Vega (almirante de Castilla en 1278), y padre de doña Inés de Castañeda, amante de don Juan Manuel (almirante de Castilla en 1307).

¿Era Diego Gutiérrez de Ceballos propiamente un marino? ¿Tenía conocimientos navales? Esto no lo sabemos, aunque es de notar que Ceballos sí era un guerrero con amplia experiencia castrense en campaña; y que, por otra parte, la guerra en el mar se hacía entonces a semejanza de la batalla terrestre, y de ahí que en los buques hubiese un *castillo*. Notemos igualmente que Ceballos era montañés y que se había criado probablemente en la villa costera de Escalante. Notemos también que el cargo de almirante no tenía entonces solamente un contenido de mando militar, sino también muchas competencias administrativas y económicas. Y notemos, por último, que uno de sus hijos mandó una galera en 1359, durante la campaña naval contra Aragón, lo que podría sugerir una tradición marítima familiar.

En 5 de julio de 1304 había obtenido del rey el privilegio del pozo salino de Treceño (10). El 28 de febrero de 1308, estando en Santander, fundó dos

(9) SALAZAR Y CASTRO, Luis de: *Casa de Lara*, t. I, f 484. SUAREZ DE ALARCÓN, Antonio: en sus *Relaciones*, al folio 180, afirma que aparece como tal camarero mayor en una escritura notarial del archivo de la Casa de Escalante, fechada en 1296. Como es sabido, el cargo de camarero mayor, en el que sucedió a su yerno Juan Mathé de Luna (el primero que se tituló *camarero mayor*, desde 1286), alcanzó entonces una notable presencia y un gran protagonismo en la corte de Castilla, debida quizá a la íntima confianza y cercanía al rey. Sus principales deberes consistían en la guarda del aposento regio, de sus paramentos, vestiduras, arcas, caudales, joyas y papeles; debía vestir y desnudar al rey, y recaudar los dineros y controlar los gastos de la Casa Real.

(10) El privilegio estaba datado en Burgos, y se conserva el original con su sello de placa en la pieza 13 de las probanzas de un pleito entre los condes de Escalante y el valle de Valdálga (sobre reversión de derechos a la Corona), litigado en 1696 en la Real Chancillería de Valladolid, por ante la escribanía de cámara de Juan de Cos. También en SUÁREZ DE ALARCÓN, Anto-

capellanías en la iglesia de Santa Cruz de Escalante, donde mandó ser enterrado junto a su esposa (11). El 24 de julio de 1308, estando en las Huelgas de Burgos, otorgó ante el escribano Diego Pérez la carta puebla de su villa de Escalante (12). Hacia agosto de aquel mismo año debió de cesar en el oficio de mayordomo del infante don Felipe, cuarto hijo del rey don Sancho IV (13).

En los años posteriores fue mayordomo mayor del infante don Juan el de Tarifa o el Tuerto (1264-1319), tutor de Alfonso XI desde 1312 y señor de Vizcaya por su matrimonio con doña María Díaz de Haro. También por entonces ejerció la justicia en las villas reales de Marquina, Vergara y Léniz, hasta 1317 aproximadamente (14).

En 1315 firmó la hermandad entre los hijosdalgo y los caballeros y hombres buenos de las villas y ciudades del Reino (15), y asistió como caballero a las Cortes de Burgos (16).

Después acabó de fundar la puebla de Escalante y aumentó los bienes familiares con las Cabezas de los Solares. Las particiones testamentarias entre sus hijos se hicieron quizá en 1317, aunque parece probado que no falleció hasta el 8 de abril de 1330 (17). La fundación que hizo en el monasterio de Santa María de Tores (Burgos) está fechada, sin embargo, en 1358 (18).

Ya hemos dicho antes que, según el canciller Ayala, el almirante se casó con doña Juana García Carrillo, hija de Garci Gómez Carrillo, señor de Mazuelo y

nio: *Relaciones*, página 183. Copiado también por el doctor Pedraja de los manuscritos del camarista de Castilla.

(11) SUÁREZ DE ALARCÓN, Antonio: *Relaciones*, p. 183. En esta escritura se nombra aún «almirante mayor de la Mar», oficio que ya no tenía; pero quizá la fecha esté mal leída.

(12) *Ibidem*. Diego Gutiérrez de Ceballos había heredado la mitad de las tierras de Escalante, que habían pertenecido a los Villalobos y a los Castañeda. Es interesantísima esta fundación, porque se trataba de una repoblación en toda regla, sin que falte requisito alguno de los que usualmente se incluían en esta clase de documentos fundacionales en la Edad Media. Véase por menor en SOJO Y LOMBA, Fermín de: *La Merindad de Trasmiera*, t. II. Santander, 1931, pp. 138-139, entre otras muchas de la misma obra.

(13) *El Infante Don Felipe, cuarto hijo de la Reina Doña María de Molina, contaba ahora dieciséis años de edad y tenía ya una acusada personalidad, aunque en este caso se dejó influir por algunos de sus vasallos, que habían conseguido cambiar a Diego Gutiérrez de Ceballos, que Don Fernando IV y Doña María de Molina le habían dado como mayordomo, por Fernán García de Sanabria*. GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César: *op. cit.*, p. 267.

(14) ACHÓN INSAUSTI, José Ángel: *A voz de concejo: linaje y corporación urbana en la constitución de la Provincia de Gipuzkoa, los Báñez y Mondragón, siglos XIII-XVI*. Bilbao, 1995, p. 44, menciona un pasaje del año de 1317 de don Juan, diciendo *como yo tengo del rey la justicia de Marquina e de Vergara e de Lenis e como la tenía fasta aquí Diego Gutiérrez de Ceballos mio mayordomo mayor, e yo agora tengo por bien de dar la justicia ...*

(15) «Día Gutiérrez de Cavallos» firma el segundo de entre los hijosdalgo: *Cortes de los antiguos Reinos de León y de Castilla* (Madrid, 1860-1903).

(16) SUÁREZ DE ALARCÓN, Antonio: *Relaciones*. Apéndice, documento 75 (citado por el camarista de Castilla).

(17) *Ibidem*; citando su epitafio en la iglesia de Santa Cruz de Escalante. Lo admite Charles F.H. EVANS en *Studies in genealogy and family history in tribute to Charles Evans on the occasion of his eighteenth birthday*. Salt Lake City, Association for the Promotion of Scholarship in Genealogy, 1989.

(18) Era de 1396. AHN, Nobleza, Casa Ducal de Frías, leg. 24.

alcalde mayor de los Hijosdalgo de Castilla, y de doña Elvira Álvarez Ossorio. Esta señora aportó al linaje *los algos de Burgos, e las casas, e los mil maravedís, e la martiniega de Tovera* (19). El camarista de Castilla, por su parte, nos asegura que fue su mujer doña Juana de Castañeda, hija del almirante Pedro Díaz de Castañeda y de una de sus dos sucesivas mujeres, doña Mayor de Celada o doña Isabel de Villalobos. Esta señora fue, por tanto, hermana del ricohombre Diego Gómez, de doña Urraca (mujer de Garci Lasso de la Vega, el que murió en Soria), de doña Berenguela (mujer de Lope Rodríguez de Villalobos) y de doña Inés de Castañeda (amante del infante don Juan Manuel, de quien parió dos hijos). Es interesante notar que, cuando el canciller Ayala, en su *Crónica del rey don Pedro*, menciona a Gutierre Díaz de Ceballos, maestro de Alcántara, dice que tenía parentesco «por parte de Castañeda» con don Pedro Manuel, nieto del infante don Juan Manuel y de doña Inés de Castañeda.

Pero de lo que no tenemos duda es de que el almirante Digo Gutiérrez de Ceballos fue padre de tres hijos: Diego Gutiérrez de Ceballos, Gutierre Díaz de Ceballos y doña Elvira Álvarez de Ceballos, en la que a la postre recayó la Casa de Ceballos. De los tres diremos algo.

Diego Gutiérrez de Ceballos, homónimo de su padre, debió de ser el mayor, puesto que heredó el señorío de Escalante junto con las behetrías de Caviedes, Lamadrid, Santa Eulalia, Camargo (partidas con Gutierre Díaz de Ceballos), Cabanzón, Labarces (partida con Gutierre Díaz de Ceballos), Quintanilla del Coco (Burgos), Castrillo de Solanara y Cebrecos (20). Mandó la frontera de Alburquerque y fue señor de Valdayangos y Beleño. Murió soltero, combatiendo en la batalla del Salado, el 30 de octubre de 1340 (21).

Gutierre Díaz de Ceballos, llamado casi siempre *Diego Gutiérrez de Ceballos* quizá en memoria de su hermano mayor, fue señor de Escalante y de la Valdáliga (22) y de las behetrías del linaje —en palabras del profesor Estepa, «era el mayor señor de behetrías en las Asturias de Santillana cuando se redacta el Becerro», en 1352, por encima incluso de ricoshombres— y gozó de la confianza del rey don Pedro I. Fue uno de los 50 caballeros que acompañó al monarca en las vistas de Tejadillo (Zamora), con los nobles levantados contra él, en el año de 1355 (23). Al año siguiente de 1356 figuró entre los

(19) Esta circunstancia la relata el mismo canciller LÓPEZ DE AYALA, Pedro en su *Genealogía de la Casa de Ayala*, conservada en la RAH, col. Salazar y Castro, Ms. B-98. Ha sido transcrita y publicada por el Marqués de Lozoya en su *Introducción a la biografía del Canciller Ayala* (Bilbao, 1950), y estudiada acuciosamente por DACOSTA, Arsenio, en *El «Libro del Linaje de los Señores de Ayala» y otros textos genealógicos*. Bilbao, 2007.

(20) ESTEPA DÍEZ, Carlos: *Las behetrías castellanas*, t. I. Junta de Castilla y León, Valladolid, 2003, pp. 424-425.

(21) LÓPEZ DE AYALA, Pedro: *Crónica del Rey Don Pedro*. Toledo, 1526, año 5, capítulos XI y XXXII; año 6, capítulos IV y XVI.

(22) En 1353, y en unión de sus hermanos, perdonó a sus vasallos de Escalante los 200 maravedís que estaban obligados a pagar cada siete años, cuando el rey cobraba el de la moneda forera. T. II. SOJO Y LOMBA, Fermín de: *Ilustraciones a la historia de la M.N. y S.L. Merindad de Trasmiera*, t. II. Madrid, 1931, pp. 138-140, 154.

(23) *Ibidem*, año 5, capítulo XXXII. Se le llama «Diego Gutiérrez de Zaballos».

cuatro caballeros que, como parientes suyos, Juan Fernández de Henestrosa dejó en rehenes en Toro a la reina doña María, que así lo liberó; y aunque luego Henestrosa no cumplió su palabra, la reina no quiso vengarse de estos rehenes y los mandó liberar (24). Fue el mismo rey don Pedro quien, en 13 de septiembre de 1355, sabedor de que don Fernán Pérez Ponce, maestre de la Orden de Alcántara, era finado, mandó a los freires de la orden que tomasen por maestre a este don Diego Gutiérrez de Zaballos, «que era un gran caballero e queríalo el Rey muy bien». Y fue así electo vigesimoprimer maestre de la Orden de Alcántara, a pesar de que don Gutierre ni siquiera era caballero de ella, por lo que esta merced regia no fue aceptada de buen grado por parte de los alcantarinos. El rey le mandó luego ir por *frontero* a la villa de Palenzuela, que estaba sublevada a favor de los infantes don Enrique y don Fadrique; pero tardó en apoderarse del castillo, y mientras tanto los parientes de doña María de Padilla intrigaron contra Ceballos en Palacio, haciendo creer al rey que el maestre quería unirse a los rebeldes.

Entonces don Pedro I le mandó ir solo a Morales (en tierra de Toro, cuyo cerco estrechaba el rey), donde le prendieron sin oírle. Fue entregado el 10 de noviembre de 1355 a Juan Alonso de Benavides, alguacil mayor regio, quien lo encerró en el alcázar de Zamora, tratándolo ásperamente. A los pocos días, sabido esto por Juan Fernández de Henestrosa, tío de doña María de Padilla y camarero mayor del rey, pidió al monarca su entrega *porque era su pariente*, y lo trasladó a su torre fuerte de San Pedro de Latarce, de donde a los pocos días escapó una noche por una ventana, huyendo a Aragón (25). No duró por lo tanto su maestrazgo sino dos meses escasos (26).

Vuelto al favor regio en 1359, sirvió a don Pedro en la armada naval contra Aragón, en la que mandó una galera (27), y al año siguiente de 1360 fue nombrado adelantado y capitán general del reino de Murcia. Pero pronto cayó en desgracia con el rey porque se dijo que aconsejó al prior de la Orden de San Juan y a su hermano que huyeran a Aragón cuando el monarca hizo matar a Gutierre Fernández de Toledo, tío de ambos. Quiso defenderse este caballero retando a su acusador, «pero el Rey non quería bien al dicho Día Gutiérrez, e fízole prender en la atarazana de Sevilla, e después fue llevado a Córdoba, e en la prisión do estaba, en la cárcel que dicen de los Infantes, allí fue muerto». Corría el año de 1364, y no había llegado a tomar estado matrimonial (28).

(24) *Ibidem*, año 6, capítulo IV. Se le llama «Diego Gutiérrez de Zaballos».

(25) *Ibidem*, año 6, capítulo XVI. Donde siempre se le llama *Diego Gutiérrez de Ceballos*, al igual que hace el mismo autor en su genealogía. Véase también a Vicente DÍAZ MARTÍN, Luis: *Los Oficiales de Pedro I de Castilla*. Valladolid, 1987, pp. 154 y 157-158.

(26) RADES DE ANDRADE, FRANCISCO DE: *Crónica de las tres Órdenes y Cavallería de Santiago, Calatrava y Alcántara*. Toledo, por Juan de Ayala, 1572, pp. 27 y 28. Real Academia de la Historia, colección Salazar y Castro, ms. I-1, f. 113.

(27) LÓPEZ DE AYALA, Pedro: *Crónica del Rey Don Pedro*, año 10, capítulo XI.

(28) *Ibidem*, año 11, capítulo XX.

Por fin, doña Elvira Álvarez de Ceballos, hija mayor. Se crió en la casa de doña Leonor, reina de Aragón (29). A la muerte de sus hermanos quedó heredera desde 1364 de la Puebla de Escalante, Caviedes y la Valdáliga, Treceño y sus concejos, y la Torre de Ara. Aunque el rey don Pedro quiso privarla de esta herencia, don Enrique II le otorgó privilegio confirmándosela (según dice Suárez de Alarcón, que afirma haberlo visto). Falleció doña Elvira el 23 de agosto de 1372 (30), siendo sepultada en el monasterio dominico de Quejana (Álava), donde aún se muestra su sepulcro con bulto yacente. Fue esposa de don Fernán Pérez de Ayala, señor de Ayala, el famoso entregador de Álava a Castilla en 1322, embajador en Francia y merino mayor de Guipúzcoa, muerto en 15 de octubre de 1385 y sepultado también en dicho monasterio, fundación suya. Tuvo este matrimonio tres hijos y ocho hijas, y de los primeros fue el mayor don Pedro López de Ayala, canciller de Castilla y gran cronista de sus monarcas coetáneos.

Por la prole de doña Elvira llevan la sangre de los Ceballos montañeses los reyes de Castilla y de Aragón —fue bisabuela de Fernando el Católico—, y por ellos los reyes de España y los príncipes de casi todas las casas reales europeas, así como muchos grandes y títulos de ambos reinos.

(29) Nacida hacia 1307 y muerta en 1359. Fue esposa, desde 1329, de Alfonso IV, de quien enviudó en 1336, volviendo a Castilla.

(30) PAZ Y MELIA, Julián: *Árboles genealógicos de las Casas de Berwick, Alba y agregadas*. Madrid, 1927.

LA HISTORIA VIVIDA

José Antonio OCAMPO

Veja-Murguía Hnos., el astillero gaditano que construyó el acorazado *Emperador Carlos V*

Como saben nuestros lectores, el acorazado *Emperador Carlos V* (popularmente, el *Carlos Usted*) fue construido en el astillero gaditano Veja-Murguía Hnos., inaugurado en julio de 1891. Su proyecto estaba incluido en el Plan Beránger de 1886. Dimitido este ministro por no estar de acuerdo con el indulto al general Villacampa, su relevo, Rafael Rodríguez de Arias, hizo suyo el plan, introduciéndole algunas modificaciones. Entre ellas, aplicar a este acorazado los fondos previstos para los torpederos. Así, el acorazado (cruceiro acorazado) fue adjudicado al astillero citado como compensación —y la presión de la sociedad gaditana—, ya que meses antes se le habían dado otros cuceros a los astilleros del Nervión. La adjudicación no se hizo sin superar serias dificultades puestas por el Centro Técnico de Marina, el cual, entre otras cosas, lo consideraba caro. Se botó al agua en marzo de 1895 y pasaba por ser el mayor y uno de los mejores buques de nuestra Armada. Por real orden se dispuso que su proyecto estuviera basado en el tipo «Blake» inglés y se acordó que su construcción fuera supervisada por un ingeniero de esa nacionalidad. En general, sus dimensiones coincidían con las del también acorazado *Pelayo* (de 9.802 toneladas, construido en Tolón y botado en 1886), y su desplazamiento era de 9.235 toneladas, con una autonomía de 12.000 millas y un blindaje de 50 milímetros en los costados y de 250 en las torres. Iba armado con dos cañones de 28 centímetros «González-Hontoria», en barbata, uno a proa y otro a popa; diez (¿8?) de 14 del mismo sistema y carga simultánea; 4 Krupp de 10,5; 4 Nordenfelt de 57 milímetros de tiro rápido; 4 ametralladoras Maxim de 37, y dos Sarmiento de 7, de carga simultánea. Además, disponía de seis tubos lanzatorpedos.

La propulsión se hacía con dos hélices de cuatro palas movidas por medio de dos máquinas de vapor verticales de cuatro cilindros y triple expansión de 15.000 caballos, fabricadas en La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona; y disponía de 12 calderas de carbón, cilíndricas de llama de retorno, de 10,3 kg/cm², que podían funcionar con tiro natural o con tiro forzado para aumentar la potencia. Los humos se evacuaban por tres altas chimeneas en candela, y todavía con sus dos palos de vela, ofrecía una silueta potente e inconfundible.

El buque, mandado por el capitán de navío José María Jiménez Franco, llevaba embarcada una compañía de Infantería de Marina, además de una dotación de 589 hombres

Cuando el buque estaba en Tolón (Francia) montando la instalación eléctrica de las torres, fue requerido, sin terminar las obras, y agregado a la escuadra del almirante Cámara, la cual no llegaría a entrar en combate.

El *Carlos V*, después de hacer de Escuela de Marinería y Aprendices Torpedistas Electricistas en Ferrol en 1924, sufrió la baja definitiva en la Armada el 31 de diciembre de 1931.

Anticipamos estas notas del buque como una somera referencia a las dificultades de construcción de un buque de ese porte, así como a la capacidad del astillero de Veá-Murguía para colaborar en el desarrollo de los planes de la Armada; pero es de esta factoría misma de la que nos proponemos hablar hoy en esta sección de La historia vivida. Veamos.

Insertado en una sección denominada «Españoles inverosímiles», de la revista *Nuevo Mundo*, del 8 de septiembre de 1915, encontramos un suelto titulado «Los constructores del *Carlos V*», firmado por Dionisio Pérez y dedicado al entonces presidente del Consejo de Ministros, don Eduardo Dato. En él, el autor trata de sacar a la luz pública la labor realizada y el empeño de estos dos hermanos en el campo de la construcción naval en una época en la que España carecía de un desarrollo industrial suficiente para acometer tamaña empresa sin recurrir a la industria extranjera.

Así se expresaba el autor.

«A D. EDUARDO DATO:

»Es posible — ¡han pasado tantos años! — que no recuerde usted aquellas palabras de Silvela. Había asistido a la botadura del *Carlos V* en los astilleros Veá-Murguía; había padecido aquella tremenda noche de inquietud en que supimos la noticia del naufragio maldito del *Reina Regente*, y luego, en un vapor de Ibarra, acompañado por usted y otros amigos, entre quienes se contaba mi humildad, fuimos hasta Huelva. Una de aquellas noches, cuando cenábamos a bordo y Silvela nos deleitaba con las gracias inacabables de su ingenio, tuvo un recuerdo para los fundadores del astillero donde se había forjado la nueva máquina de guerra.

»Pagarán cara su locura. No fue mayor la que hizo Krupp en Alemania; se lanzó a realizar el ensueño de una formidable factoría militar, cuando nadie podía calcular que se iba a luchar con Dinamarca, con Austria y con Francia. Quiso que su nación tuviera la más sólida independencia que pueda tener un país, la de la fabricación de sus armamentos guerreros, y quiso lograr eso con un capital exíguo, con un puñado de marcos; pero cuando la realidad empujaba a Krupp hacia el fracaso, apareció el auxilio personal del Emperador y tras él, el de todos los grandes hombres que estaban forjando, en el yunque de Prusia, la poderosa Alemania de hoy. Pero en España no hay esos hombres. Cánovas no se atreverá a arrancar a las Cortes una segunda Ley de Escuadra, y esos hermanos Veá-Murguía, que han enterrado sus fortunas en ese astillero, se encontrarán sin barcos que construir. Se arruinarán, y cuando no les quede una peseta y vuelvan los ojos hacia el Estado, las gentes creerán que a falta de

planchas de acero que forjar, se intenta organizar un chanchullo de papel sellado...

»Y ocurrió así. Los hermanos Vea-Murguía poseían unas saneadas fortunas, cuyas rentas cobraban en buenos cupones. Cuando Cánovas intentó decorar un poco a España, para que pudiera comenzar a aspirar a intervenir en la vida europea, se produjo en Cádiz uno de esos movimientos de opinión, tan fáciles en los impresionables pueblos andaluces. Comenzaba ya la decadencia de aquella capital cuyo tráfico comercial se llevaba Sevilla crecientemente a medida que mejoraba su puerto interior. Era una fatalidad de los tiempos. Las nuevas rutas comerciales se iniciaban en Algeciras con Marruecos; en Santander, Gijón, Coruña y Vigo con América.

»Alguien indicó que el porvenir de la bahía gaditana estaba en la construcción naval, no había hierro ni carbón en sus proximidades pero resurgía en aquellas palabras un ideal de Carlos III. Lo que faltaba eran patriotas, eran espíritus industriales que fuesen capaces de sentir la abnegación de los buenos ciudadanos y la ambición honrada de los espíritus grandes. Y los Vea-Murguía quisieron ser estos buenos ciudadanos. ¿A qué contar la tremenda historia? Eran millonarios; en unos fangales hicieron construir un astillero; como en un cuento de hadas surgió la factoría donde trabajaban millares de obreros. Cuando se botó al agua el *Carlos V*, los Vea-Murguía estaban arruinados. No había más buques que hacer. Los obligacionistas, a quienes la ley ampara — ¡nuestras leyes sin corazón! — fueron apoderándose de lo que allí quedaba: los talleres cerrados, las máquinas paradas, la colmena fecunda de donde había huido el enjambre humano...

»Un día, este Vea-Murguía que ha muerto hace poco, vino a Madrid, lo llevé a casa de Canalejas y este escuchó, más de mí que del millonario arruinado, la tremenda historia. Usted, querido don Eduardo, habrá sentido muchas veces lo que Canalejas sintió en aquel momento. Ser presidente del Consejo de Ministros, que en este país de ficción constitucional es serlo todo, y no poder hacer patria, ni hacer justicia, ni romper los miserables obstáculos que impiden aquí todo empeño noble. Era la angustia íntima de aquel Cánovas de los últimos años, tan grande, tan lleno de ideas, tan culto, contemplando la infecundidad de su obra, viendo la España caciquil y descreída que había hecho. Era la angustia de aquel Silvela cuyo espíritu sutil superaba al de los más avispados políticos que han hecho naciones en el mundo, confesándose impotente para dirigir a España; es Maura fracasado en pleno poderío.

»Así Canalejas nos decía: “En todas nuestras cargas de justicia no habría ninguna que lo fuera tanto como la de reconstituir la fortuna de estos hombres que quisieron ser dignos de una gran patria, pero la dificultad de realizarlo es enorme”. Y cuando Canalejas pensaba llevar valientemente la cuestión a un Parlamento que votaba pensiones a porrillo, fue asesinado.

»Estos días, Vea-Murguía ha muerto. Ha muerto siendo modestísimo empleado de la Diputación.

»Allá queda una viuda en pobreza. Estos españoles inverosímiles nos probaron que aquí nadie debe sacrificarse por su patria. Pero usted, don

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Eduardo, es un hombre de corazón. Usted debe recordar la profecía de Silvela y debe reconstruir esta historia, en la que hasta el Banco de España, obligacionista, salva sus pesetas y debe ofrendar una reparación a la memoria de aquellos ilusos que eran millonarios y paladearon la amargura de quedarse pobres por una patria que no tiene corazón».

DOCUMENTO

Instrucción sobre la corta de árboles para la construcción de buques, siglo XVIII

Se trata de una instrucción sobre lo que deberán observar las personas destinadas a cortar árboles para la construcción de seis navíos de 70 cañones, en los montes de Valencia y Cataluña, firmada el 15 de noviembre de 1748 por el marqués de la Ensenada.

Archivo del Museo Naval de la Armada. Madrid. Colección de Documentos de Vargas Ponce. Ms. 0083, doc. 54, f. 188.

854 253 189

Instrucción de lo que deberán observarse en la Corta de Arboles para construcción de 6. Navios de 70. Cañones en los puertos de Valencia, y Castellón las Remoras que se destinaren à emplearse en ella

La Corta de Arboles de Roble se deberá hacer precisamente en las lunas menguantes de los meses de Enero, Diciembre, Enero, y Febrero, y no en otro tiempo.

Después de hacer la Corta se dexarán los Arboles con todas sus ramas, y cortarán hasta el mes de Mayo que será tiempo de labrarlos con las proporciones que corresponden.

Al tiempo de la Corta se deberán dar las proporciones de las piezas para que el árbol y tronco de ellas sea menos cortoso, por que la demandada madera que se acostumbra dexar quando se labra, y quitado después en los Arboles, aumentaba considerablemente los gastos, y ocupaba sin utilidad la elustrancia.

Se ha de tener presente que en los puertos en donde hay Arboles de Roble se requieren, suelen encontrar se entre ellos, unos que llaman hembra, o Quejigo, cuya calidad ni es buena, ni de duración, y se podrá conocer por las ojas que les tienen muy cortadas, y vueltas, la corteza muy delgada, y la madera blanqueada. El verdadero Roble tiene las ojas anchas, mucha corteza, y la madera sobre colorada, mas fuerte.

En la Corta, no se han de dexar los Arboles que se conozca son muy viejos porque faltándoles ya el vigor que tuvieron, no son de duración, y así se preferirán aquellos que tengan poca madera que quitar en la labra.

Se ha de tener en diferentes partes Arboles, que los arboles han sido trasplantados, y se ha de tener presente, que esta es la mejor calidad del Roble por su mucha duración.

No se de vera apreciacion qualquier arbol
de Lincea, si se considerare que podra servir para una
Piera principal, como son Curbar, Viquillar, Varangan,
& Muzanday. Esta calidad de maderas no tiene otra
medida que la de un demaniado pesada, aunque para
los fondos es ual am.

Los Arboles para Cortar, y Tablexeria debenan
ser de los que han sido trasplantados, y nuevos, pe-
ro se de vera tener cuidado de si al derriivarlos descu-
ben que el tronco sea como acobillado, y
entre abieno, en cuyo caso no podran servir para una
piera, porque aun antes de ser empleados se rasgan
enteramente.

San Lorenzo el 15 de Noviembre de 1748. = El
Canciller de la Emenda.

[Faint, mostly illegible handwritten text, likely bleed-through from the reverse side of the page.]

Instrucción de lo que deberán observar en la corta de árboles para construcción de 6 navíos de 70 cañones en los montes de Valencia, y Cataluña las personas que se destinasen a emplearse en ella.

La corta de árboles de Roble se deberá hacer precisamente en las lunas menguantes de los meses de Nob.^o, Diciembre, Enero, y Febrero, y no en otro tiempo.

Después de hecha la corta se dexarán los Árboles con todas sus ramas, y cortezas hasta el mes de mayo que será tiempo de labrarlos con las proporciones que corresponda.

Al tiempo de la corta se deberán dar las proporciones de las piezas para que el acarreo y transporte de mar sea menos costoso, porque la demasiada madera que se acostumbra dexar quando se labra, y quitaba después en los astilleros, aumentaba considerablemente los gastos, y ocupaba sin utilidad las maestranzas.

Se ha de tener presente que en los montes en donde hay Árboles de Roble legítimos, suelen encontrarse entre ellos unos que llaman hembra o quegigos, cuya calidad ni es buena, ni de duración, y se podrá conocer por las ojas que las tienen muy cortadas, y rizadas; la corteza mui delgada, y la madera blanquisca. El verdadero Roble tiene las ojas anchas, muestra más corteza, y la madera sobre colorada más fuerte.

En la corta, no se han de derrivar los Árboles que se conozca son mui biexos porque faltándoles ya el vigor que tuvieron, no son de duración; y así se preferirán aquellos que tengan poca madera que quitar en la labra.

Suele haver en diferentes montes Arboledas que los Árboles han sido trasplantados, y se ha de tener presente, que esta es la mexor calidad del Roble por su mucha duración.

No se deberá despreciar cualquier Árbol de Encina, si se considerare que podrá servir para una pieza principal, como son curbas, orquillas, varengas y buzardas. Esta calidad de madera no tiene otra nulidad que la de ser demasiado pesada, aunque para los fondos es útil así.

Los Árboles para cintas y tablonería deberán ser de los que hayan sido trasplantados, y nuevos; pero se deberá tener cuidado de si al derrivarlos descubren que el corazón está como acebollado, y entre abierto, en cuyo caso no podrán servir para estas piezas, porque aun antes de ser empleados se rajan enteramente.

San Lorenzo el R.^o 15 de Noviembre de 1748. El Marqués de la Ensenada.



Cortesía del autor, José R. Larburu Echániz.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

El Real Instituto y Observatorio de la Armada

Los orígenes del Real Instituto y Observatorio de la Armada, radicado en San Fernando, Cádiz —el observatorio astronómico más antiguo de España—, se remontan al siglo XVIII. Jorge Juan, capitán de la Compañía de Guardias Marinas desde 1751, propuso al marqués de la Ensenada la idea de instalar un observatorio en el castillo de la Villa (Cádiz), sede de la Academia de Guardias Marinas. Con ello se pretendía que los futuros oficiales de la Marina aprendiesen y dominasen una ciencia tan necesaria para la navegación como era entonces la astronomía. El castillo, que se hallaba entonces en mal estado, fue demolido en 1847, no obstante haberse informado de que «era un monumento antiguo y no debía cambiársele de forma». En ese lugar se construyó posteriormente una fábrica de aserrar madera.

El personal científico del Observatorio ha sido a lo largo del tiempo de procedencia muy diversa. Profesores de la Academia de Guardias Marinas hacían trabajos en el Observatorio, que por aquel entonces era una dependencia de la Academia para prácticas de los alumnos.

Desde 1753 el entonces Real Observatorio de Cádiz fue ganándose un merecido prestigio en el contexto astronómico europeo, gracias a los importantes trabajos desarrollados por personajes como Luis Godin y Vicente Tofiño y el apoyo técnico y científico prestado a las expediciones ilustradas.

En 1798 el Observatorio fue trasladado a la Isla de León, donde había sido construido, según los planos del arquitecto gaditano Gaspar de Molina y Zaldibar, marqués de Ureña, el magnífico edificio que ha llegado hasta nuestros días. A partir de 1804, desaparece la dependencia orgánica de la Academia de Guardias Marinas y comienza la andadura científica de la Institución a lo largo del nuevo siglo, marcado por personalidades tan conocidas como José Sánchez Cerquero o Cecilio Pujazón. A sus tareas astronómicas originales se fueron añadiendo misiones tan importantes para la Armada y para la ciencia española como el cálculo de las efemérides y la publicación del *Almanaque Náutico*, el Curso de Estudios Superiores —de Ciencias Sublimes o de «Sabios», como también se le ha llamado entre nosotros—, el Depósito de cronómetros e instrumentos de la Marina y las observaciones meteorológicas, sísmicas y magnéticas.

Sin tratar de ser exhaustivos, diremos, a modo indicativo, que a finales del siglo XVIII, período del que estamos hablando, pasaron por el Observatorio jefes y oficiales de la Armada tan destacados como Alejandro Malaspina, Rodrigo Armesto, Dionisio Alcalá Galiano, Máximo Riba Agüero, Cosme Damián Churruga, Miguel Gastón, José Espinosa Tello, Joaquín Hidalgo, José Lanz, José Agustín O'Connock, Sebastián Páez de la Cadena, Juan Vernacci, y otros.

Damos a continuación la lista de los directores que han regido esta institución desde sus comienzos:

Julián Ortiz Canelas, 1804-1821, capitán de navío; José Sánchez Cerquero, 1821-1847, brigadier honorario; Saturnino Montojo Díaz, 1847-1856, brigadier; Francisco de P. Márquez Roco, 1856-1869, brigadier; Cecilio Pujazón García, 1869-1891, capitán de navío; Juan Viniegra Mendoza, 1891-1903, contralmirante; Miguel García Villar, 1903, capitán de fragata fallecido a los tres meses; Tomás Azcárate Menéndez, 1903-1921, contralmirante; León Herrero García, 1921-1940, contralmirante honorario; Wenceslao Benítez Inglot, 1940-1954, contralmirante honorario; Francisco Fernández de la Puente Gómez, 1954-1965, contralmirante; Vicente Planelles Ripoll, 1965-1966, contralmirante; Mariano Rodríguez Gil de Atienza, 1966-1977, capitán de navío; Alberto Orte Lledó, 1977-1985, contralmirante; Manuel Catalán Pérez Urquiola, 1985-1995, contralmirante; Rafael C. Boloix Carlos-Roca, 1996-2004, capitán de fragata; Juan Carlos Coma Sanmartín, 2004-2006, capitán de navío; Fernando Belizón Rodríguez, 2006-2004, capitán de navío.

Digamos, por fin, que en la historia del Observatorio aparece un astrónomo, Francisco Hoyos Larabiedra, ingresado en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz el 14 de julio de 1800, cuya increíble vida profesional incluye, entre otras acciones meritorias, una Cruz Laureada de San Fernando de tercera clase, por su colaboración con las autoridades en el restablecimiento del orden con ocasión del alzamiento del 13 de mayo de 1848 en Sevilla, ciudad donde fallece el 6 de septiembre de 1854 siendo jefe de escuadra.

Sección de Efemérides

Para llevar a cabo la actividad científica del Observatorio está, entre otras, la Sección de Efemérides, cuya función es efectuar los estudios teóricos y los cálculos de las efemérides astronómicas siguiendo las normas internacionales, y su publicación de la forma más adecuada a sus aplicaciones náuticas y geodésicas.

En la actualidad, publica esta sección las *Efemérides Astronómicas*, para uso de astrónomos y geodestas, y el *Almanaque Náutico*, en versiones normal

y reducida, para uso del navegante naval o aéreo. Para sus cálculos dispone de dos ordenadores de suficiente capacidad para procesar, además de los cálculos que requieren las distintas secciones del Observatorio, las observaciones astronómicas y geofísicas. Uno de estos ordenadores actúa de servidor de una red local de PCs Ethernet que también gestiona las comunicaciones externas de transmisión-recepción de datos.

También es propio de la Sección de Efemérides informar en materia de Mecánica Celeste y proporcionar datos sobre eclipses, ortos y ocasos de Sol y Luna, fases de la Luna, etcétera. Esta información se refleja en los «Fenómenos astronómicos» que se editan con periodicidad anual.

Además de los almanaques, existen en el Observatorio otras aplicaciones comerciales que hacen cálculos astronómicos y de navegación, pero las oficinas relacionadas con ellos se mantienen como centros de referencia, para no competir en el mercado.

Sección de Astronomía

Esta sección desarrolla su labor dentro del campo de la astronomía de posición. Su función básica es la determinación de la posición de los astros y otras magnitudes relacionadas con la astronomía.

El Observatorio participa, junto a los observatorios de Greenwich y Copenhague, en los trabajos de observación e investigación del Círculo Meridiano Danés, cuya instalación en la isla de la Palma permite la confección de catálogos estelares de gran extensión y precisión.

Su círculo meridiano Grubb-Parsons es el instrumento fundamental de la astronomía de posición. Su prevista modificación y automatización complementará el estudio de la esfera celeste en coordinación con el Círculo Meridiano de Canarias. El astrolabio Danjon es uno de los instrumentos que participó con mayor actividad en la determinación de la hora astronómica a escala global desde 1968 hasta 1983. El astrógrafo Gautier participó en el programa organizado por el Congreso Internacional de Astronomía en 1887 para levantar una carta fotográfica del cielo y un catálogo fotográfico. En colaboración con otros centros se estudian las posiciones fotográficas de estrellas, nebulosas, planetas y otros. Otros telescopios, como el ecuatorial Cooke, se utilizan en la observación de fenómenos astronómicos tales como ocultaciones de estrellas por la Luna, eclipses y otros.

Sección de la Hora

Se dedica esta sección a la conservación, con la máxima precisión y exactitud, de las escalas de tiempo en uso y de la difusión de estas en la forma más conveniente para las distintas necesidades científicas, de navegación y de la industria nacional.

Sus instalaciones comprenden 10 relojes atómicos de haz de cesio, patrones primarios fundamentales de frecuencia y tiempo, y dos patrones de rubidio, patrones secundarios de frecuencia. Con ellos se mantiene una escala de Tiempo Universal Coordinado propia UTC (ROA) contrastada permanentemente por la Sección de Tiempo del Buró Internacional de Pesas y Medidas (BIPM), y cuyas diferencias con el Tiempo Universal Coordinado se publican periódicamente. Esta escala es la que en la actualidad rige la Hora en España y se difunde desde 1976 con una emisora de 1 kilovatio.

El Real Instituto y Observatorio de la Armada, sito en San Fernando (Cádiz), participa activamente en la intercomparación de su escala de tiempo con los laboratorios de tiempo del resto del mundo y en la colaboración para la inclusión de todos sus relojes en la determinación del Tiempo Atómico Internacional.

La Sección de la Hora ha desarrollado los equipos de precisión necesarios para resolver en la Armada los distintos problemas que plantea el mantenimiento de un tiempo preciso a bordo, resultado de lo cual son dos modelos de Central Horaria Naval actualmente en uso en los buques y unidades de la Armada.

El Servicio de Calibración es el responsable del Laboratorio de Calibración de la sección, el que, integrado en el marco de las diferentes empresas nacionales de calibración, emite certificaciones como laboratorio patrón de las calibraciones efectuadas a los patrones de tiempo y frecuencia de los laboratorios secundarios de la cadena de control de calidad en la industria española.

El Servicio de Cronometría Naval es el responsable de la adquisición, mantenimiento y control de los más de 4.500 relojes y cronómetros marinos que se encuentran distribuidos en más de 500 dependencias y unidades de la Armada.

Sección de Geofísica

Corresponden a esta sección las materias relacionadas con la geofísica y la geodesia. Radica en ella el Observatorio Geofísico de la Armada, y desarrolla la investigación en los campos del geomagnetismo, la sismología y satélites.

Para el mantenimiento de la cooperación iniciada en 1891 con las asociaciones internacionales de geomagnetismo, la instalación geomagnética se ha trasladado al barrio de Jarana (Puerto Real), con el fin de evitar las interferencias ambientales.

Dentro de los cometidos de esta Sección de Geofísica del ROA están los de liderar y participar activamente en múltiples proyectos científicos geofísicos o geodésicos (Zona Económica Exclusiva, campañas antárticas...), bien sean propios o por iniciativa de otras instituciones. En ellos ha utilizado varios buques: *Hespérides*, *Tofiño*, *Vizconde de Eza*, como plataformas de adquisición de datos.

El estudio de la sismología ha sido otro de los campos tradicionales de la sección desde 1898, y cuenta en la actualidad con una red sísmica de corto período con nueve estaciones situadas en diferentes puntos del suroeste de Andalucía, que transmite por radio UHF-VHF al Observatorio para el registro de los sismos próximos.

Una estación de Largo Período de tres componentes, localizada en los túneles del Observatorio, para el registro de los sismos lejanos.

Es también responsabilidad de esta sección el mantenimiento de las cooperaciones en el campo de la geodesia, incluida la observación de satélites artificiales, técnica a la que el Observatorio se incorporó desde sus comienzos en 1958. Asimismo se encarga de la Estación Meteorológica del Observatorio, con la que colabora en este campo con la Red Meteorológica Nacional.

Dentro de los cometidos de esta sección se encuentra asimismo la participación en campañas geofísicas y geodésicas, bien sean propias o por iniciativa de otras instituciones. Destaca la participación en diversas campañas antárticas, campañas de perfiles sísmicos y otras.

Biblioteca y bibliografía

Cabe destacar que la biblioteca, inseparable del quehacer científico del Observatorio y de las tareas docentes de la Escuela de Estudios Superiores de la Armada, cuenta en la actualidad con más de 30.000 volúmenes. La especialización de sus fondos y su importante colección de publicaciones periódicas la convierten en una de las más interesantes bibliotecas científicas de España. Su fondo bibliográfico antiguo (ss. xv al xviii) está compuesto por obras de un interés especial para la historia de la ciencia. Además, en esta biblioteca se custodia una importante colección de material cartográfico (ss. xvii al xx) y la documentación histórica de la propia institución (1768-1940).

Para aquellos investigadores y estudiosos que deseen adentrarse en este mundo, les resaltamos aquí las principales publicaciones del Observatorio que se refieren, bien a los fondos de esta importante biblioteca científica, bien al propio instituto, en la inteligencia de que esta relación no es exhaustiva. Añadimos otras publicaciones afines de las que los investigadores no pueden prescindir si pretenden hacer un buen trabajo.

— Catálogo de las obras y publicaciones periódicas que existen en esta biblioteca y que corresponden a los siglos xv, xvi, xvii y xviii. 1974.

— Catálogo de la Biblioteca del Real Observatorio de la Armada (ss. xv-xviii). 1993.

— Catálogo de las obras antiguas de la Biblioteca del Real Instituto y Observatorio de la Armada (ss. xv al xviii), publicado como *Boletín ROA*, núm. 6/2000, cuyos autores son Francisco José González González y María del Carmen Quevedo Ariza, con el patrocinio de la Fundación Alvargonzález.

— Catálogo de las obras antiguas de la biblioteca del Real Instituto y Observatorio de la Armada (ss. xv al xviii). Segunda edición. Ministerio de Defensa, abril, 2011. Redactado por Francisco José González González y publicado como *Boletín ROA* núm. 1/2011.

— GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F. J.: *Instrumentos científicos del Observatorio de San Fernando (Cádiz) ss. xviii, xix y xx*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1995.

Es de advertir al lector que esta biblioteca científica contiene cuatro libros incunables (s. xv) de contenido científico (astronómico-astrológico), de cuyo estudio y correspondientes fichas catalográficas dio cuenta en su día el bibliotecario de este Real Instituto y Observatorio de la Armada Francisco González González en un artículo titulado «Los incunables de la Biblioteca del Instituto y Observatorio de Marina», en la REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL, núm. 19, Madrid, 1987.

— ALMORZA, D.: «El Observatorio Real de Cádiz y su traslado a San Fernando», en la II Asamblea Nacional de Astronomía y Astrofísica. San Fernando, 1977.

— ARELLANO, D. R.: «La Real Academia de Caballeros Guardias Marinas», en *Revista General de Marina*, octubre, 1940.

— BLANCA CARLIER, J. M.^a: «Apuntes históricos sobre el personal de astrónomos del Observatorio de Marina del Departamento de Cádiz», en REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 52. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996.

— DEBARBAT, S.: «Visite à l'Institut y Observatorio de Marina (San Fernando, Cádiz)», en *L'Astronomie*, t. 91, mayo 1977.

— GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F. J.: *D. Cecilio Pujazón y el Observatorio de Marina (1869-1891)*. Memoria de Licenciatura, Cádiz, 1986.

— GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F. J.: «La investigación científica en la Marina del siglo XIX: El Observatorio de San Fernando (1869-1900)». VI jornadas de Historia de Cádiz, 1987.

— GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F. J.: *El Observatorio de San Fernando (1831-1924)*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1992.

— GONZÁLEZ GONZÁLEZ, F. J. y GONZÁLEZ MARTÍNEZ-PAÍS, I.: «El Observatorio de Marina y el ferrocarril gaditano (1856-1861). Historia de un enfrentamiento entre la Ciencia y la Técnica», en *Revista de Historia Naval*, núm. 21. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1998.

— HERNÁNDEZ YZAL, S.: «Observatorio de Marina», en *Enciclopedia General del Mar*, vol. V, O.R.

— LAFUENTE, A., y SELLÉS, M: *El Observatorio de Cádiz*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988.

Este es un libro completo en su contenido. Digamos, resumiendo mucho, que en él los autores tocan todos los aspectos que afectan a esta institución, desde el desarrollo de la astronomía y la náutica del siglo xviii hasta el traslado del Observatorio a la Isla de León, contemplando asimismo los procesos de

institucionalización de la Academia, los proyectos de formación de una oficialidad científica, la acción y la aportación de marinos como Jorge Juan, Tofiño y el francés Godin.

— LARA COIRA, M., Y LÓPEZ MORATALLA, T.: «Navegación astronómica precisa. Cuestión de tiempo», en *Revista General de Marina*, enero-febrero 2003.

— MARTÍNEZ MONTIEL, L. F.: «El Real Observatorio Astronómico de San Fernando (1769-1869)», en *Revista de Arte Sevillano*, núm. 4. San Fernando (Cádiz), 1989.

En este libro el autor narra la génesis —proyectos de Tofiño y del marqués de Ureña—, la construcción del Observatorio Astronómico y su historia; reparaciones y modificaciones hasta 1869, basándose en una extensa bibliografía en la que figuran 52 autores. En palabras del capitán de navío Antonio de la Vega, «esta publicación es de especial interés para los eruditos locales de la “Isla”, y también para los estudiosos de la arquitectura española en los siglos XVIII y XIX».

— SÁNCHEZ CERQUERO, J.: *Observaciones hechas en el Observatorio Real de San Fernando en el año 1834. Publicadas consecuentemente a orden de S. M. D. José Sánchez Cerquero director de dicho real establecimiento, individuo de la Real Sociedad Astronómica de Londres*. San Fernando, 1856

— VELASCO GARCÍA, C.: *Aspectos urbanísticos y arquitectónicos del s. XVIII en San Fernando (Cádiz)*. Cádiz, 1984.

— VIGÓN, A. M.^a: «Real Observatorio Astronómico y otros centros científicos de la Armada», en *Revista General de Marina*, agosto/septiembre de 1982.

La aplicación informática para las Bibliotecas de Defensa se utiliza por las bibliotecas de la Red, que están incluidas en el Catálogo Colectivo de las Bibliotecas de Defensa. Las bibliotecas integradas en el sistema BIBLIODEF trabajan en red, y el Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de Defensa puede ser consultado en la Intranet del Ministerio de Defensa. La biblioteca del Observatorio, dentro de la RED, se encuentra localizada en las bibliotecas especializadas y centros de documentación. La www.bibliodef.es conduce al Catálogo Colectivo de Defensa. En él están todos los materiales que existen y se indica dónde se encuentran.

Estas son las fuentes más importantes, que recogemos de las publicaciones en este resumen histórico:

- Archivo General de Simancas: Sección de Marina, legs. 96 y 98
- Archivo de El Viso del Marqués (Ciudad Real): Legajo Observatorio Asuntos Varios, Generalidad, Asuntos Particulares, Asuntos Particulares (Instrumentos), de 1785 a 1796
- Biblioteca del Real Observatorio de la Armada
- Archivo del Museo Naval, Madrid: Clichés del 1 al 9
- Archivo de Protocolos Notariales de San Fernando (Cádiz).

La Escuela de Estudios Superiores en Ciencias Fisicomatemáticas

Esta escuela, fundada en 1856, tiene por misión dar una formación fisico-matemática superior a un reducido número de oficiales de la Armada, con objeto de formar el núcleo de un profesorado cualificado en ciencias fisicomatemáticas para las escuelas superiores de la Armada y cubrir en general aquellos puestos que requieren una especial preparación científica y un conocimiento actual de la evolución de las ciencias.

La enseñanza está organizada en dos ciclos:

- El ciclo básico, para cumplir la misión fundamental de la escuela, con una duración de tres años, está planteado de modo que, cursado en su totalidad o en parte, eleve el nivel de preparación científica de los jefes y oficiales seleccionados para una posterior especialización en las escuelas técnicas superiores, facultades universitarias y centros nacionales o extranjeros.
- El ciclo de especialización en astronomía y geofísica, con una duración de dos años, que está especialmente dirigido a la preparación para la investigación y la docencia del personal científico del Real Instituto y Observatorio de la Armada.

(*) Notas tomadas del políptico del Real Instituto y Observatorio de la Armada (edición española) publicado en 1996 y de la bibliografía citada más arriba.

NOTICIAS GENERALES

CURSOS

Curso de historia militar. Gijón (España)

Organizado por la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) —Centro Asociado en Asturias—, y con la colaboración del Gobierno del Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Candamo, el Ayuntamiento de Gijón y Cajastur, durante los días 16, 17, 18, 19 y 20 del mes de abril de 2012 tuvo lugar en Gijón un curso titulado «Acercamiento a la Historia Militar de España. De Flandes a Afganistán», dirigido a aquellas personas que se interesan por el tema, a los alumnos de la UNED y a cualquiera que tenga curiosidad por este proceso histórico. No se requería, por tanto, una preparación especial ni una titulación específica.

Teniendo en cuenta que la historia militar es un aspecto fundamental a la hora de tratar la génesis de una nación o Estado, así como su devenir, y que no se trata sólo de relatos de batallas o de hechos épicos, sino que refleja la salud y relevancia de un país y abarca campos tan diferentes como el social, el político, el cultural y el económico, extraña que, en el caso español, no sea suficientemente conocida. El presente curso, acotado desde el siglo XVI hasta la actualidad, trató de acercarla preferentemente a los estudiantes y, en general, a un público interesado por el tema, destacando su vertiente social.

Las sesiones tuvieron lugar en la sede de Gijón del Centro Asociado de Asturias y en el Salón de Actos del palacio Valdés Bazán, de San Román de Candamo, desarrollándose el programa como se expresa a continuación.

Lunes 16 de abril

Después de los actos de inauguración del curso, se expuso la primera ponencia:

«La vida de una guarnición española en Italia. El castillo de Milán a finales del siglo XVI», por Luis Robot García, catedrático de Historia Moderna de la UNED;

«El ejército de los Austrias», por Antonio José Rodríguez Hernández, doctor en Historia, UNED.

Martes 17 de abril

«Prisioneros en el siglo XVIII», por Evaristo C. Martínez-Radio Garrido, doctor en Historia, UNED (Asturias).

NOTICIAS GENERALES

«La Guerra Civil española desde una perspectiva militar», por Germán Segura García, capitán de Artillería y doctor en Historia, Subdirección General del Patrimonio Histórico-Artístico del Ministerio de Defensa.

Miércoles 18 de abril

«La vida del soldado en el siglo XVIII», por Cristina Borreguero Beltrán, catedrática de Historia Moderna de la Universidad de Burgos;

«Cooperación cívico-militar en operaciones», por Ramón Cabrera Caballero, capitán de Artillería, Batallón de Asuntos Civiles (BAS-1).

Jueves 19 de abril

«El pensamiento militar antes de la Constitución de 1812», por Pablo González-Pola de la Granja, correspondiente de la Real Academia de la Historia y Fundación Universitaria San Pablo CEU.

«Las guerras de Marruecos», por Francisco M. Ramos Oliver, general de división, Instituto de Historia y Cultura Militar.

Viernes 20 de abril

Se dedicó la mañana a una recepción en el salón de actos del palacio Valdés Bazán, de San Román de Candamo, y a girar una visita guiada al espacio histórico Frente del Nalón. José García Fernández, directivo de ARAMA.

La matrícula ordinaria era de 90€.

La matrícula para alumnos y otras personas vinculadas a la UNED, de 60€.

Para los beneficiarios de familia numerosa y alumnos con discapacidad, 45€.

Horas lectivas: 20. Créditos: 1 ECTS y 2 de libre configuración.

Para recibir el diploma y los créditos fue preciso asistir al 80 por 100 de las sesiones.

Para más información dirigirse a:

Centro Asociado de la UNED en Asturias
Avda. del Jardín Botánico, 1345 (calle interior)-33203 Gijón
Telf.: 985 331888.
C/e: info@gijon.uned.es
Internet: www.unedasturias.es

SEMINARIOS

Seminario internacional. La Habana (Cuba)

Organizado por la Academia de la Historia de Cuba (AHC), con la colaboración de diversas instituciones (*), durante los días 4, 5 y 6 de julio de 2012 tendrá lugar un seminario internacional bajo el tema central «Cuba en los intereses anglo-hispanos».

Aprovechando que en este año 2012 se cumple el 250º aniversario de la toma de La Habana por los ingleses, con este seminario, la organización pretende reabrir el debate científico sobre «El sitio, la defensa y la toma de La Habana por los ingleses en 1792», acontecimiento que marcó un punto de inflexión en el devenir de la economía, el quehacer político- militar y la vida cotidiana de la Cuba colonial.

Damos a continuación una lista con los temas propuestos para debatir en este seminario.

Las rivalidades político-económicas y los conflictos bélicos anglo-hispanos y anglo-norteamericanos en referencia a Cuba.

La piratería en el entorno cubano.

1762: los británicos en La Habana. El ataque, sitio, defensa y toma de la ciudad. La vida en La Habana ocupada; la economía, el papel de la Iglesia, la devolución de la capital, las experiencias para la monarquía ilustrada española, el acuerdo diplomático británico-español. ¿Qué pasaba en el resto de la isla? ¿Por qué las Floridas a cambio de La Habana?

El comercio inglés de mercadería y maquinarias hacia Cuba.

El comercio de esclavos: el asiento inglés, la trata clandestina y el comercio libre.

Las colonias inglesas en América y su relación económica y comercial con Cuba. La Isla en la guerra de las trece colonias.

Los procesos inversionistas ingleses en el agro, la industria, el transporte y las redes comerciales en la Isla.

Británicos y españoles y la modernidad: las transferencias de progreso; modas, inventos, tecnología aplicada, literatura, ideas y cultura general. Los influjos de la revolución industrial en la Isla.

Huellas anglosajonas en las familias, la economía y la cultura cubana.

Podrán participar en el seminario todos los estudiosos, nacionales o extranjeros, cuyos resultados de trabajo en estos campos avalen su experiencia y

(*) Las instituciones colaboradoras fueron las que siguen: Embajada de España en La Habana, Embajada del Reino Unido en La Habana, Oficina del Historiador de la ciudad de La Habana, la Biblioteca Nacional de Cuba «José Martí», el Archivo Nacional de Cuba, el Colegio San Gerónimo de La Habana, el Centro de Altos Estudios «Fernando Ortiz», de la Universidad de La Habana, la Sección de Literatura Histórica y Social de la Asociación de Escritores de la UNEAC, la Asociación de Historiadores Latinoamericanos y del Caribe (ADHILAC) y el Complejo Histórico-Cultural «Morro-Cabaña».

dedicación al estudio de tan importante asunto. Está previsto que la participación del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada española se haga por medio del ponente don Mariano de Juan Ferragut, capitán de navío, con la ponencia «Análisis de los artículos de rendición y capitulación de La Habana».

Como no hemos tenido a mano toda la información a la hora de redactar el número 116 anterior de la REVISTA, advertimos a aquellos de nuestros lectores que pudieran animarse a concurrir a este seminario de que el plazo de admisión del título y de un resumen de la ponencia de no más de 300 palabras se cerró el 30 de abril de 2012. No obstante, espigamos entre los numerosos datos propios de estos acontecimientos algunos que estimamos pudieran ser de su interés.

Un comité académico, formado por miembros de la Academia de la Historia de Cuba, se ha encargado de estudiar las propuestas y de seleccionar aquellas que por sus aportes puedan contribuir al debate. Se estableció que estas ponencias no deberían exceder de 15 cuartillas tamaño carta y que el tiempo de exposición fuera de quince minutos.

En lo que se refiere al alojamiento, el comité organizador advierte de que no se responsabiliza con los extranjeros, aunque pone a su disposición ofertas convenidas con el Buró de Turismo y con otros colaboradores.

El comité organizador está constituido por el doctor Eduardo Torres Cuevas, la doctora Mercedes García Rodríguez, el doctor Gustavo Placer Cervera y el MSc. René González Barrios.

Para más información dirigirse a

C/e: academia.historia@ohc.cu

Comité Organizador. Consulta sobre evento ingleses.

PREMIOS

Premios «Virgen del Carmen» 2012. Madrid (España)

La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y los asuntos navales, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones navales y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional, convoca los premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 2012, con arreglo a las siguientes bases:

«De Libros», dotado con 6.500€ (seis mil quinientos euros) y diploma, para el mejor trabajo que en cualquiera manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y a la Armada, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. En el caso de tratarse de un trabajo ya publicado, no podrá ser de una antigüedad superior a dos años, contados desde la fecha de publicación de la convocatoria anual de los premios.

«De Juventud», para los mejores trabajos sobre lo que significa la Armada para España, presentados por alumnos del sistema educativo español, para el centro escolar al que pertenezcan el alumno y el profesor que dirija la realización del trabajo, con las modalidades siguientes:

- Premio para alumnos de Bachillerato (dieciséis a dieciocho años), dotado con 2.000€ (dos mil euros), repartidos como sigue:
 - 1.500€ (mil quinientos euros) y diploma para el alumno autor del trabajo;
 - 500€ (quinientos euros) y diploma para el profesor del centro escolar que dirija al alumno en la realización del trabajo;
 - diploma para el centro escolar.
- Premio para alumnos de Enseñanza Secundaria (doce a dieciseis años) o de Formación Profesional de Grado Medio, dotado con 1.500€ (mil quinientos euros), repartidos como sigue:
 - 1.000€ (mil euros) y diploma para el alumno autor del trabajo;
 - 500€ (quinientos euros) y diploma para el profesor del centro escolar que dirija al alumno en la realización del trabajo;
 - diploma para el centro escolar.
- Premio para alumnos de Educación Primaria (seis a doce años), dotado con 1.000 € (mil euros), con el reparto siguiente:
 - 500€ (quinientos euros) y diploma para el alumno autor del trabajo;
 - 500€ (quinientos euros) y diploma para el profesor que dirija al alumno en la realización del trabajo;
 - diploma para el centro escolar.

«De Poesía», dotado con 2.000€ (dos mil euros) y diploma, para el mejor trabajo poético de exaltación del mar, de las gentes de la mar o de la vinculación de la sociedad con la Armada y la actividad marinera en todos sus aspectos. En el caso de tratarse de un trabajo ya publicado no deberá haberlo sido antes de 2010.

«Diploma de Honor», para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de contribución a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

«De pintura». Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos. Se contemplan los siguientes:

NOTICIAS GENERALES

- Primer premio, dotado con 5.000€ (cinco mil euros) y diploma.
- Segundo premio, dotado con 3.000€ (tres mil euros) y diploma.
- Accésit y diploma a las obras que posean un valor artístico digno de ser destacado.

«De Fotografía». Para las fotografías que mejor plasmen la vinculación de la Armada y su entorno sugiriendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades. Se contemplan los siguientes:

- Primer premio, dotado con 2.500€ (dos mil quinientos euros) y diploma.
- Segundo premio, dotado con 1.500€ (mil quinientos euros) y diploma.
- Accésit y diploma a las fotografías que por su calidad y contenido se hagan merecedoras de ser destacadas.

«De Modelismo Naval». Debido a su periodicidad bienal, esta convocatoria se hace para el año 2013 y será publicada de nuevo en la convocatoria de dicho año. Las cuantías de los premios podrán variar en función de las circunstancias.

Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como al modelismo.

Se consideran dos categorías diferenciadas:

- Premio Modelo, dotado con 5.000€ (cinco mil euros) y diploma (*).
- Premio Maquetas/Dioramas, dotado con 3.000€ (tres mil euros) y diploma (*).
- Accésit a la obra que posea un valor artístico y de trabajo técnico digno de ser destacado y diploma.

«De Página web», dotado con 3.000€ (tres mil euros) y diploma, para la mejor página web que destaque las actividades de la Armada española o que fomente de forma notoria la vinculación de España con la mar o los intereses navales españoles.

Las normas para participar en la convocatoria están en la Resolución de la Jefatura del Estado Mayor de la Armada 600/38249/2011, de 30 de noviembre, y los interesados podrán encontrarlas en el BOE número 305 de 20. XII. 2011. Puesto que la periodicidad de la REVISTA ha sido la causa de que esta noticia llegue a nuestros lectores cuando ya se ha cerrado el plazo de recepción de los trabajos, solo recogeremos algunos datos a título informativo.

(*) Debido a su carácter bienal, la dotación de este premio estará condicionada a los presupuestos del año 2013.

Todos los trabajos deben presentarse acompañados de un breve currículo de sus autores, excepto los del premio «Juventud». La composición y fallo de los jurados serán inapelables. Los premios podrán ser divididos o declarados desiertos; en este último caso podrán aplicarse a las dotaciones de los demás.

Los autores premiados en 2011 no podrán optar al mismo premio en 2012.

La concesión de los premios se publicará en el *Boletín Oficial del Estado* y en el *Boletín Oficial de Defensa*. El acto de entrega de los premios, así como el lugar y la fecha, será comunicado por el Instituto de Historia y Cultura Naval directamente a los interesados.

Y para cualquier otra información relacionada con esta convocatoria podrán dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Premios «Virgen del Carmen» de la Armada para 2012
C/ Juan de Mena, 1, 1.º, 28071 Madrid (España)
Telf.: 91 3795050. Fax: 91 3795945
Cle: ihcn@fn.mde.es

V Premio de investigación «Port de Tarragona». Tarragona (España)

La Autoridad Portuaria de Tarragona convoca el V Premio de Investigación «Port de Tarragona», con el objetivo de fomentar la investigación sobre el puerto de Tarragona y su entorno más inmediato.

Bases. Características

Este premio se convoca cada dos años y se otorga al mejor proyecto de investigación, inédito, en el campo de las ciencias sociales, humanas y científicas, prioritariamente en el campo de la Historia y de la Geografía, que haga referencia al puerto o a su zona de influencia.

Candidatos

Pueden optar a este premio aquellos investigadores y estudiosos, tanto individual como colectivamente, que presenten proyectos de investigación de acuerdo con las bases del premio.

Dotación y derechos

La dotación económica de este premio será de 6.000 € (seis mil euros) que se harán efectivos en tres pagos: el 25 por 100 del importe total a la entrega del premio, otro 25 por cien cuando el tutor haya aprobado el segundo informe, y el 50 por cien restante cuando esté totalmente acabado.

La Autoridad Portuaria de Tarragona publicará la obra premiada y se reserva el derecho de hacerlo de forma completa, en formato papel, o un resumen

NOTICIAS GENERALES

en formato digital. El importe del premio tiene la consideración de derechos de autor para la primera edición.

Plazos y presentación

La memoria del proyecto deberá tener una extensión de entre 20 y 40 hojas DIN A-4, con la previsión de que la extensión de la obra final sea de un mínimo de 180 hojas y un máximo de 250, a doble espacio.

Se presentarán cinco copias de la memoria, que deberán incluir:

- los objetivos y la justificación del proyecto
- un esquema desarrollado del trabajo
- las fuentes documentales
- las fuentes bibliográficas y hemerográficas
- una relación de las imágenes
- el programa y el calendario de trabajo
- el currículum del aspirante (máximo cinco hojas).

La presentación deberá hacerse en el Archivo del Puerto de Tarragona, calle de Anselm Clavé núm. 2, 1.º. 43004 Tarragona, en horario de 9 a 14 horas, de lunes a viernes.

El plazo de presentación se cerrará a las 14.00 del 30 de noviembre de 2012.

El Jurado

Los trabajos serán evaluados por un jurado formado por

- la directora de Relaciones Institucionales y Comunicación de la Autoridad Portuaria de Tarragona;
- el jefe del Servicio de Publicaciones del Puerto de Tarragona, quien actuará como presidente del Jurado;
- dos personas de reconocido prestigio dentro del mundo universitario o en el ámbito de la investigación, designadas de acuerdo con los temas de los proyectos presentados;
- la jefa del Archivo del Puerto de Tarragona, quien actuará como secretaria.

Resolución y acto de entrega

La resolución del Jurado se hará pública en enero de 2013 y se dará a conocer oportunamente.

El jurado calificador estará facultado para declarar desierta la convocatoria si considera que ninguno de los proyectos es merecedor del Premio de Investigación.

Entrega del trabajo

El autor del proyecto premiado tendrá la obligación de presentar un informe trimestral a un tutor designado por el Jurado. Este llevará a cabo las objeciones, sugerencias e indicaciones oportunas a su desarrollo.

El plazo para desarrollar el proyecto será de un año a partir de la fecha de su concesión, prorrogable por un período de seis meses como máximo, previa solicitud del interesado y con el correspondiente informe del tutor. La participación en este premio comporta la aceptación de estas bases. El Jurado resolverá cualquier duda que sobre su interpretación pudiera darse; sus decisiones serán inapelables.

Para más información dirigirse a:

Archivo del Puerto de Tarragona
C/ Anselm Clavé 2, 1.º
43004 Tarragona
Telf.: 977 259400. ext. 5001-5002
Cle: *arxiu@porttarragona.cat*.

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) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

RECENSIONES

ALCALÁ ZAMORA, Niceto: *Asalto a la República*. La Esfera de los Libros, 2011, 466 páginas, ilustraciones, apéndices. ISBN 978-84-9970-111-0.

Todo personaje de determinado relieve político intentará rentabilizar su tiempo con la redacción de unas memorias, reflexiones o recuerdos que, en no pocas ocasiones (y este es uno de los casos), resultan extraviadas o robadas para reaparecer convertidas en éxito editorial, unas con mas razón que otras.

Asalto a la República, los diarios robados a su primer presidente (destituido, por cierto, inconstitucionalmente), refleja verazmente y sin mistificaciones sus impresiones del tinglado político de enero a abril de 1936. Es decir, los últimos coletazos de los gobiernos radical-cedistas y los dos primeros meses de los del Frente Popular (que bien pronto habría de pasarle factura). Forman un conjunto de anotaciones políticas y personales, reveladoras de las tensiones e intrigas de las que no podía sentirse ajeno el primer mandatario de la nación, hombre de indudable buena fe, pero atrapado por una serie de circunstancias que hacían ineficaz su gesto de buena conducción política

Alcalá Zamora, ministro de la Guerra durante la monarquía alfonsina en un gabinete liberal, y que sacrificó la cartera de Marina —cargo que le apetecía— en el gobierno provisional de la República en favor de Casares Quiroga, fue sin duda una figura relevante dentro del desconcierto que en no pocas ocasiones comportó la inestabilidad republicana. Orador brillante, jurista excepcional y hábil parlamentario, la honradez de sus actos y pensamientos, que reflejan las páginas de sus diarios, constituye un testimonio fundamental de la auténtica memoria histórica.

Con un significativo prólogo del historiador Juan Pablo Fusi, y un emotivo epílogo del académico José Alcalá Zamora, su nieto, amén de numerosas notas aclaratorias de situaciones y personajes y una interesante correspondencia personal, *Asalto a la República* hace honor a su título desde el relato bien medido y armonizado que a nadie puede dejar indiferente.

LAMBERT, Andrew: *Barcos. Su historia a través del arte y la fotografía*. Nueva York, 2011, 420 páginas.

Cuando un libro se concibe para ser leído, no cabe duda de que su autor pondrá el mayor énfasis en que su lectura sea coherente con el planteamiento que expone, pero cuando se prima el atractivo visual de la fotografía, entendida como arte, el marco de lectores se nutrirá de incondicionales de las bellas artes. Lo difícil es conciliar las dos tendencias, texto/ilustraciones, y obtener un resultado que satisfaga a todos.

Este es el caso del libro *Barcos*, espléndido de tamaño y contenido, con textos perfectamente adecuados al marco en que se circunscriben, con la belleza de sus fotografías, alguna de ellas totalmente desconocidas y que evidencian la dedicación y el cuidadoso proceso de selección que avala y enriquece su diseño.

El mar ha sido siempre fuente de inspiración en sus múltiples facetas, y sobre el mar se mueven los barcos testimoniales de su grandeza. Barcos que en diferentes épocas de paz o guerra se han acomodado al paso de los tiempos y que reflejan hitos históricos de un proceso de permanente evolución.

Barcos es sin duda una gran obra con el velamen de su confección desplegado a todo lujo, porque textos y fotografías conforman una panorámica fielmente encuadrada. Sólo le pondremos un reparo. Entre el numeroso plantel de fotos artístico-históricas, únicamente figura un buque español, el *Infanta María Teresa*, de no muy grato recuerdo para los españoles. ¿Es que no cabía reparar, por ejemplo, en la airosa silueta de nuestro emblemático y octogenario *Juan Sebastián de Elcano*? Pero el libro está editado en Nueva York, y su coordinador o sus autores no han querido acercarse demasiado a nuestras costas. Pero, de todas formas, es una gran obra.

MORENO ALONSO, Manuel: *La verdadera historia del asedio napoleónico de Cádiz (1810-1812)*. Sílex Ediciones, 2012, 888 páginas.

De los acontecimientos relevantes que enmarcan la lucha de los españoles por su independencia tras la invasión francesa de 1808, sin duda el de la defensa de Cádiz, y su antesala la Isla de León, es uno de los más memorables. Dueños los franceses de casi toda la Península y en triunfo sus armas imperiales, fueron sin embargo impotentes ante unas débiles fortificaciones provisionales e incapaces de salvar un caño de no exagerada anchura y pequeños canales de un más reducida latitud. Más de treinta meses de un asedio, fielmente contemplado en el más completo y admirable estudio que haya podido publicarse del suceso. Y me estoy refiriendo al libro del profesor Moreno Alonso *La verdadera historia del asedio napoleónico a Cádiz (1810-1812)*.

En un recorrido histórico verdaderamente notable, fruto de un prodigioso esfuerzo de investigación, planificado al mínimo detalle y enriquecido con un sinfín de notas aclaratorias, el libro analiza las distintas facetas, ideológicas, sociales, políticas y militares, de aquella increíble capacidad de resistencia, cuando toda España había quedado convertida en una isla, baluarte inexpugnable para las ambiciones galas.

Manuel Moreno Alonso, sin duda el historiador español de nuestros días que mejor conoce los entramados de la Guerra de la Independencia, revive los trazos de un período crucial de la historia de España, con profunda erudición, pero también con exquisita sensibilidad en un amplio marco de afinidades y contrastes, tantas veces mistificado, manipulado o confundido, sin que en ningún momento cansen o agobien sus casi 900 páginas, en las se condensa

uno de los estudios más sólidos y solventes de la bibliografía española de aquella cruenta época. Un análisis clarificado de ideas y conceptos, pero también el relato de unos hechos que marcaron los hitos de la historia con un espectacular aporte documental pocas veces logrado.

GARCÍA CUBILLANA DE LA CRUZ, Juan Manuel: *El hospital de San José de la Isla de León (1767-1956)*. Publicaciones del Sur, San Fernando, 2012, 335 páginas, ilustraciones.

En el año 2007, Juan Manuel García Cubillana, doctor en Medicina y académico, es decir, hombre de ciencias y letras, publicó el libro *El hospital de San Carlos (1809-1981) y la ciudad de San Fernando*, que tuvo una favorable acogida y en el que ponía de manifiesto sus excelentes cualidades de historiador e investigador. Se trataba de un testimonio excepcional, exponente de la vinculación de la Marina con la Isla de León (más tarde San Fernando), a través de unos cauces comunes de identificación y esfuerzo sobre el firme trazado de un recorrido histórico.

Con esta nueva entrega vuelve García de Cubillana a mostrar su indudable autoridad en la materia que estudia y que transmite a los lectores esa permanente vinculación de la ciudad que tan bien conoce, en su quehacer y desarrollo hospitalario, dotándola de especiales rasgos, no sólo por el rigor de sus aportaciones documentales, sino por el cariño y atención que pone en ello.

El hospital de San José, en cierto modo, complementa e incluso podría decirse que enriquece el libro anterior, pues, concebido como centro de caridad por el obispo Tomás de Valle, de imperecedero recuerdo, asumió en muchas ocasiones las funciones de hospital militar, dada la escasa capacidad del situado en La Carraca, la lejanía del Real Hospital de Marina de Cádiz y la saturación del de San Carlos desde sus comienzos en 1809, en pleno fragor de la Guerra de la independencia. Labor humanitaria y benefactora de la que el autor traza una espléndida semblanza.

Sorprende gratamente en este recorrido emocional la capacidad creativa del autor y su facilidad de ensamblaje, desde la descripción narrativa al dato estadístico y el censo personal. La minuciosidad del trabajo y su acertado enfoque es más que merecedor de un *cum laude* a todo este proceso de integración histórico-hospitalario del entrañable hospital de San José.

Abre las páginas del libro un cariñoso prólogo de monseñor Antonio Cevallos, obispo de Cádiz-Ceuta, excelente umbral que franquea el acceso a unas páginas llenas de contenido histórico y, sobre todo, de valor humano.

J.C.P.

**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 PUNTA.—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 XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 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 YAÑEZ 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*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NOTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANICIPACIÓN DE AMÉRICA.*

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



BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

Nombre/Razón social
N.I.F./C.I.F., con domicilio en
calle de, Código Postal
provincia, *e-mail*
teléfono, a cuyo efecto remite por transferencia
bancaria. Se efectuará en la c/c. número 0182 9072 51 0201517110 a
nombre de esta Fundación, en el BBVA, la cantidad de
Euros a que asciende el importe de dicha inscripción como BENE-
FACTOR, en la modalidad

..... de de 201....

Firma

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 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.

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, 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. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. 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. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. 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.
- 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.