

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 118

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 118



CONSEJO RECTOR:

Presidente: José Antonio González Carrión, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Pedro José Giner Lara, capitán de navío.

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Jesús Bernal García, capitán de navío, Departamento de Historia; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; Emilio Ramírez de Aguilera Paz, capitán de navío, 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: tercer 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

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>El bergantín Galveztown. Reconstitución del barco de 1781</i> , por Francisco Fernández González	9
<i>El despertar de las Armadas Peninsulares. La proyección marítima de los reinos ibéricos en la Baja Edad Media</i> , por Pablo Martín Prieto	43
<i>La peripecia de los papeles y materiales de la expedición de Malaspina y Bustamante (1789-1794) durante dos centurias</i> , por María Dolores Higuera Rodríguez	57
<i>La influencia de la meteorología en la historia del Mediterráneo</i> , por José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán	83
<i>Don Gaspar Pellicer, médico y cirujano de la Armada, víctima política de don Pedro Virgili y Ensenada</i> , por Francisco J. Pallarés Machuca	93
<i>Un navío que nunca existió: El Castilla construido en Esteiro en 1751</i> , por Alejandro Anca Alamillo	111
<i>La historia vivida: En recuerdo del cañonero General Concha</i> , por José Antonio Ocampo	121
<i>Documento: A propósito de Federico Gravina</i>	125
<i>La Historia Marítima en el mundo: Retazos epistolares para una biografía del contador don Tadeo Álvarez de Ocampo</i> , por José Antonio Ocampo.....	129
<i>Noticias generales</i>	137
<i>Recensiones</i>	143

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Francisco Fernández González es doctor en Ingeniería Naval y catedrático de Construcciones Navales en la Escuela Superior de Ingenieros Navales (ETSIN) (UPM). Ha impartido cursos y seminarios en las universidades de Cal-Berkeley, Texas A&M, T.U. Berlín y Caracas y dirigido asimismo proyectos de investigación de la Unión Europea y en la NATO, colaborando con centros de investigación de numerosos países. Organizó y dirigió el Congreso Internacional sobre la Tecnología de los Barcos de Trafalgar (2005) y actualmente dirige el Gabinete de Historia de la Ciencia y Tecnología Navales que ha creado en la UPM en colaboración con el Museo Naval de Madrid. Ha introducido y promovido en la ETSINavales (UPM) los estudios de la Historia de la Arquitectura y la Construcción Navales, sobre los que ha dirigido varias tesis doctorales. Entre otros trabajos históricos de la tecnología naval, ha publicado el estudio del Arte de Fabricar Reales de A. de Gaztañeta (1993), *El Galeón Español*, (también en Francia) y, más recientemente, *Structures under sail and under gunfire* (2006), *España cara al Mar: Ingenieros y técnicos de Marina en el siglo XIX* (IFC, 2007), *Aportación de Cataluña a la Arquitectura Naval* (MMB, 2008), *Spanish Regulations for Shipbuilding of the 17th century* (NHS'09) y *La Arquitectura Naval en el Examen Marítimo* (RAI, 2010).

Pablo Martín Prieto (Guadalajara, 1975) es profesor de Historia Medieval en la Universidad Complutense de Madrid. Entre sus líneas de investigación, materializadas en numerosos trabajos divulgados tanto en publicaciones nacionales como extranjeras, destacan: estudios sobre monarquía, nobleza y formación de señoríos en la Corona de Castilla; aspectos de la implantación y evolución de las órdenes mendicantes; temas variados de historiografía, sociedad y cultura en la España medieval (crónicas, molinos, viajes y alojamientos, cuestiones de historia intelectual e historia del Derecho, etc.). Premio «Provincia de Guadalajara» de Investigación Histórica, concedido por la Diputación Provincial de Guadalajara, en dos ocasiones, por sus libros *El monasterio de Santa Clara de Alcocer en la Edad Media* (2005), y *Los fueros de Guadalajara* (2010).

María Dolores Higuera Rodríguez es americanista por la Universidad Complutense. En 1970 gana por oposición, la plaza de Jefe de Investigación del Museo Naval. Se forma como buceadora profesional para atender las responsabilidades que la Armada Española ejercía respecto al patrimonio sumergido. Así desde muy pronto puede simultanear el buceo, la investigación americanista y naval y la docencia. Preside y participa en más de 70 congresos en todo el mundo, dedicándose de forma particular al estudio y difusión de la historia de la Marina ilustrada española, a la que ha dedicado más de 65 publicaciones. Se jubila en 2005 siendo directora técnica del Museo Naval. María Dolores Higuera pertenece a numerosas sociedades e instituciones profesionales y ha recibido importantes distinciones y condecoraciones. En 2005 fue nombrada patrona del Real Patronato del Museo Naval.

José Manuel Gutiérrez de la Cámara Seán es capitán de navío, (R). Fue secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval. Es autor de varios artículos, tanto de carácter general como relacionados con su especialidad. Colaborador de la *Revista General de Marina* desde el año 1966. Destacamos sus artículos: «¿Es posible la existencia de corsarios de superficie en una futura conflagración mundial?» y «¿Queda todavía lugar para los buques de guerra en superficie en la lucha contra el tráfico marítimo?». En las páginas de esta misma REVISTA ha publicado: «De la primitiva fragata al crucero de combate» y «Los cruceros post-Jutlandia». Es asimismo autor de la monografía «Cruceros del combate en acción» del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Francisco Javier Pallarés Machuca es teniente coronel Farmacéutico del Cuerpo de Sanidad y licenciado en Farmacia por la Facultad de Farmacia de la Universidad de Granada. Farmacéutico especialista en Farmacia Hospitalaria, diplomado NBQ. Ingresó en la Armada como IMECAR y, posteriormente, realiza la oposición de ingreso en la Escala Básica de la Sección de Farmacia del Cuerpo de Sanidad de la Armada. Ha ejercido su labor profesional en los siguientes destinos: Servicio de Farmacia Hospitalaria del Hospital Naval de Ferrol, Servicio de Farmacia Hospitalaria del Hospital Naval de San Carlos (Actual Hospital General Básico de la Defensa en San Fernando), Farmacia de la Academia General Militar de Zaragoza y en la actualidad ocupa el cargo de Jefe de Servicio del Servicio Farmacéutico de Ferrol. Es autor de diferentes trabajos y comunicaciones en los campos de la Farmacia Hospitalaria, Nutrición y Alimentación Humana y en el de la Sanidad Naval.

Alejandro Anca Alamillo (Madrid, 1968) es Investigador Naval reconocido por el Sistema Archivístico del Ministerio de Defensa. Es igualmente académico correspondiente de la Real Academia de la Mar y numerario de la Academia de Ciencias Naturales Rusas. Autor de un buen número de libros y artículos, en la actualidad colabora con el *Diario de Ferrol* en una columna de opinión sobre temas navales y marítimos. En el año 2002 le fue concedido el Premio de Investigación «Josep Ricart i Giralt» que anualmente concede el Museo Marítimo de Barcelona. Está en posesión de la Cruz del Mérito Naval.

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.

NOTA EDITORIAL

No podemos obviar en esta nota editorial la conmemoración del quinto centenario del nacimiento de Gerardo Mercator (1512-1594), gran cosmógrafo renacentista nacido en Flandes. Su aportación a la ciencia cartográfica es el Mapamundi, elaborado en 1569, en el que empleó la que desde entonces se conoce como proyección de Mercator que se sigue empleando en navegación, así como una variante suya la proyección UTM (proyección Mercator Universal Transversal) está de plena actualidad en la cartografía topográfica. El Instituto de Historia y Cultura Naval, no ha sido ajeno a esta efeméride y tiene previsto editar un suplemento de nuestra Revista dedicado a este quinto centenario y a la traducción comentada de su carta náutica de 1569.

Otra conmemoración a la que necesariamente tenemos que hacer referencia es al séptimo aniversario del «redescubrimiento» de las Islas Canarias por los europeos. Concretamente en el año 1312 en navegante genovés Lanceloto Malocello arribó a la isla más oriental del archipiélago canario, que a partir de entonces recibió el nombre de Lanzarote. Malocello vivió en la isla más de 20 años y su descubrimiento marcó el conocimiento de la historia moderna del Archipiélago de las Canarias y del «Nuevo Mundo».

El número que tenemos en nuestras manos tiene un cuerpo de seis artículos de nuestros colaboradores: *El bergantín Galveztown. Reconstitución del barco de 1781*, de Francisco Fernández González. *El despertar de las Armadas Peninsulares. La proyección de los reinos ibéricos en la Baja Edad Media*, por Pablo Martín Prieto. *La peripecia de los papeles y materiales de la expedición de Malaspina y Bustamante (1789-1794) durante dos centurias*, por María Dolores Higuera Rodríguez. *La influencia de la meteorología en la historia del Mediterráneo*, por Jose Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán. *Don Gaspar Pellicer, médico y cirujano de la Armada, víctima política de don Pedro Virgili y de Ensenada*, por Francisco J. Pallarés Machuca y *Un navío que nunca existió: El Castilla construido en Esteiro en 1751*, por Alejandro Anca Alamillo.

Comprende, igualmente, este número las habituales secciones: La historia vivida, un curioso Documento sobre Federico Gravina; La Historia Marítima del mundo; Noticias Generales y Recensiones.

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

EL BERGANTÍN *GALVEZTOWN*. RECONSTITUCIÓN DEL BARCO DE 1781

Francisco FERNÁNDEZ GONZÁLEZ
Doctor en Ingeniería Naval

Entre 2012 y 2015, la ciudad de San Agustín de la Florida se constituirá en una muestra permanente de la presencia española en los Estados Unidos de América. Al bicentenario de la primera Constitución hispana le seguirán el quinto centenario de la llegada de Ponce de León y los 450 años de la fundación de la que presume y se honra de ser la primera ciudad de aquel país.

En todas estas celebraciones jugará un importante papel una reconstitución del bergantín con el que Bernardo de Gálvez entró en la bahía de Pensacola en 1781. Una réplica conjetural de este barco se construye en los Astilleros Nereo, de Pedregalejo (Málaga), para navegar en 2013 hasta San Agustín y desde allí recorrer las costas del Golfo hasta Galveston, Tejas.

En este artículo se presentan las investigaciones que han permitido elaborar el proyecto de esta reconstitución del bergantín *Galveztown*, a partir de su origen como *sloop-of-war West Florida*, y que justifican su fidelidad histórica, así como algunos aspectos de la construcción actual.

Se mantienen en inglés los textos que entendemos merecen ser consultados en su forma original por los lectores, y en especial los extranjeros.

Marco histórico

El 10 de septiembre de 1779 tuvo lugar un combate en el lago Pontchartrain donde fue apresado un *schooner* (goleta) (1) británico de nombre *West Florida*. Su captor era el *schooner* rebelde *Morris*, también conocido como *Morris tender*, que patrullaba las aguas del Misisipí al mando del capitán William Pickles (2). Por su parte, el *West Florida* patrullaba el lago desde

(1) En inglés todos los barcos son del género femenino, pero no en español, por lo que usaremos el masculino como género de *barco*, y diremos «el *schooner*» y no «la *schooner*», pero sí «la goleta».

(2) ROUSSEAU, Pierre: *Relacion du Combat de la Goëlette Taindre de la Frigate Maurice Capite Guillaume Pickles Americaine, Contre le Bateau le Ouest Floride de Pançacol Capitaine Painne, September 12, 1781* «sic» copy, AGI, Cuba, 2538, en SERRANO Y SANZ, Manuel: *Documentos Históricos de la Florida y la Luisiana*, ss. XVI a XVIII. Madrid, 1912, p. 352.

1776 deteniendo y abordando los mercantes españoles que comerciaban con Nueva Orleans. El *Morris* era un regalo del gobernador de la Luisiana, Bernardo de Gálvez, a Oliver Pollock para reemplazar a otro *Morris* anterior, que se había perdido en un huracán el 18 de agosto. Ese primer *Morris* había sido el *sloop* (balandra) inglés *Rebecca*, que había capturado en el Misisipí James Willing, quien había llegado desde el Ohio en el *Rattletrap*, que acabó inútil. Para reemplazarlo, Oliver Pollock, agente comercial del Congreso de Filadelfia en Nueva Orleans y encargado de los asuntos navales de la Revolución, armó el *Rebecca* y le dio el nombre del financiero y prócer revolucionario Robert Morris.

Gálvez había tomado la guarnición de Manchac, en el lago, el 7 de septiembre de 1779 y negoció dos semanas más tarde la rendición del resto de las fuerzas británicas en el Misisipí tras la batalla de Baton Rouge, el 21 de septiembre de 1779. En la *London Gazette* de 1 de abril de 1780, Whitehall (el Almirantazgo) publicaba un extracto de la carta del Major-General Campbell a Lord George Germain desde Pensacola el 15 de diciembre de 1779, en la que justificaba las pérdidas causadas por las acciones de Gálvez. Traducimos este párrafo con nuestro subrayado.

«... Comoquiera que sea, es ahora sabido sin discusión que [el Gobernador] llevaba tiempo preparándose en secreto para la Guerra. Que habiendo reunido previamente todas las Fuerzas de la Provincia de Louisiana, la Independencia de América fue públicamente reconocida con Toque de Tambores en Nueva Orleans el 19 de agosto; y teniendo Todo Preparado para ese Propósito, inmediatamente marchó contra nuestras fuerzas en el Misisipí; y logró efectivamente la Captura con Estratagema de un Sloop del Rey en el Lago Pontchartrain, el Apresamiento de un Schooner en el Río Misisipí que iba con Ron y Provisiones para Manchack, y de otras Seis naves menores en el Lago y en el Río Amit...».

El 20 de octubre de 1779 el teniente coronel Dickson había enviado a Campbell los términos de la Capitulación de Baton Rouge tras la toma de Manchac y cerraba su carta con estas palabras:

«Debo decir, para ser justo con su Excelencia Don Bernardo de Gálvez, que los Oficiales y Soldados, que son Prisioneros de Guerra en esta Plaza, son tratados con la mayor Generosidad y Atención, no solo por los Oficiales, sino incluso los Soldados Españoles que parecen Disfrutar siendo civilizados y amables con los Prisioneros en general».

Tras la captura del *West Florida* y la rendición de Baton Rouge, William Pickles obtuvo para los nacientes Estados Unidos la adhesión de los colonos de las tierras de la Florida occidental en la orilla oriental del Lago, como recoge el documento que traducimos y subrayamos:

«Nosotros, cuyos nombres o marcas están aquí puestos y firmados, siendo colonos y habitantes del lago Pontchartrain entre Bayou la Combe y River Tanchipaho, por la presente reconocemos ser nativos y también verdaderos y fieles súbditos de los Estados Unidos Independientes de Norte América. Y por cuanto en el día décimo del mes pasado William Pickles, capitán de la marina de los dichos Estados citados, llegó a este lago y apresó el sloop armado Inglés West Florida, que había mantenido posesión del lago durante casi desde dos años antes, y el dicho William Pickles, Esquire, desembarcó parte de su gente el veintiuno del mismo mes y tomó posesión de esta población y nos dio toda protección contra los Indios y otros que su fuerza admitiera, y aceptó que permaneciéramos en nuestras posesiones hasta otras órdenes; nosotros, por tanto, consideramos que pertenecemos a los dichos Estados, y deseamos permanecer allí y disfrutar nuestra propiedad y privilegios bajo ellos, los dichos Estados Unidos. 16 de octubre de 1779. (Siguen los nombres de los diecinueve colonos)».

Un año antes, Gálvez había impulsado los asentamientos de colonos en las tierras de la orilla derecha del Misisipí, con isleños canarios en la Nueva Iberia y colonos franceses e ingleses que le dedicaron el primer poblado, al que llamaron Galveztown (3).

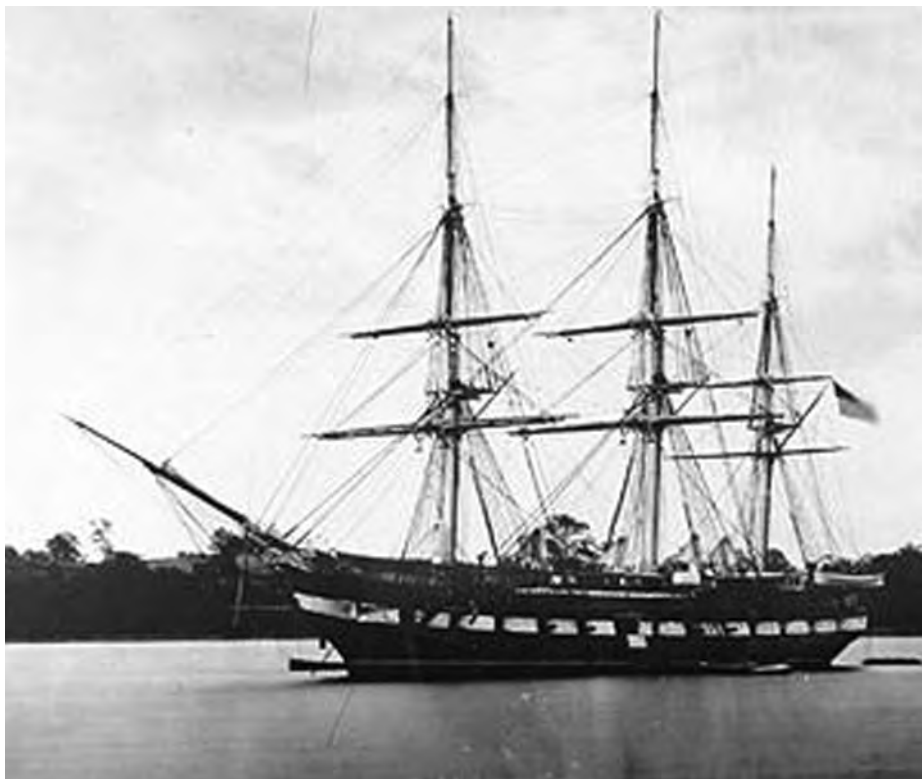
Sloop vs Sloop-of-war

Las características del *West Florida* han sido objeto de debate en función del nombre que le dan distintos documentos de la época. Los que hemos citado aquí lo llaman *sloop* del Rey y también *sloop* armado. Sin duda se refieren al tipo de barco y no al aparejo de *sloop* o balandra.

En la Royal Navy se designaban con el término *sloop-of-war* los barcos sin clase, inferiores a los de la sexta, con menos de 20 cañones en cureña, y se incluían en este tipo los aparejos de goleta, bergantín, fragata y otros. Se usaban así nombres como *brig-sloop* y *ship-sloop* para los que se aparejaban de bergantín y de fragata o navío. Famosos fueron el *ship-sloop Resolution* de Cook (1771, 110' y 460 t bm) y el *brig-sloop Beagle* de Darwin (1820, 90' y 242 t bm).

En la US Navy se utilizó el mismo término para los barcos menores que las fragatas. Así, el segundo USS *Constellation* (1854-1955), visitable a flote hoy en Baltimore, estaba clasificado como un *sloop-of-war*, con 199' de eslora y 16 cañones, y también tenía esa clase el vapor USS *Kearsage* (1861-

(3) «... a number of families, transported to Louisiana from the Canary Islands, at the king's expense. Some of them, under the command of Marigny de Mandeville, settled at Terre aux Boeufs, on a tract of land now included in the parish of St. Bernard; others, under the guidance of St. Maxent, located themselves near Bayou Manchac, at about twenty-four miles from the town of Baton Rouge, where they established a village which they called Galveztown; the rest formed that of Venezuela, on Bayou Lafourche». En GAYARRE, Charles: *History of Louisiana*. William J. Widdleton, Nueva York, 1867, p. 116.



USS *Constellation* (1854).

1894), con 201' de eslora y siete cañones, cuya batalla con el CSS *Alabama* retrató Edouard Manet en Cherburgo.

La lista de barcos menores de la Royal Navy recoge la evolución de los *sloops-of-war* entre 1700 y 1850, desde uno a tres palos. Los primeros fueron verdaderos *sloops*, con un solo palo, pero a partir de 1716 se añadió un segundo palo a los que había y a todos los nuevos, hasta que en la década de 1750 comenzaron a construirse con tres palos y aparejo de navío.

Toma de Panzacola (4)

La gesta de Gálvez en Pensacola ha sido suficientemente tratada por expertos historiadores y estudiosos de España y de América. Sólo voy a referirme a

(4) Además del nombre inglés de Panzacola, utilizaremos el nombre original de Pensacola cuando se relacione con su carácter español.



USS *Kearsage* (1861).

dos documentos originales de aquellas fechas. Se trata del *Diario de las operaciones de la expedición contra la plaza de Panzacola concluida por las Armas de S.M. Católica bajo las órdenes del Mariscal de Campo D. Bernardo de Gálvez*, firmado por éste en Panzacola, el 12 de mayo de 1781, y del *Plano de la Toma de la Plaza de Panzacola y con ella la rendición de la Florida Occidental*, (5) del mismo año.

La correlación entre ambos documentos es tan estrecha que nos hace pensar que el *Plano* fuera dibujado para ilustrar el *Diario* y darle vida con imágenes que estarían destinadas a la misma corte. Para demostrar lo que decimos, no solamente hemos cotejado ambos documentos entre sí, sino que hemos analizado cada una de las imágenes de los barcos que se incluyen en el *Plano*.

El 28 de febrero de 1781 se dieron a la vela en La Habana 32 barcos, (6) a los que se unieron 3 particulares de Gálvez (1 bergantín y 2 cañoneras de Nueva Orleans). Los 32 barcos se dividían así:

- barcos de guerra: 1 navío, 2 fragatas, 1 chambequín, 1 paquebote;
- transportes de tropas: 5 fragatas, 4 paquebotes, 3 polacras, 1 saetía, 3 bergantines, 2 balandras;
- transportes de artillería: 1 fragata, 2 paquebotes, 1 polacra, 4 balandras, 1 goleta.

(5) Mapa MN 6-A-20, Museo Naval, Madrid.

(6) REPARAZ, Carmen: *Yo solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Pensacola en 1781*. Reproduce el *Estado que manifiesta los Buques de Guerra y Convoy (...) que a las órdenes del Sr. Don Bernardo de Gálvez (...) se dirige al socorro de la Mobila y conquista de Panzacola. Habana, 17 de febrero de 1781*. AGS, Marina, 421.



Varios tipos de barcos: balandras, bergantín, fragata, polacra.

El *Plano* contiene una imagen central con el final de la operación y seis cuadros que representan los barcos presentes en los días que duraron las operaciones, como relatan sus leyendas:



Un bergantín.



El *San Luis* entre el *Magnánimo* (Es) y el *Destino* (Fr), con la fragata *Nuestra Señora de la O* (Es).

Cuadro 1, 9-10 marzo: 32 barcos españoles vistos por estribor, más seis ingleses fondeados;

Cuadro 2, 17 marzo: 31 barcos españoles más la flotilla de Gálvez entrando en la bahía;

Cuadro 3, 19 marzo: 35 barcos españoles y cinco ingleses;

Cuadro 4, 22 abril: 32 barcos españoles en la bahía más veintiuno de Solano-Monteuil;

Cuadro 5, 5 mayo: 40 barcos fondeados más diecisiete fuera capeando el temporal;

Cuadro 6: 17 mayo: 32 barcos en la bahía más diecisiete de Solano-Monteuil fuera.

Todos y cada uno de los barcos de La Habana se pueden identificar en el *Plano*, donde al artista solo le ha faltado escribir sus nombres, tal es el grado de precisión con que los representa, como podemos comprobar en las imágenes que incluimos aquí, ampliadas de las originales.

La misma precisión y el mismo valor técnico tienen las imágenes de los navíos de la escuadra combinada hispanofrancesa que acudieron en socorro de Gálvez el 19 de abril de 1781, con detalles técnicos que identifican los navíos y la varada de la fragata francesa *Andromaque*.



La *Andromaque* varada.

Destacamos estos extremos para apoyar nuestra afirmación de que los dibujos que se hicieron de la toma de Panzacola son fieles representaciones de los barcos de aquella campaña y no meras ilustraciones decorativas, recreados con la fidelidad que sin duda requería la categoría y la autoridad de quienes eran destinatarios de tales imágenes.

Del *West Florida* al *Galveztown*

Nadie discute el hecho de que la goleta armada *West Florida* fue transformada en el bergantín *Galveztown*. Pero existen discrepancias en cuanto a dónde y cuándo se le cambió el aparejo y el nombre. (7) Veamos algunas citas:

«... el *Galveztown*, un bergantín inglés nombrado *West Florida*, que le había sido regalado por los independentistas americanos tras ser apresado en duro combate por el buque americano *Morris* en el lago Pontchartrain...» (8)

(7) Gálvez lleva el *West Florida* contra la Mobila, al mando de Pickles y armado con 4 de 6 lb y 12 *swivels*. Carta del Capt. Joseph Calvert, 24 de abril de 1780. NARA M247 *Letters and Papers of Oliver Pollock, 1776-85*, Item 50.

(8) OLMEDO CHECHA, M., y CABRERA PABLOS, F: «Bernardo de Gálvez», en *Bernardo de Gálvez y su tiempo*. Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Málaga, Málaga, 2007, p. 91.

Erróneamente hacen bergantín a la goleta inglesa.

«He boarded the brig *Galveztown*, formerly William Pickles's *West Florida*...»

»The thirty-two pounders in Fort Barrancas Coloradas belched flame. The murderous round shot, any one of which could have sunk the *Galveztown*, whizzed above and around the little ship» (9).

Se destaca el pequeño tamaño del *Galveztown*.

«The *Galveztown* was originally the British sloop *West Florida* that dominated Lake Pontchartrain in Louisiana for two years (1778-1779)» (10).

«The captured British vessel *West Florida* was renamed the *Galvez-Town*, in honor of the new settlement of Canary Island immigrants located on the Amite River, just below its confluence with Bayou Manchac» (11).

«On october 15, 1779 Pollock inquired if keeping the *West Florida* cruising in the lakes was «useful for the Common Cause» or whether she should be sent home in place of the *Morris*, which had been lost, and Gálvez urged that she be retained». (12)

Destaca el interés de Gálvez por el *West Florida* desde su captura.

El *West Florida*

Para lograr una reconstitución fiable del *Galveztown* resulta esencial conocer con suficiente certeza cómo era el *West Florida*.

No ha sido fácil identificar el *West Florida* que se convirtió en el *Galveztown*. No hemos encontrado ningún manuscrito, ficha ni plano que describa las dimensiones y formas del *West Florida* entre los documentos escritos y planos del NMM de Greenwich, por lo que hemos tenido que apoyarnos en los estudios de otros investigadores de reconocido rigor y prestigio en su dedicación especial a los barcos ingleses de la segunda mitad del siglo XVIII.

(9) FLEMING, Thomas: *Bernardo de Gálvez. The Forgotten Revolutionary Conquistador Who Saved Louisiana*.

(10) *History of the Brig Galveztown*. Lighthouse Archaeological and Maritime Program Partners with Spanish Ship Builders. April 17, 2008.

(11) HOLMES, J.D.L.: en MARTÍNEZ, Raymond J: Rousseau, *The Last Days of Spanish New Orleans*.

Pelican, Gretna 2003, p. II (1974).

(12) AGI-Cuba, 701. En Caughy, WALTON John: *Bernardo de Gálvez in Louisiana (1776-1783)*. Pelican, Gretna 1998. Foreword by HOLMES, Jack D.L. (1972), p. 160.

El uso del nombre *Florida* para designar varios barcos ingleses con similares características, en las mismas aguas americanas y en los mismos años, nos planteaba un problema añadido. En primer lugar, en el libro *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792*, de R. Winfield, encontramos esta ficha:

West Florida, merchant ..., 6 guns, schooner?
Dim: 56-0 (41-0) x 17-6 x 6-0 = 66-74/94 bm (13)
Men: 30. Arm: 6 x ? + 8 x 1/2 swivels
Purchased 13.6.1776 in Jamaica, after watch service since 1774.
Listed in 1776 under Lt. George Burden. In 1779 under Lt. John Payne.
Captured by American schooner *Morris* in Lake Pontchartrain 20.8.1779 «sic».

En la Introducción a su obra, Winfield declara que ha fundamentado sus datos en un trabajo realizado anteriormente David J. Lyon, investigador en el NMM de Greenwich.

Nuestra búsqueda de los archivos originales de David John Lyon nos ha llevado hasta su libro titulado *The Sailing Navy List; All the Ships of the Royal Navy, built, purchased and captured, 1688-1860*. En un ejemplar prestado por la British Library pudimos comprobar lo que sigue:

En el capítulo sobre *The Seven Years War 1756-1763*, página 213, *Storeships, etc*, Lyon incluye la ficha del mismo barco, que reproduce luego Winfield con pequeños retoques:

Florida 1774-1778 (___) 'sloop on survey'
Dimensions & tons: 56', 41' x 17'6" x 6'. 68.
Men: 16. Guns: 6 x ___ + 8 swivels.
Purchased in the West Indies 1774; 1778 sold at Pensacola (or 1776 at Jamaica?)
Note: Is this the same as the *West Florida* allegedly captured at Pensacola in 1779 by the Spaniards (which seems likely)?

Esta pregunta la resuelve Winfield con datos precisos sobre su captura y campañas.

En el capítulo sobre *The American War of Independence 1776-1783*, página 228, *Schooners*, Lyon incluye también el

Florida 1778-1778 (___) schooner / 'sloop on survey' 12.
Dimensions & tons: 63', 47'6" x 19'2" x 7'8". 92
Men: ___. Guns: 12 x ___.

(13) El arqueo inglés (*tonnage*) se calculaba en el XVIII con la fórmula $K*B*B/2/94$ tons de *builder's measurement* (bm), medida la quilla (K) en toda su cara alta y la manga (B) fuera de forro. Este arqueo «del constructor» difería del que se calculaba para el armador, que cubicaba el espacio disponible para la carga multiplicando medidas internas.

Purchased in North America 1778; 1778 put out of commission.

Parece que Winfield completó los datos de Lyon que probarían, no solo que el primer *Florida* de Lyon era el *West Florida*, sino que Winfield pudo consultar las fuentes necesarias para probarlo.

El propio Lyon justificaba lo limitado de los datos que ofrecía con esta confesión:

«Only basic data have been given – it is usually possible to find out more (sometimes a great deal more) about individual ships. My intention has been, however, to provide a basic work of reference where the emphasis is placed on breadth of coverage of the Navy, rather than depth of coverage of any particular entry».

Winfield fue un colaborador de Lyon, como este mismo reconoce en sus agradecimientos:

«R. Winfield dedication and kindness at the last minute in checking my proofs against my own listing was immensely useful and much appreciated».

Como experto investigador de las *Admiralty Collections*, los datos de David J. Lyon no nos dejan ninguna duda sobre las dimensiones del *West Florida* pues, como dice en su Prefacio:

«It is noteworthy how many merchant ships were either purchased or hired for naval use, and for which there is therefore some technical data. A symptom of this is that there are many more plans of later eighteenth-century merchantmen in the Admiralty Collection than survive elsewhere.

»This book is compiled from these plans and a series of contemporary listings of the Navy. It follows these sources in giving basic dimensional data and information on armament and complement».

Hemos tenido también acceso (14) a una carta de David Lyon fechada en 16 de noviembre de 1978 en la que respondía a una consulta al NMM de la Sra. Elizabeth W. Hadden, de Nueva Orleans, sobre el *West Florida*. Por la importancia de su contenido la traducimos aquí y la subrayamos:

«En 1774 se compró un barco pequeño (tal vez un *schooner* o un *brig*) en la zona para utilizarlo como Survey Sloop y para servir en la Colonia de Florida. Lo llamaron Florida, pero puede ser el mismo barco que el *West Florida* de Pensacola. Las dimensiones que se dan son eslora en cubierta 56', quilla para el arqueado 41', manga 17'6», puntal de bodega 6', 68 tons, 6 cañones, 8

(14) Copia digital facilitada por el doctor. Sam Turner, LAMP, (San Agustín, Florida, EE.UU.).

falconetes, 16 hombres. No se dice su final. En la principal Lista de Buques del Almirantazgo de la que tenemos copias no hay ningún *West Florida*, pero tenemos notas de un investigador, ya fallecido, que investigó mucho en la Oficina del Registro Público, de que el *West Florida* sirvió de 1774 a 1779, montaba 16 cañones —que serían 6 cañones y 8 falconetes (*sic*)— y llevaba 30 hombres - lo que podría significar que era igual que los Survey Sloops. Sus notas dejan claro que encontró una referencia a ese barco como schooner (lo que querría en definitiva decir que tenía 2 palos).

Para confundir las cosas más todavía, hubo otro *Florida*, un *schooner*, comprado en la zona para el servicio de la Colonia en 1778, con dimensiones de 63' x 47'6» x 19'2» x 7'3», 92 tons, 30 hombres, 12 cañones. En una nota se sugiere que se excluyó del servicio en Pensacola el 23 de septiembre de 1778, esto podría muy bien referirse al otro *Florida*, ya que este está registrado que realizaba trabajos cartográficos en América del Norte en 1782.

Es obvio que se necesita investigar más en los documentos del Almirantazgo, para identificarlos mejor. No hay planos ni imágenes conocidas. Para información general sobre *schooners* de ese periodo puede consultar de H.I.Chapelle «History of the American Navy», «History of American Sailing Ships» y «The Search of Speed under Sail».

Siento no poder serle de más ayuda.

Atentamente, David Lyon.

Aquí Lyon usa el término *Survey Sloop* para designar un barco cartógrafo pequeño, no su aparejo, que podía ser de *schooner* o de *brig*, de igual manera que hacía la Royal Navy con el término *sloop-of-war*.

Más recientemente, en la Universidad de Alabama han completado la investigación que faltaba y que sugería David Lyon para identificar el *West Florida*. La revista *Florida Historical Quarterly* publicaba en 2007 un importante trabajo del profesor R. Rea con el título «Florida and the Royal Navy's Floridas». Resumimos a continuación sus conclusiones, que nos han permitido identificar al *West Florida* como el único *sloop* patrullero entre varios *sloops cartógrafos*. Identificamos cada uno con un número para distinguirlos.

Florida-0 (1764-1772)

El primer *Florida* fue el *Glocester* (*sic*), un mercante comprado en 1764. Medía 98 x 28 (299 t) y aprovisionó la flotilla de John Byron (Malvinas). Sirvió en el Atlántico Sur hasta su desguace en Deptford en 1772.

Florida-1 (1773-1777)

Barco nuevo, regalado por Rodney a G. Gauld en Jamaica en 1773. Utilizado para retirar el *survey* (cartógrafo) *Earl of Northampton*, que había encaillado en las Tortugas. Cedió su nombre en 1774 a otro nuevo. No aparece en ninguna lista de la Royal Navy. Parece que se utilizó hasta 1777.

Florida-2 (1774-1776)

Es el reemplazo definitivo del *Earl of Northampton*, para *survey*. Lo pide Gauld con calado inferior a siete pies y espacioso. Lo buscaron en Port Royal para *survey* y hallaron este *sloop* en muy buen estado. Comprado en Port Royal por 670 libras en marzo de 1774. Comandante Cobb, con base en Pensacola hasta septiembre de 1774. Reparado en Port Royal en 1775, en Cayo Largo. *Sloop* carenado en Port Royal en enero de 1776.

Florida-3 (1776-1779)

Pedido por el almirante Gayton para patrullar en aguas someras, con no más de seis pies de calado. Autorizada su compra por la Royal Navy en febrero de 1776. Comprado en Jamaica en junio de 1776. *Sloop* de 60 toneladas con 2 x 4 lb + 3 x 2 lb, para patrullar los lagos frontera con la Luisiana. Bautizado como *West Florida* para distinguirlo del *Florida-2*, que aún estaba activo.

Florida-4 (1778-1778)

Reemplazó al *sloop Florida-2* para *survey*. Pedido como *schooner* por Osborn en enero de 1778. Aparejado de *schooner*, con 30 hombres, llegó a Pensacola en mayo 1778 bajo el mando de Kirkland. Montaba 12-14 cañones ligeros. Tuvo una vida muy muy corta, solo de mayo a septiembre de 1778, cuando fue carenando en Deer Point y se abandonó anegado en Pensacola.

De este análisis podemos concluir que

Solo el *Florida-3* pudo ser, y era, el *West Florida (1776-1779)*.
Este era el único *Florida* que navegaba en septiembre de 1779.

De su cuaderno de navegación (15) se extraen estos datos que resumimos:

Comandante Burdon desde junio de 1776
Reparado en Pensacola en enero - abril de 1777.
Con vías de agua (12 in / 2 hrs) en mayo de 1777.
Entra en el lago Pontchartrain.
Auxiliado por el *Florida-2* de Gauld en septiembre de 1777, pasa a Pensacola.
Alistado de nuevo en enero de 1778.
Entra en el lago Pontchartrain.
Reparado en el río Lacomble en junio de 1778.
Con *mainmast* y *mainsail*, tiene 2 palos: *brig-sloop*, o *schooner*.

(15) Log *West Florida*, ADM 51/4390, en *Florida and the Royal Navy's Floridas*, p. 198.

Gran reparación en Pensacola en noviembre de 1778.

Bajo Lt. Payne sale a la mar el 1 de febrero de 1779, con 15 hombres de dotación.

Es apresado el 10 de septiembre de 1779 por el *Morris*.

El *West Florida* es descrito como *schooner* cuando su patrulla y detenciones en el lago provocan la reacción de Gálvez, (16) en abril de 1777:

«... It appears that the Governor was induced to proceed to these extremities by the Seizure of a small Schooner and two Canoes in Lake Pontchartrain by His Majesty Armed Schooner West Florida».

Otra carta (incompleta) en los *Papers of the Continental Congress* (17) relata la captura con los detalles que subrayamos.

*The Hon'ble Robert Morris, M'rs Smith
& Henry Lawrence, Esq're*

New Orleans 17th September 1779

Sirs copy

*This By Mr Pollock's Letter to you of the 25th ult^o herewith/
you will observe that he intended*

inclosed accompanying Gov'r Galvez on his Expedition / against Manchack and I have now the honor to acquaint / you that by a Letter fom him the 14th inst't I have that / he has had it in his power to be of service in this Expedition / and is in hopes yo be able to inform me in a few days that / they have subdued all the British Troops on this River.

Capt'n Pickles whom Mr Pollock likewise mentioned / to you in the same Letter that he had sent round into / the Lake in a small schooner, did on the 10th instant / Board (and after a very hot dispute of about twenty minutes) Take a British armed Sloop named the West Florida / commanded by one James Payne of about seventy or / Eighty Tons Burthen mounting four carriage Guns / with thirty men. Capt'n Payne & a foremast man killed and one or two wounded on the Enemy's side / the rest are here in custody. Capt'n Pickles had the misfortune to loose / three and hade five wounded two of which are since dead, the taking / ...

Por error llama James a John Payne. La muerte de John Payne, piloto de S.M. la comenta su colega y amigo George Gauld en carta a John Payne Sr en la que le envía el testamento de su hijo.

Gauld cartografió las costas del Golfo hasta Galveston (TX) y era miembro de la «American Philosophical Society»; fue apresado en Pensacola en 1781 y

(16) Carta de los comerciantes británicos a Thomas Lloyd, capitán de la fragata *Atlanta*, AGI, Cuba, 188-3, 26 de abril de 1777.

(17) NARA: Papers of the Continental Congress. *Letters and papers of Oliver Pollock* (1776-1785).

repatriado luego a Escocia. Su almirante, Sir Peter Parker, comandante en Jamaica, fue también jefe de Nelson, en cuyo funeral dirigió el duelo (18).

El *West Florida*, reparado por Pollock con la ayuda de Gálvez, desembarcó tropas rebeldes para la toma final de Baton Rouge el 21.09.1779, y en enero de 1780 participó de nuevo con las fuerzas españolas en la toma de la Mobila. Acabada la campaña, de allí partió a Filadelfia, donde sería vendido por considerarlo ya inútil para el servicio anterior. (19) Los mismos datos se hallan en los Papeles del Congreso de Filadelfia que reproducimos aquí con nuestro subrayado: (20)

«The prize was a British sloop called the West Florida. She was fitted out by Pollock and under the command of Pickles cruised on Lake Pontchartrain during the fall and captured a British settlement. The surrender of the British posts on the Mississippi to Galvez soon followed. Later the West Florida assisted the governor in the capture of Mobile and then proceeded to Philadelphia, where she was sold out of the service».

Y en los archivos de Pennsylvania (21) se lee que el 21 de junio de 1780 la Navy Board solicitaba del Presidente Reed en Filadelfia permiso para vender en pública subasta cinco esclavos negros que pertenecían al *sloop armado West Florida*.

Este no fue el final del *West Florida*, pues como se explica en una breve *History of the Brig Galveztown* que publicaban los historiadores del LAMP (22) y que subrayamos:

«After cruising for a short time out of New Orleans, the Galveztown was taken to Philadelphia where she was sold out of the Continental Navy service to the Spanish Government. Once in Philadelphia, she was extensively repaired and re-rigged as a brig, though there is some chance this occurred earlier in New Orleans following her capture. Now a brig, the Galveztown returned to the Gulf of Mexico and operated with the forces of General Bernardo de Gálvez».

(18) Bonhams Auction, 2005.

(19) Una carta de O. Pollock del 20 de enero de 1780 nombra a Pickles capitán del *West Florida*, y lo envía para la toma de la Mobila y Pensacola con provisiones para 60 días y una dotación de 58 hombres. Sigue a Filadelfia donde sus pertrechos y cargos militares se usan para armar el barco que lleva a Holanda al embajador americano Laurens.

Pickles es asesinado en una refriega. *The Pollock Family of Pennsylvania*, p. 10.

(20) Pap. Cont. Congr., 50, 9 (september 18, 1782); Sparks MSS., xli, 42.) (Pap. Cont. Congr., 19, 5, 193 (july 10, 1780), 37, 251, 535, 537, 541 (january 20, june 7, november 20, december 5, 1780), 50, 1-13, 66, 77-81, 97, 120-125; Jour. Cont. Congr., july 10, december 8, 1780; Sparks MSS., xli, 7, 10, 16, 22, 23, 36, 41, 42; Penn. Gazette, june 7, 1780; Almon, ix, 359-365; Stopford-Sackville MSS., 122; Paullin, 307-311.

(21) NARA: Papers of the Continental Congress. 1780.

(22) Lighthouse Archaeological and Maritime Program. St. Augustine, FL. Abril 2008.

Otro *Galveztown*

La Asociación Cultural Bernardo de Gálvez y Gallardo ha publicado (23) un tríptico en el que se presenta una reconstrucción del barco de Gálvez con un porte muy superior al que nosotros hemos investigado y justificado en este trabajo. Reproducimos algunos de sus párrafos para añadir nuestro comentario:

«Acabada la guerra el *Galveztown* fue adquirido por la Real Hacienda en Nueva Orleans el 31 de julio de 1784 en 10.499 pesos y 8 reales. Al año siguiente, al mando de Lorenzo Delvaux, se utilizó como correo entre Veracruz, La Habana y Nueva York para la comunicación entre Bernardo de Gálvez, ya Virrey de Nueva España, y Diego de Gardoqui, nombrado primer representante de España en los Estados Unidos».

«A fines de 1785 Gardoqui informó al ministro de Indias José de Gálvez, tío de Bernardo, del mal estado en el que se encontraba el *Galveztown*. Poco después, el 18 de febrero de 1786, el ministro autorizaba la construcción de un buque de igual porte y del mismo nombre». «En consecuencia el 26 de junio de 1786 Bernardo de Gálvez dio orden a Gardoqui para que se iniciara la construcción en Nueva York de un nuevo *Galveztown* en los astilleros de la firma Lynch & Stoughton».

«Lamentablemente el Virrey no llegaría a ver el nuevo buque, ya que falleció el 30 de noviembre de 1786. Meses más tarde, el 12 de mayo de 1787, Gardoqui escribía a Floridablanca lo siguiente:

Este bergantín Galveztown es el que he hecho construir de orden de S.M. para reemplazar al viejo de este nombre. Las circunstancias de parecerse al antiguo y la de ser un bergantín le han ligado al constructor bastante; sin embargo su obra es perfecta...»

«Los documentos localizados en los Archivos de Indias e Histórico Nacional prueban que el nuevo *Galveztown* fue una fiel reproducción del primero, siguiendo los expresos y lógicos deseos del Conde de Gálvez. Tenía una eslora de 95 pies y 8 pulgadas - unos 29,15 metros- y su manga era de 27 pies y 6 pulgadas - unos 8,22 metros. Desplazaba 334 toneladas, tenía 20 portas para cañones y su coste fue de 21.473 pesos fuertes, 2 reales y 6 cuartos».

Nuestro comentario

No tenemos nada que objetar a la investigación que se presenta en este artículo. Sin embargo, no estamos de acuerdo con que el segundo *Galveztown*, que a partir de ahora llamaremos G-2, fuera una «reproducción fiel» del primero, el G-1, ni que tampoco se pretendiera tal cosa cuando se construyó.

(23) OLMEDO CHECA, Manuel: *El bergantín Galveztown*. Málaga, 2010.

Primero. Las palabras que se citan de Gardoqui dicen textualmente que se construye

«para reemplazar al viejo de este nombre»,
«parecerse al antiguo»,
«ser un bergantín»,
«han ligado al constructor bastante».

Estas condiciones no son suficientes para definir una réplica y no acreditan que acabara siendo una reproducción fiel de su tamaño, por más que en un principio se autorizara de igual porte según los deseos de Gálvez.

Es probable que se aceptara un bergantín mayor, con más cañones, que tendría más utilidad para la Real Armada y sería más seguro en las navegaciones de altura que uno como el G-1. El viejo G-1 había cumplido sus misiones en aguas costeras y someras, pero ahora se abrían otras.

El constructor, que entonces era al mismo tiempo el proyectista, tuvo que resolver los problemas que planteaba la construcción del G-2. No entendemos que un experimentado constructor de Nueva York tuviera problemas para reproducir exactamente un barco construido solo veinte años antes, probablemente en la misma costa este, y de un tipo muy popular en esos años. Duplicar el «parecido» y hacer «un bergantín» no eran ningún problema. Solo serían un problema que «ligaba al constructor bastante» en el caso de que tuviera que reproducirlos en un barco bastante mayor que el original. Serían requisitos que el constructor tuvo que conciliar en su diseño-construcción.

Gálvez ordena la construcción del G-2 en junio de 1786, cuatro meses después de haber sido autorizada. Con la guerra terminada, las necesidades de la Real Armada habían variado, con Estados Unidos dueño de sus costas y los ingleses arrinconados en Jamaica y Bermuda. Gálvez muere el 30 de noviembre de 1786, y el G-2 se termina en 1787. El hecho de construir un G-2 acabaría siendo más un homenaje a Gálvez, tras su muerte, que un propósito de duplicar fielmente el G-1.

Segundo. El proyecto de un barco responde a la misión para la que se destina y no consta que el G-2 se construyera con la misma misión del *West Florida*, que luego sería el G-1, como se reconoce en este mismo artículo.

Alimenta esta idea el hecho de que el G-2 fue proyectado como bergantín, mientras que el G-1 habría nacido como goleta.

También es muy revelador el armamento. Sabemos que el *West Florida* montaba solo cuatro cañones en cureñas cuando fue capturado. Los 20 cañones del G-2 demuestran una concepción del barco muy distinta del G-1, y llevarían a adoptar unas dimensiones mayores.

Tercero. En todas las referencias a la toma de Pensacola se destaca la importancia del calado, que hace encallar a dos barcos y retiene a la flota. Es el poco calado del *Galveztown*, pensado en su origen para navegar aquellas aguas costeras y fluviales y entre bajos, el que aprovechó Gálvez para entrar solo en la bahía. El calado del G-2, suponiendo un bloque típico de un bergan-

tín ligero, sería de unos 2,72 metros sin la quilla, es decir, vez y media el calado del G-1. Una gran diferencia.

Cuarto. Como se comprueba en los archivos americanos e ingleses, las dimensiones de todos los barcos costeros y de aguas interiores que operaban en las Colonias en los años del G-1 estaban comprendidas entre límites muy inferiores a las medidas del G-2.

Quinto. El *West Florida* era un barco pequeño, incluso comparado con otros de la zona. Así lo afirma el relato de su captura que hacen los ingleses, cuando dicen que el *Morris* era de mayor porte. Un barco de 95 pies de eslora era en esas fechas en y esa zona un barco mayor.

Sexto. En el Estado General de la Armada de los años 1790 a 1793 (24) se lista un bergantín *Gálvez*, no *Galveztown*. Su porte pudiera corresponderse con el construido en 1787, y el nombre revela que fue dedicado a Bernardo de Gálvez, ya fallecido, y no a reproducir el anterior *Galveztown*.

Un retrato del *Galveztown*

En el *Plano de la Fuerte Plaza de Panzacola*, (25) dibujado en 1783, en Sevilla, por José Portillo y Labaggi, se retrata un bergantín solo, frente a la ciudad, visto de estribor.

Creemos que se trata de un retrato del bergantín *Galveztown* por varios motivos: Es el único barco del mapa, lo que lo convierte en el centro del mismo, si no en el motivo que tuvo el autor para dibujar el mapa.

Está dibujado en vida del bergantín, con el que podría compararse.

Es el trabajo de curso de un alumno del Colegio Naval de Sevilla, tutelado por su maestro.

Se dibuja al poco tiempo de la toma de Panzacola y podía ser visto por el propio Gálvez, que el 20 de mayo de 1783 había sido nombrado por Carlos III vizconde de Galveztown y conde de Gálvez (26).

No conocemos otro bergantín similar que en ese año mereciera aparecer, y solo, delante de la plaza de Panzacola, donde Gálvez había ganado el mote «Yo solo» para su blasón.

Nos atrevemos a aventurar la hipótesis de que este dibujo se hizo para conmemorar la gesta que le había merecido a Gálvez las distinciones reales ese mismo año de 1783.

Para confirmar esta hipótesis, hemos analizado este dibujo, en el que descubrimos mucho más valor que el de ser una mera ilustración para evocar la gesta de Bernardo de Gálvez. En nuestro análisis hemos evaluado varios aspectos significativos para describir el *Galveztown*.

(24) El Estado General de la Armada lo sitúa en el Departamento de Cartagena, sin cañones en 1790, con 16 en 1792 y con 20 en 1793, último año en que se menciona.

(25) AGS, Marina, Leg. 216. M.P. y D.XII.90.

(26) OLMEDO CHECA, M, y CABRERA PABLOS, F: *op.cit.*, p. 91.

En el dibujo están representados todos los elementos del barco con mucho esmero, y el resultado es de un gran realismo. Ya hemos visto cómo en el *Plano de la Toma de Panzacola* el artista también representaba con bastante realismo cada barco de aquella campaña, por lo que cabe suponer que aquí también se quisiera representar un barco real.

Entre las características que destacan por su exactitud y precisión encontramos las siguientes:

Las proporciones del casco y la arboladura

El perfil del casco con su arrufoadura, cintas, galones, caireles

Roda y codaste

Toldilla y castillo

Las portas de los cañones

Los palos en candela

Los palos, masteleros, tamboretos y astas de cornete y grimpola

Bauprés y botalón, con las trincas

Jarcia firme y de labor, con motones

Vela bergantina aferrada correctamente; lo mismo un estay bajo.



El bergantín *Galveztown*.

A la vista de tanta precisión en los detalles, hemos procedido a medir sobre una imagen digital el casco y la arboladura de la manera siguiente.

En primer lugar, la eslora en la cubierta. Medimos 1363 pixels, pero no podremos averiguar cuál es la escala de la imagen hasta que comprobemos otros datos. En lugar de portas se dibujan en estribor 5 cuarteles con un círculo negro en el centro. Los cuarteles miden un promedio de 80 x 100 pixels, y el círculo central, un diámetro medio de 30 pixels.

Medimos las portas del HMS *Haddock*, una goleta de parecidas dimensiones, en el plano (27) del NMM de Greenwich. En una copia del plano digitalizado medimos 11 mm y la eslora 313. Como la eslora real era de 56'-2», o sea, 17,12 metros, las portas del barco medirían 601 mm de ancho popa-proa. Este valor concuerda bastante bien con lo que se usaba entonces en esos barcos, unos dos pies ingleses. Las portas del HMS *Sir Edward Hawke*, con 57'-7» entre perpendiculares (28), medidas de igual manera, son de unos 484 mm, o 19 pulgadas.

(27) Admiralty Collection: Dwg J1010, National Maritime Museum. Greenwich.

(28) CHAPELLE, H.I: *The Search for Speed under Sail*. Plate 13. Lines of schooners Sir Edward Hawke and Earl of Egmont, on the Marblehead model.

Suponemos que la eslora del *Galveztown* eran los 56' del *West Florida*, o sea, 17,07 metros. En la imagen medimos 1.363 pixels, con lo que la escala sería de 12,52 mm por pixel y las portas del barco medirían 1.002 mm popa-proa. Este ancho es excesivo incluso para un navío de línea, y no sería la que usara un barco del tipo y porte que consideramos, por lo que debemos interpretar que los rectángulos que se dibujan no eran portas practicables, sino los cuarteles pintados, y que sólo el orificio circular del centro estaba abierto o se abría en combate. Con la escala que da la eslora, esta boca mediría 476 mm de diámetro, un valor muy próximo a las portas del *Haddock*, que podemos aceptar que se usara para los cañones ligeros que montaría el bergantín. Por otra parte, el uso de portas circulares no era novedoso y estaría justificado por el escaso francobordo y la necesidad de navegar con escoras, para las que las portas cuadradas podrían embarcar agua con poca mar, además de la mayor protección que le darían bajo fuego ligero y cercano.

Esta comparación de las portas nos permite defender que esa imagen del *Galveztown* puede representar un bergantín de unos 56 pies de eslora, como el *West Florida* que hemos identificado. Pero la imagen nos ofrece también la posibilidad de comprobar dos extremos: que es una representación precisa de un barco y que así pudo ser el *Galveztown* en 1781. Hemos medido los pixels de la imagen digital y aplicado la misma escala de 12,52 mm/px.

Los resultados se corresponden con las medidas de otros barcos similares de la época y nos confirman la validez de la imagen como posible retrato fiel del *Galveztown*.

	Pix.	mm
Alturas sobre el agua		
Máxima de toldilla	380	4.758
Cairel en el espejo	267	3.343
Cinta de cubierta id.	107	1.340
Máxima de castillo	323	4.044
Cairel en la proa	267	3.343
Cinta de cubierta en roda	122	1.527
Batiporte cuadrado centro	70	876
Porta circular centro	100	1.252
Borda en el centro	195	2.441
Longitudes		
Eslora en la cubierta	1.363	17.070
Longitud del cairel	1.387	17.365
Longitud toldilla-castillo	1.470	18.404
Palos a la perp'. popa		

Mayor	506	6.335	
Trinquete	1.126	14.098	
Bauprés	1.347	16.864	
Longitud de la arboladura			
Mayor cubierta a baos	860	10.767	
Id. cubierta a tamborete	927	11.606	
Mastelero desde baos	917	11.482	
Id. cubierta a perilla	1.707	21.372	
Trinquete cubierta-baos	652	8.163	75,8 % mayor
Mastelero desde baos	860	10.767	93,8 % id.
Id. cubierta a tamborete	780	9.766	84,1 % id.
Id. cubierta a perilla	1.512	18.930	88,6 % id.
Botavara	788	9.866	
Pico	518	6.485	65,7 % botavara
Bauprés fuera, al caperol	259	3.243	
Bauprés fuera, al extremo	455	5.697	
Bauprés más botalón fuera	883	11.055	

Los barcos coloniales británicos

De la construcción naval en Gran Bretaña y sus colonias conocemos sus detalles por evidencias que encontramos en la literatura, documentos, planos, imágenes, modelos contemporáneos y pecios. Se caracterizan, fundamentalmente, por: Tráficos no oceánicos; costas con aguas someras; vientos variables y racheados; maderas abundantes de roble blanco y rojo, *live-oak*, pino, arce, *hickory*, fresno, abedul, ciprés y alerce.

Los barcos coloniales se construían más baratos y más deprisa (en unos cuatro meses) que en Inglaterra, pero duraban menos de cinco años cuando usaban maderas poco curadas. A finales del xvii la corona británica se reservó los árboles con más de 2 pies (610 mm) de diámetro, marcándolos con una flecha abierta (*broad arrow*). Incluso en los raros casos en que disponía de planos, el constructor los hacía a su gusto. Los detalles variaban también de una región a otra .

Los mercantes coloniales se distinguían por su gran volumen de bodega, la sencillez de la construcción, buena velocidad y aparejos que requerían poca tripulación.

En el siglo xviii los nombres no son fijos y dependen de la forma, el tamaño, la función, el aparejo, y también de la apariencia y del uso a que se dedican.

Un típico ejemplo de confusión: «*un brigantine sloop aparejado de bilander*».

Muchas veces el tipo, como el nombre, lo ponía el propio dueño, y así, un mismo barco era de un tipo diferente para dos marinos distintos.

Los tipos coloniales británicos más utilizados en el siglo XVIII fueron:

Frigate: Aparejo de *navío*, con tres palos. Las de guerra, con una sola batería.

Pink: Se refiere a un tipo de popa (*pink-sterned*) redonda, con gambotas en voladizo en las que pivota el timón y una cubierta estrecha que se aparejaba de *ship*, *snow*, *brig*, *ketch* y *sloop*.

Bark: Fue un tipo de casco hasta que mediado el XVIII fue un aparejo, como en el XIX, sin vergas en el mesana. En España se llamaron corbetas en el s. XIX.

Ship: Navío y bajel en el XVIII y *clipper* en el XIX. Tres palos, con latina en el mesana hasta ca.1730 que se corta el triángulo del car; desde 1745 se usa la cangreja sin botavara (*gaff*) y más tarde se añadió la botavara a las mayores (*spanker*).

Brigantine: Nombre confuso de una forma del caso o un aparejo, y tal vez el precursor del *brig* y el *snow*. Primero fue el *brigantino* del Mediterráneo, con 2 velas latinas y remos. Los españoles los usaron en la Conquista. El nombre definió la ligereza del caso y los remos desaparecieron cuando usó la vela cuadra. Fueron tal vez el uso que se le daba y su porte los que lo definieron cuando quedó establecido como tipo a mediados del s. XVIII.

Brig: Palo trinquete cruzado y mayor con cangreja (*gaff*), que ca.1720 se le añadió una botavara y se convirtió en la bergantina (*spanker*). Se añadía una verga en el pujamen de la gavia, la verga seca (*cross-jack*). Podía añadir una vela de *estay* porque no tenía una mayor que le hiciera sombra. *Snow*: Para 1800 se añadió al *brig* una vela mayor cuadra y se sacaron los aros de la *bergantina* del palo mayor a otro a su popa, el esnón (*snow*), para no estorbar la carrera de la verga mayor.

Bilander: Similar al bergantín (*brig*), pero su mayor era una vela al tercio (*setee*) en lugar de una bergantina (*spanker*). De origen holandés es un probable precursor del *brig*. Su nombre alude a la proximidad a la costa, lo que lo relaciona con el *shallop*, que alude a aguas someras.

Ketch: Como el *brig*, pero con mayor cruzado y mesana con latina en lugar de trinquete y mayor. Con estáis y foques en lugar del trinquete. A lo largo del siglo XVIII cambió la latina por una cangreja y, finalmente, por una bergantina. Preferido para bombardas por el espacio a proa.

Schooner: Es el primer tipo oceánico con aparejo de cuchillo. Reducía la tripulación y su porte no solía pasar de 100 toneladas. La *goleta* (de gaviota) se originó en la Bretaña, pero se popularizó en América, donde se bautizó como *schooner* (primera mención en 1717). Parece ser que añadieron una vela triangular encima de las cangrejas europeas. Chesapeake y Marblehead se destacaron como centros constructores. El primer *schooner* se atribuye al capitán Robinson, en Gloucester (MA) en 1713; conservó sus características esenciales hasta finales del XIX.

Heel Tapper: de Marblehead, h. 1800. Con aparejo de goleta y 40 a 80 toneladas (bm) necesita proa llena para no hundirla; fuerte amurada para apoyar las maniobras, o ninguna para sacar el agua de cubierta; toldilla elevada para mantenerla seca, con escalas y pasamanos.

Sloop: Con un solo palo y una vela mayor cangreja con botavara.

Sloop de Jamaica. Era diferente del *sloop de la Bermuda*. Se construía en las playas de la isla con quillas de 50 a 75 pies y alcanzaba los 12 nudos. Utilizaba el cedro local que es muy resistente a la pudrición, crece mucho y rápidamente y su sabor rechaza a los animales. Era más ligero que el roble y duraba hasta 30 años mientras el roble sólo llegaba a 10. Fue el preferido por los piratas, que podían acercarse a la costa y carenarlo en ella. Los ingleses lo adoptaron para combatir a los corsarios en las aguas someras del Caribe.

Baltimore clipper schooner. Construidos por decenas en Chesapeake para armadores de Cuba. En los 1820 se enviaron planos a Francia para su Marina. Con lanzamiento de popa de 15° a 25° y en proa de 25° a 45°, y asiento con calado casi doble en popa

Los primeros *clippers de Baltimore* tienen un parecido de familia con los *lugres* franceses del Canal que visitaron las Colonias durante la guerra de su independencia. Aunque los barcos construidos en las Colonias de América fueron diferentes de los de Inglaterra, en primer lugar, por las maderas.

Cutter: Originalmente una forma de casco inglesa. Luego se asoció con un barco menor que el *sloop* y con mismo aparejo. El tipo original era a tingladi- llo, con roda recta y una gran astilla muerta para aguantar mucha vela. Maste- lero de gavia integral con el mayor (como la *polacra*) y de juanete separado. El bauprés era horizontal y retraíble. El estay muy alto, por encima de la mayor obligaba a cortar la gavia con gran alunamiento para dejarle viento.

Shallop: Con dos palos, trinquete y mayor, con velas cangrejas, sin bauprés ni foque. Pudo ser el precursor del *sloop*.

El proyecto de la réplica

Nos preguntamos con el prof. Gillmer (29): «¿Qué es una réplica auténtica?»,

Y seguimos sus razonamientos.

Es más que decir: No puedo definirla pero la reconozco cuando lo veo. Es la reconstrucción de un barco que existió, o de un tipo, respetando sus dimen- siones, forma, materiales y estructura.

Los resultados de la investigación de datos históricos, archivísticos y arqueológicos pueden satisfacer a historiadores y arqueólogos. Pero la recons- trucción y la operación del barco pueden generar el rechazo y la hostilidad del público.

Un barco del pasado en su época vivía entre otros similares con los que compartía todo.

La réplica de hoy se pone entre naves muy distintas de ella, con objetivos reglamentados por normas totalmente diferentes a las de su época, y sus fallos serán juzgados por un público con las reglas y experiencias de hoy.

(29) GILLMER, Thomas: *Authentic Replica Ships*. U.S. Naval Academy, p. 207-211.

Generalmente, la construcción que se hace bajo el escrutinio de la certificación legal roza duramente con la autenticidad. Una réplica puede ser una reconstitución perfecta del original si sólo debe ser un museo.

Veamos solo algunos ejemplos de diferencias inevitables:

los mamparos estancos de subdivisión;
las condiciones de habitabilidad de la tripulación;
el material de las velas y la jarcia y su mantenimiento;
las maderas y los hierros y las herramientas para trabajarlos;
las formas conseguidas a partir de la construcción y no de planos.

Un caso real: una réplica de goleta de velacho del XVIII zozobró en un temporal porque sus velas de *duradon* aguantaron como no hubieran hecho las originales de algodón o de lino, que habrían fallado antes, aliviándolo.

Además, deben tenerse en cuenta otros aspectos:

- La iconografía representa la visión de un cierto barco por un determinado artista.
- Los restos arqueológicos retratan un cierto barco, no todos los demás.
- Los barcos que se construían con planos los tenían como guías de las que se apartaban muy a menudo cuando los materiales lo requerían.
- Los elementos de madera no se labraban con precisión de formas ni de dimensiones, ni siquiera cuando se tenían planos.
- Los barcos contruidos sobre forro rara vez resultaban simétricos.
- También los contruidos sobre cuadernas presentaban asimetrías en sus estructuras, incluso los barcos de Armada del siglo XVIII, aunque no se reconociera así.

¿Cómo era el *West Florida*?

Una vez asumidas las dimensiones principales del *West Florida*, es necesario determinar con garantía suficiente cómo estaba construido.

No tenemos planos, ni restos del bergantín *Galveztown* ni del *schooner West Florida*, pero podemos reconstituir una aproximación bastante fiable a partir de datos de barcos americanos muy similares, que se construyeron y operaron en los mismos años y de los cuales nos han llegado tanto planos como restos arqueológicos que coinciden con los datos de esos planos. A ellos podemos añadir como fuentes secundarias datos de Chapman, Jorge Juan y Romero Landa, coetáneos de nuestro barco, y los estudios de reconocidos investigadores sobre estos tipos de buque como Howard Irving Chapelle, en Estados Unidos, o David J. Lyon y Rif Winfield en Inglaterra.

Algunos pecios contemporáneos

Se han investigado varios pecios de barcos coloniales británicos que navegaron en los años del *West Florida*, los cuales constituyen una referencia insustituible para avalar nuestro proyecto. Resumimos aquí algunos de los más próximos al *West Florida*, por su porte y por su época.

Sloop Industry

En 1997 se descubrieron en aguas de San Agustín (Florida) los restos de la balandra (*sloop*) colonial *Industry*, que se perdió en una de las cambiantes barras de aquella bahía el 6 de mayo de 1764. Era uno de los primeros barcos que llegaban del norte para llevar artillería, munición y herramientas a la nueva guarnición inglesa, instalada después de la cesión de la Florida por el tratado de 1763. Antes había llevado a La Habana a los españoles que salieron de San Agustín.

Sloop de Reader's Point

Se trata de una *balandra mercante* típica de las utilizadas en el Golfo de México en la segunda mitad del siglo XVIII. Sus restos fueron descubiertos en 1991, en la bahía de Santa Ana de Jamaica. El pecio es de un barco fabricado con roble blanco y quilla de arce, lo que sugiere que fuera construido en las colonias del Nordeste, y su hundimiento alrededor de 1775.

Se estima que con 18,23 metros de eslora y 5,5 de manga desplazaba unas 100 toneladas.

La quilla es de un solo tronco de arce duro, incompleta, mide 12,9 m y su sección 245 x 275 mm de peralto. El proceso de construcción era común en las colonias británicas: primero poner las cuadernas de armar. Luego se forraba hasta que se podían poner los genoles en medio de las de armar. Se seguía forrando hasta poder poner las segundas ligazones, y así hasta arriba.

Sloop de la Clydesdale Plantation

Restos descubiertos en el río Savannah Back en 1991. Se trata de un barco menor, con un solo palo y gran asiento, unos 45 pies de eslora (14 m) y poco calado, adecuado para servicio costero y fluvial, de la segunda mitad del siglo XVIII. Está construido con maderas del Sur, *live-oak*, pino amarillo y ciprés. Las cuadernas solo se unen al forro exterior.

Sloop de la Rose Hill Plantation

Restos descubiertos en Northeast Cape Fear River (NC) en 1987. Se trata de un barco de un solo palo, con eslora de unos 67 pies, manga de 22, puntal de 8-6 en bodega y unas 103 toneladas de desplazamiento, construido en el Noreste.

Sloop Boscawen

Fue construido para el ejército británico en solo tres semanas en 1759, y sus restos se hallaron en 1983 en la orilla del Ticonderoga (NY). Desplazaba unas 115 toneladas. La quilla es de un solo tronco de roble blanco de 19,8 m y mide 265 mm de ancho y 355 de peralto, con su alefriz a partir de 50 mm de la cara alta.

Collier-brig Betsy

Pecio hallado en Yorktown (VA) e identificado como un bergantín carbonero, construido en 1772 y hundido en la batalla de 1781. Las dimensiones estimadas del *Betsy* son: L = 22,3 m; B = 7,2 m; T = 2,9 m; H = 3 m, que le darían unas 180 tons de arqueo. La quilla de roble blanco mide 20,8 m, 337 mm de ancho y 366 de peralto.

Schooner de Otter Creek

Descubierto en 1986 en North Carolina, parece ser una goleta construida en América a finales del siglo XVIII y que comerció en el Caribe. El barco podía medir: L=17,7 m; B=4,9 m; H=2,7 m; T=2,0 m y unas 100 tons de arqueo. Está construido casi todo con roble blanco. La quilla mide 15 m con 305 mm de peralto y 305 al hilo y tiene una falsa quilla o zapata de 76 mm.

Brig-sloop HMS Ontario

Es uno de los pecios más completos y mejor conservados que se han encontrado. Sin embargo, su porte y el haber sido construido en y para el lago Ontario lo apartan de nuestro interés inmediato, que se centra en los barcos mercantes, que navegaron con otros vientos y en otras aguas, más calientes y con calados restringidos. Botado en Carleton Island (río San Lorenzo) el 10 de mayo de 1780, se hundió el 31 de octubre siguiente con 130 hombres a bordo. Es un bergantín de esnón (*snow*) con 226 toneladas de arqueo, con L= 24 m y B= 7,6 m. Tanto el pecio como los planos de la Royal Navy ofrecen valiosos detalles de la construcción naval inglesa en las Colonias en 1780.

US Defence

Este corsario (*privateer*) de la Revolución norteamericana fue hallado en 1972 en la bahía de Penobscot (Meryland). Construido en Beverly (MA) en 1779, formaba parte de la expedición de 12 barcos que se envió contra el fuerte inglés de Penobscot en julio de ese año. El barco medía 21,9 x 6,7 m, construido con roble, con algunas piezas de pino y de alerce, y estaba armado con 16 cañones de seis libras, con un porte de unas 170 toneladas. La quilla mide 203 mm al hilo y 356 mm de peralto y estaba escotada para recibir las varengas.

HMS *Swift*

Construido y capturado en 1779, con eslora de 23 m y porte de 145 tons, similar al *Defence*.

Este barco lo consideraba Chapelle como el prototipo del *clipper de Baltimore*. Su astilla muerta de 30° superaba los 25° del *Defence*.

En la tabla siguiente mostramos las dimensiones en pies-pulgadas (* estimadas) y el porte (bm) inglés de algunos barcos contemporáneos. Se han tomado de los pecios descritos en varias tesis (W) y de las investigaciones de H.I. Chapelle (Ch), todos botados en América (Am) excepto el primero, y se señalan (<) los más próximos a nuestro *West Florida*. Se observa una evolución de los tipos en el tiempo, pasando del *sloop* al *schooner* y al *brig*.

Barcos contemporáneos del *West Florida*

	año	tipo	L	B	bm	bot	ref	
<i>Swift</i>	1721	sloop	60-0	19-2	90	UK	Ch	<
<i>Rose Hill</i>	1750*	sloop	67*	22*	100*	Am	W	
<i>Boscawen</i>	1759	sloop	65 (k)	—	115*	Am	W	
<i>Readers's Pt</i>	1760*	sloop	60*	18*	70*	Am	W	<
<i>Chaleur</i>	1764	brig	70-4	20-4	120	Am	Ch	
<i>Hallifax</i>	1765	sch	58-3	18-3	83	Am	Ch	<
<i>Ed. Hawke</i>	1767	sch	57-7	17-7	70	Am	Ch	<
<i>Sultana</i>	1768	sch	50-6	16-6	52	Am	Ch	
<i>Otter Creek</i>	1770	sch	58*	16*	100*	Am	W	<
<i>Badger</i>	1777	brig	68-6	21-10	137	Am	Ch	
<i>Defence</i>	1779	brig	72*	22*	170*	Am	W	
<i>Nancy</i>	1789	sch	68*	22*	110*	Am	W	
<i>Haddock</i>	1803	brig	56-2	18-3	73	Am	NMM	<

Se observa que, con los años, cambian los aparejos de *sloop* a *schooner* y a *brig*.

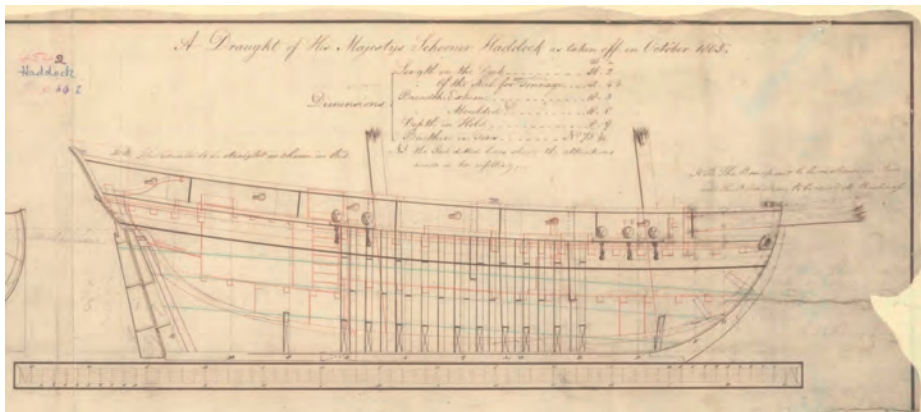
Conclusiones

Se comprueba que hay una repetición en la disposición de varios elementos, en las medidas de maderas, pernos y cabillas de palo, y en el método seguido en la construcción. Suponemos que esos datos caracterizan la construcción de esos tipos y portes de barcos en esas regiones y en esos años, anteriores al final de la guerra de independencia de Estados Unidos, por lo que podemos extrapolarlos al *West Florida* con un alto grado de fiabilidad.

Un barco similar al *West Florida*

Hemos localizado en los archivos de Greenwich los planos de la goleta HMS *Haddock*, cuyas dimensiones coinciden casi exactamente con las del *West Florida*. Se trata de un *schooner* de la clase Ballahoo construido en Bermuda para aquella base y Jamaica. Por sus buenas cualidades se construyeron luego otros 20 iguales entre 1804-1807 para combatir el tráfico francés.

Medía 56'-2» de eslora, 42'-4» de quilla para arqueo, 18'-3» de manga exterior y 8'-9» de puntal en bodega, que le daban un porte de 75,4 toneladas bm. El casco y el forro eran de cedro de Bermuda, ligero y duradero, que no necesitaba curar y repelía la broma. La solución de la estructura era igual que la que se ve en los pecios anteriores.



Goleta HMS *Haddock*.

El plano (30) fue trazado en el arsenal de Portsmouth en octubre de 1805, lo que nos sugiere que había sido construido sin ellos. Según recogía la *Royal Gazette* del 30 de marzo de 1805, «todos los comerciantes y constructores decían que era el bajel más completo que nunca se había construido en Bermuda». El Almirantazgo eligió las veloces formas bermudinas para perseguir el corso, pero resultaron inadecuadas para luchar contra los franceses.

(30) National Maritime Museum, Greenwich: Drawing J10101, Admiralty Collection.

Decisiones del proyecto

Se trata de reproducir el casco de la goleta colonial *West Florida* para aparejarlo de bergantín como el *Galveztown*.

Fidelidad

El *West Florida* era un barco mercante colonial y, como era habitual, se habría construido con maderas locales, crudas o poco curadas, y con una construcción sencilla, que no incluiría ni elementos ni detalles innecesarios o costosos.

En la conversión en un barco armado para patrullar en el lago Pontchartrain pudieron añadirse algunos elementos y cambiar detalles que lo reforzarán localmente, aunque la esperanza de vida media que se aceptaba para los barcos coloniales no superara en mucho los cinco años.

Desconocemos esos posibles cambios, pero no serían muy distintos de los que se dibujan en los planos de otros barcos coloniales capturados por los ingleses y adaptados para el servicio de su Marina.

La transformación del *West Florida* en el bergantín *Galveztown* debió de cambiar algunos elementos, además de los requeridos por el cambio de aparejo. Tampoco conocemos estos cambios, que pudieron incorporar algunos detalles de la construcción típica española.

La construcción de nuestra réplica del *Galveztown* está obligada a diferir de ambos barcos en varios aspectos fundamentales:

Se proyecta para una vida útil superior a veinte años.

Se emplean materiales de hoy y se utilizan herramientas actuales.

Cumple con reglamentos actuales relativos la seguridad y la contaminación marina.

Medidas

Se adoptan las del *West Florida* que hemos identificado.

Aparejo

Se dispone de acuerdo con las imágenes y los datos históricos investigados.

Formas

Adecuadas para la navegación de goleta con poco calado, como era el *West Florida*.

Maderas

Los Registros Americanos del siglo XIX asignaban a cada una de las maderas de uso naval un número de años de duración, más en unos elementos que en otros, y prohibía el uso de algunas en ciertos elementos.

Live-oak con 12 años y roble blanco con 11 eran las mejor calificadas en cualquier posición, seguidas del cedro rojo y el pino amarillo con 11 y el abeto con 10 años fuera de quilla, roda, codaste y dormidos.

Para el timón sólo se aceptaba *live-oak*, roble blanco y arce y olmo duros.

Se prohibían los trancaniles de castaño, arce, olmo, abedul y haya, así como los abitones y cabrestantes de cedro y pino blancos, abeto, haya y ciprés; el haya negra en baos y curvas y el pino blanco para la quilla, roda, codaste y dormidos.

En los Astilleros Nereo se han recibido dos entregas de auténtica *live-oak* americana. Los primeros 25 troncos fueron donados por la ciudad de San Agustín (FL) y llegaron a Rota a bordo de un barco de la US Navy en 2008. Una segunda expedición trajo otros más de cuatrocientos trozos de los miles de árboles de *live-oak* que sufrieron los efectos del huracán Ike en las tierras de Galveston (TX). Unas 200 toneladas de *live-oak* en 30 contenedores, costeados por la gente y las instituciones de la ciudad de Galveston, llegaron a Málaga en 2010.

Escantillones

Se siguen las medidas de barcos similares contemporáneos conocidos, así como las soluciones y los detalles que eran habituales en las Colonias Americanas y en la Marina Británica.

Equipo

Se respetan los equipos de casco y del aparejo de la época. Para la operación del barco se añaden los equipos que exijan las normas aplicables en cada navegación, de la USCG u otras.

Disposición

La distribución de espacios a bordo, su comunicación y su aislamiento se resuelven como era habitual en los bergantines de su época, hasta donde lo permite el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y navegación.

Detalles

Se respetan siempre que sea posible a los elementos históricos conocidos.

Están en función del grado de habitabilidad y de las misiones a las que se dedique.

La construcción del *Galveztown*

El bergantín se construye en los Astilleros Nereo de Pedregalejo, Málaga. Ellos han sido los creadores y promotores principales del ambicioso proyecto socio cultural en el que se enmarca la recuperación de este barco histórico, como insignia de la cooperación de España con los Estados Unidos de América. Este pequeño astillero, centenaria empresa familiar, mantiene un Museo de la Carpintería de Ribera, está integrado en el Patrimonio Histórico Industrial desde marzo de 2011, y su oficio está considerado Patrimonio Inmaterial de Andalucía.

La construcción en madera utiliza técnicas de labrado y ensamblaje artesanales e históricos, lo que requiere un astillero con experiencia en la fabricación de embarcaciones tradicionales y con maestría en las técnicas de carpintería de ribera que debieron utilizarse para construir la goleta *West Florida* y transformarla en el bergantín *Galveztown*.

Métodos: trazado, corte, barrenado, unión.

En las Colonias americanas se ponían primero todas las varengas. Eso impedía unir los genoles con ellas, ya que no dejaban espacio para encoramentarlas con cabillas ni pernos. La solución para sujetar los genoles consistía en poner primero varias tracas del forro apoyadas en las varengas y apoyar los genoles luego sobre ellas, por lo que aquellos solo se unían al forro (*articulated framing*). Si únicamente se ponen las varengas de armar, se pueden encoramentar sus genoles, pero los genoles intermedios ya no tendrán espacio y quedarán sujetos solo al forro, como antes. En algunos pecios, los genoles aparecen oblicuos a la quilla, buscando que queden más perpendiculares a las tablas del forro.

El *Galveztown* lleva 11 cuadernas dobles de armar, con una varenga y dos genoles sin choque. Entre cada dos de estas cuadernas lleva otra cuaderna doble y dos pares de genoles sueltos, lo que hace un total de cuatro conjuntos transversales en cada clara de 1.422 mm (4'-8»).

Certificación: La US Coast Guard (31) ha admitido que el proyecto pueda ser clasificado como *attraction vessel*, al que se le exigirá lo que requieran las normas para cada navegación.

Valores del Proyecto

La reconstitución conjetural del *Galveztown* es algo más que el proyecto de un barco.

Los estudios, investigaciones y trabajos que se realizan para conseguirla aportan valores indiscutibles en varias áreas del conocimiento y aspectos de la actividad humana entre los que cabe destacar:

(31) El proyecto fue presentado en la Estación Naval de la USCG en Mayport, Jacksonville, FL, el 08 de noviembre de 2010.

Arqueología: identificar e interpretar los pecios y otras fuentes
Antropología: cómo se construía y se operaba; gente; medios; habilidades
Arquitectura Naval: formas, estructura, aparejo, gobierno, maniobras
Tecnología: métodos de diseño y de construcción; procesos
Patrimonio Cultural: significado histórico para España y para los EE.UU.

Cierre

Concluyo con unas palabras del profesor Gillmer acerca de las réplicas de naves históricas:

«Si podemos suponer que nuestro conocimiento histórico naval es adecuado y correcto, que nuestros propios procedimientos y las concesiones que nos permitimos para la construcción los elegimos y los seguimos sabiamente, y si podemos decir que el barco que resulta es una réplica razonable y defender su autenticidad básica, entonces podremos largar amarras y dar la vela».

Agradecimientos

Para realizar esta investigación ha sido esencial la ayuda y acogida de María Luisa Martín Merás, con sus trabajos sobre mapas y textos de la toma de Pensacola y del *Galveztown*. También del Dr. Sam Turner, del LAMP, (San Agustín, Florida), y de los hermanos Alfonso, Juan Antonio y Francisco Sánchez-Guitard, de Astilleros Nereo, por los documentos que habían investigado con la doctora. Marion Reder, de la Universidad de Málaga, en los archivos españoles y americanos y que me facilitaron al encargarme este proyecto.

Bibliografía

- ALSINA, Juan: *Una Guerra Romántica 1778-1783*. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 2006.
- Anónimo: *The Shipbuilder Repository*. Facsímil de 1768.
- BIGOT DE MOROGUES, Vicomte: *Manuscrit* (lâmes). J. Boudriot, Ed. Ancre, París, 1994.
- BLANKLEY, T.R: *A Naval Expositor*. J. Boudriot. Facsímil de 1750.
- BLANCO NÚÑEZ, J.M: *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*. Col. Bazán. IZAR, Madrid, 2004.
- BONHAMS: *Florida and Pensacola*. Auction House. 2005.
- BOUURIOT, J.; Berti, H: «*Le Cygne*», *brick de 24 c*. Ed. Ancre, París, 1990.
- BUTLER, Judge Edward F: *Spain's Involvement in the American Revolutionary War*. <http://www.sar.org/mxssar/spbiblio.htm>
- CAUGHEY, John Walton: *Bernardo de Gálvez in Louisiana 1776-1783*. UCal. 1934. Pelican 1998.
- CHAPPELLE, H.I: *The search for speed under sail (1700-1855)*. Bonanza, 1967.
- ¾ *History of American sailing ships*. Bonanza, 1935.
- CHAPMAN, Fredrick av: *Architectura Navalis Mercatoria*, Stockholm, 1768.
- CLAIRBOIS, M Vial du: *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux*. Clousier, París, 1787.
- COOK, Gregory D: *The Reader's Point Vessel: Hull Analysis of an Eighteenth Century*

EL BERGANTÍN GALVEZTOWN. RECONSTITUCIÓN DEL BARCO DE 1781

- Merchant Sloop Excavated in St. Ann's Bay, Jamaica*. MA Thesis, Texas A&M. 1997.
- CUSACHS, Gaspar: *Bernardo de Galvez Diary of the Operations against Pensacola*. <http://memory.loc.gov/cgi-bin/query/r?intldl/>
- DAVIS, Charles G: *American Sailing Ships*. Dover, 1929.
- DIDEROT ET D'Alembert: *L'Encyclopédie. Marine*. Interlivres, París. Facsímil.
- DURANTI DE LIRONCOURT, M de: *Instruction élémentaire et raisonnée sur la construction pratique des vaisseaux en forme de dictionnaire*. Omega, Nice. Facsímil de 1771.
- FINCHAM, J: *A history of Naval Architecture (1851)*. Scholar Maritime Library, London, 1979.
- GÁLVEZ, Bernardo de: *Diario de las operaciones de la expedición contra la Plaza de Panzacola consñuida por las Armas de S.M. Católica baxo las órdenes del Mariscal de Campo D. Bernardo de Gálvez*. Madrid, 12 de mayo de 1781.
- GARCÍA CANO, Javier: *Operación no intrusiva en un sitio de arqueología subacuática en Argentina: El caso del HMS Swift*. Anuario Universidad Internacional SEK, Santiago de Chile, 1966.
- GILLMER, Thomas: *Authentic Replica Ships, Theory and Practice*. U. S. Naval Academy, 1990.
- HARLAND, John: *Seamanship in the age of sail: an account of the shiphandling of the sailing man-of-war 1600-1860 based on contemporary sources*. Conway, 1984.
- HERPER, David J: *British warship losses in the age of sail (1650-1850)*. J. Boudriot Publ.
- HOWARD, Frank: *Sailing ships of war (1400-1860)*. Conway Maritime, London, 1987.
- ¾ *Revolutionary War: Pensacola, Florida*. www.littletownmart.com. October 22, 1995.
- HUDSON RIVER MARITIME MUSEUM: *Hudson River Sloops*.
- HUTCHINSON, W: *A Treatise in Naval Architecture*. Liverpool. Facsímil de 1794.
- KATES, William: *British Sloop found intact 500 feet deep in Lake Ontario, oldest such find in Great Lakes*. Associated Press, June 14, 2008.
- LEWIS, WALTER; MACPHERSON, Ken: «List of Vessels Employed on British Naval Service on the Great Lakes, 1775-1875». *Ontario History*, v.55 (1963), pp. 173-179.
- LONDON GAZETTE, The: Num.12070, March 28 to April 1, 1780.
- LYON, David: Letter to Mrs. Elizabeth W. Hadden, 1978
- ¾ *The Sailing Navy List: All the Ships of the Royal Navy Built, Purchased and Captured, 1688-1860*. Conway Maritime. London, 1993.
- MARQUART, Karl Heinz: *Eighteen Century Rigs and Rigging*. Conway Maritime, 2003.
- MARTÍNEZ, Raymond J: *Rousseau: The Last Days of Spanish New Orleans*. Pelican 2003.
- MCGREGOR: *Merchant sailing ships 1775-1815*. U.S.Naval Institute Press, 1984.
- MEIDE, C. y TURNER, S.: *British Colonial Sloop Industry Wreck*. LAMP. St. Augustine, FL.
- MILLER, Nathan: *Broadsides: the age of fighting sail 1775-1815*. J.Wiley & Sons, New York, 2000.
- MURPHY, W.S: «The Irish Brigade of Spain at the Capture of Pensacola, 1781». *The Florida Historical Quarterly*, Vol. 38, n.3, 1960, pp. 216-238.
- NATIONAL MARITIME MUSEUM: *Navy Board Ship Models*. Greenwich.
- NAVAL HISTORICAL CENTER: www.history.navy.mil/danfs/
- OLMEDO CHECA, M: *El bergantín Galveztown*. Asoc. Cult. Bernardo de Gálvez. Málaga, 2010.
- Papers of the Continental Congress, 1780-1782*.
- Plano de la Fuerte Plaza de Panzacol, Sevilla, 1783 por José Portillo y Labaggi, AGS. Mari-na. Leg. 216. M.P. y D.XII.90.
- REA, Robert R.: «Florida and the Royal Navy's Floridas». *The Florida Historical Quarterly*. Vol. 60, n.2, 1981, pp. 186-203.
- REE'S *Naval Architecture (1819)*: David&Charles Reprints, 1970.
- REPARAZ, Carmen: *Yo Solo. Bernardo de Gálvez y la toma de Pensacola en 1781*. Una contribución española a la independencia de los Estados Unidos. Serbal, Barcelona, 1986.
- STAALKART, MARMADUKE: *Naval Architecture (1787)*. J.Boudriot, London, 1991.
- SWITZER, David C: «Excavating Ships of War». *The International Maritime Archaeological Series*, vol.2, University of Oxford, Ed. Anthony Nelson, 1998.

FRANCISCO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ

TURNER, Samuel P.: Correspondencia personal. LAMP, St. Augustine, FL.

VAN HORN, Kellie Michelle: *Eighteenth Century Colonial American Merchant Ship Construction*. MA Thesis, Texas A&M, 2004.

VICHOT, J.: *L'Album de l'Amiral Willaumez (1763-1845)*. Association des Amies des Musées de la Marine, 1973.

¾ *Deux albums de Nicolas Ozanne (1728-1811)*. Association des Amies des Musées de la Marine, 1977.

¾ *La guerre pour la liberté des mers (1778-1783)*. Association des Amies des Musées de la Marine, 1976.

WALKER, Fred M.: *A Rationale for Replica Ships*. San Francisco Maritime National Park Association, 1997.

WINFIELD, Rif: *British Warships in the Age of Sail, 1714-1792*. Seaforth Publ. 2005.

EL DESPERTAR DE LAS ARMADAS PENINSULARES. LA PROYECCIÓN MARÍTIMA DE LOS REINOS IBÉRICOS EN LA BAJA EDAD MEDIA

Pablo MARTÍN PRIETO (*)
Universidad Complutense de Madrid

Uno de los factores decisivos sin cuya comprensión es difícil explicar la evolución de los reinos ibéricos en la Baja Edad Media es, sin duda, su proyección marítima, que adquiere en esos tiempos un desarrollo considerable y contribuye decisivamente a la forja del protagonismo geoestratégico que le corresponderá a la península ibérica al alba de la Modernidad. El ascenso de la España de los Reyes Católicos y de los primeros Austrias a una posición hegemónica entre las naciones de la Europa occidental vino preparado y fundado, en buena medida, por el extraordinario desarrollo de la potencia naval de los reinos peninsulares en los siglos inmediatamente precedentes. La acumulación de experiencia y capacidad marítima es un proceso que desde mediados del siglo XIII va a desempeñar un papel creciente en el desarrollo socioeconómico y el fortalecimiento político de las monarquías ibéricas en la escena europea, al tiempo que les abrirá, hacia el final de los tiempos medievales, las puertas para su gran expansión atlántica, empresa que como es sabido llevará a portugueses y castellanos a protagonizar gestas navales hasta entonces sin precedentes en el marco de la civilización occidental con sus navegaciones y descubrimientos en torno a la costa africana, en la ruta de la India, y hacia el Nuevo Mundo.

Pero, para llegar hasta ese punto de tan memorable brillantez, el desarrollo del potencial naval de los reinos peninsulares hubo de recorrer un largo camino, jalonado de dificultades y conquistas que sin duda llaman poderosamente la atención del historiador. Cuando se introduce, como en el título de este

(*) El presente texto tiene origen en la conferencia del mismo título pronunciada el 22 de noviembre de 2011 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, dentro del ciclo «Mares y armadas en la Historia», organizado por el Seminario Complutense de Historia Militar, con la colaboración del Órgano de Historia y Cultura Naval del Ministerio de Defensa español. Asimismo se enmarca dentro del proyecto de investigación «Prácticas de consenso y de pacto e instrumentos de representación en la cultura política castellana (siglos XIII al XV)», con referencia HAR2010-16762.

trabajo, el concepto de «despertar de las armadas peninsulares», la atención se dirige de manera natural hacia la Baja Edad Media. Hablar de dicho «despertar» supone, en primer lugar, reconocer que hubo un período anterior durante el cual la navegación no desempeñó en el desarrollo de los acontecimientos políticos generales de la historia peninsular un papel comparable al que más tarde iba a alcanzar. Y, en segundo lugar, ese despertar debe ser entendido como aquel momento crítico en que toma su arranque definitivo e irreversible la línea que conduce directamente al fortalecimiento y enriquecimiento de la proyección marítima de las monarquías ibéricas, proceso que sin solución de continuidad se prolonga hasta su gran poderío naval de la primera edad moderna, que acabamos de evocar y, en el contexto de nuestra presente atención, constituye un punto de llegada. Teniendo en cuenta estos postulados, no cabe duda de que el punto de arranque decisivo para ese despertar ha de situarse en algún momento del siglo XIII, y su evolución se prosigue ya ganando relieve con claridad durante los siglos XIV y XV. La necesidad de evocar este largo proceso en un breve espacio nos excusa de entrar en mucho detalle, y nos invita a simplificar toda una evolución riquísima en pormenores del máximo interés en unas pocas líneas, esquemáticas pero suficientes para obtener una imagen general de lo principal de este despertar, de este desarrollo, en el que intervienen, por añadidura, los distintos ámbitos geográficos del litoral peninsular, cada uno con su propia contribución y características específicas.

Los antecedentes históricos de este importante desarrollo que aquí centra nuestra atención son, por demás, tal como nos es dado conocerlos, modestos e inconexos. El reino visigótico de Toledo mantuvo escuadras, y se tienen noticias de operaciones navales de esa época, especialmente relacionadas con la toma del sureste bizantino y el control de la piratería en el entorno del estrecho de Gibraltar. Precisamente en el Estrecho, con ocasión de la invasión musulmana a partir de 711, la marina tuvo un papel decisivo en el traslado de efectivos desde el norte de África, pero la imagen que tenemos de la conquista islámica de la península ibérica es, ante todo, la de una ocupación de territorio apoyada de preferencia en batallas terrestres. Parejamente, no parece, fuera de algunos hitos especialmente recordados, que la marina haya desempeñado un papel consistentemente relevante en la primera organización de los núcleos de resistencia anti islámica del norte peninsular, esto es, en los orígenes de la llamada Reconquista. Incluso en al-Ándalus, la España musulmana, puede afirmarse que corresponde a la época omeya, y muy especialmente a la califal, el máximo reforzamiento del arma naval, pudiéndose observar, tras este episodio de especial brillantez en el desarrollo marítimo, una posterior decadencia del poderío naval en las etapas subsiguientes de la evolución andalusí.

Ya en la plena Edad Media pueden mencionarse algunos episodios más o menos aislados de ocasional brillantez, pero mal conocidos en sus detalles, en el desarrollo naval de los reinos cristianos peninsulares: momentos clave que ya en su tiempo aparecieron como especialmente memorables y en consecuencia se destacan con una huella más clara, tales como la escuadra organizada

por el arzobispo Diego Gelmírez para hacer frente a las incursiones sobre la costa gallega de los piratas normandos y sarracenos de que nos habla la *Historia Compostellana*, o los episodios vinculados a la participación en hechos de armas de la Reconquista de cruzados venidos de allende los Pirineos, como los que en 1147 pasaron del Mediterráneo al Atlántico con ocasión de la conquista de Lisboa, o los que tomaron parte por mar en la famosa empresa que culminó en la (efímera) conquista cristiana de Almería.

Con todo, el verdadero punto de arranque del despertar de las armadas peninsulares puede fijarse en torno a un hecho fundamental cuya importancia geoestratégica difícilmente cabe exagerar: la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación cristiana (vale decir europea) en el siglo XIII (consolidada hacia el final de dicha centuria). En 1248, en el curso de la Reconquista de la Andalucía occidental, Fernando III el Santo ordenó a su almirante Ramón Bonifaz que bloqueara la desembocadura del Guadalquivir y asaltara Sevilla remontando el río, con una escuadra armada en los puertos del Cantábrico. El recuerdo de esta acción decisiva para la conquista de Sevilla quedó inmortalizado en el primer sello del cabildo catedralicio hispalense, donde se representa la nave de Bonifaz con una imagen de la Virgen. A partir de su conquista cristiana, Sevilla se convierte en una importante base fluvial con salida marítima, en la que se emprenderán programas sistemáticos de construcción naval por cuenta de la corona castellana: las reales atarazanas, los famosos astilleros de Sevilla, están llamados a aportar una contribución importante a la creación y sostenimiento de armadas para el control y defensa de la costa andaluza occidental, y desde ella, para intentar ganar el control del Estrecho. En tiempos de Alfonso X (1252-1284), la promoción de estos programas de construcción naval centrados en Sevilla gana en importancia, y con ellos se fortalece el poderío atlántico de Castilla frente a los musulmanes. Bajo Sancho IV, contando con ayuda genovesa, una gran escuadra castellana les toma Jerez y, en 1291, Tarifa. Reinando Fernando IV, los castellanos tomarán en 1309 Gibraltar, si bien esta importante plaza se perderá nuevamente en 1331.

Así, desde finales del siglo XIII queda el estrecho de Gibraltar abierto a la navegación castellana y, en consecuencia, europea. Aún en el siglo XIII quedan anudadas importantes relaciones comerciales por mar de los principales puertos de la Andalucía occidental (como Sevilla, Huelva, Cádiz, Jerez de la Frontera, por citar solo algunos) con los puertos del norte de África, con los del Cantábrico y, desde estos, con los de la fachada atlántica francesa e Inglaterra. Asimismo, por primera vez líneas marítimas regulares conectan Italia y Flandes, los dos ámbitos comercialmente más dinámicos en la Europa occidental de aquel tiempo: esta ruta marítima que pasa por el estrecho de Gibraltar es más larga, pero también más barata y atractiva que las terrestres (debido a los fuertes peajes y derechos de paso que afectaban a estas), lo que determinará importantes transformaciones en la estructura y distribución de los intercambios comerciales, simbolizadas por la ruina de las famosas ferias de Champaña. Desde un punto de vista geoestratégico, la importancia de la apertura definitiva del Estrecho va más allá: por primera vez en mucho tiempo, Occidente

se asoma decididamente al Atlántico, y en los siglos siguientes el centro de gravedad de la historia europea se va a ir desplazando, irreversiblemente, del Mediterráneo al Atlántico.

Como de inmediato se comprende, la empresa castellana (con apoyo genovés) que culmina en la apertura del estrecho de Gibraltar a la navegación europea traerá consecuencias decisivas para Portugal, que con este motivo aprovechamos para introducir en nuestro esquema. Cuando en 1143 Alfonso VII consintió en reconocer Portugal como reino, este país comprendía las tierras entre el Miño y el Mondego, y en general se podría decir que vivía más bien de espaldas a la costa. Sus dos núcleos urbanos principales, en torno a los que se articulaba el poder, eran de interior: Guimarães y Coímbra. La costa portuguesa era un área peligrosa, a merced como estaba de los piratas musulmanes cuyas bases radicaban en el sur peninsular aún no conquistado por los cristianos, y en el norte de África. La conquista de Lisboa no dejaba de ser un hecho excepcional en este respecto, pues para ella había sido necesario formar una importante concentración de fuerza militar, incluyendo refuerzos de procedencia extra peninsular. Pues bien, a raíz de la conquista castellana de Sevilla en 1248, se opera un cambio crucial en la situación portuguesa. En 1249, Portugal termina su Reconquista con la toma del país del Alentejo y el Algarve. Se completa así una línea de costa de unos 850 kilómetros, aún desaprovechados en su mayor parte, pero con una extraordinaria potencialidad de desarrollo marítimo, vocación que pronto comenzará a ser propia del vecino reino. A finales del siglo XIII, con la definitiva apertura castellana del Estrecho a la navegación europea, Portugal, estimulada por la llegada de genoveses, comienza a asomarse al Atlántico, al tiempo que con ella empieza a hacerlo toda Europa. Puede afirmarse que la especialización marinera de Portugal comienza en esta época. Entre otras cosas, la identidad de Portugal se definirá por su condición de gran región litoral atlántica de la península ibérica. A partir de este momento, en la costa portuguesa irá ganando progresiva importancia una verdadera constelación de puertos marítimos y marítimo-fluviales (Lisboa, Santarén, Alcácer do Sal, Faro, Silves, Caminha, Aveiro, Setúbal, entre otros) en torno a los cuales se articula una geografía de recursos dependientes de la economía comercial marinera, tales como el comercio y la construcción naval, la pesca, o el aprovechamiento de salinas.

La ulterior historia de la proyección marítima portuguesa puede resumirse en tres épocas sucesivas: 1) desde el final de la Reconquista portuguesa (1249) hasta el final del reinado de Dionís (1325), un periodo inicial de organización y puesta en pie de iniciativas para aprovechar el potencial económico del litoral, bajo tutela de la corona; 2) desde el reinado de Alfonso IV hasta la conquista de Ceuta en 1415, un enriquecimiento progresivo de los grandes puertos atlánticos, singularmente Lisboa y Oporto, que con el importante concurso de comerciantes europeos conocen un desarrollo urbano y económico sin precedentes, debido fundamentalmente al auge de la navegación; y 3) como resultado de esta fenomenal acumulación de experiencia marinera y proyección naval, desde la toma de Ceuta hasta el final de la Edad Media Portugal se embarca en

la gran aventura atlántica de la ampliación de las rutas y espacios de su navegación, empresa que consolida su papel histórico llevando sus intereses hasta África, por el camino (portugués) de las Indias (orientales).

Si dirigimos nuestra atención más allá del confín septentrional de Portugal, hallamos las tierras de la cornisa cantábrica, región que completa la proyección atlántica de la península ibérica, orientada de preferencia hacia el norte, esta vez. Pues bien, la apertura definitiva del Estrecho, de un lado, y de otro la unificación de toda la costa cantábrica en el seno de la Corona de Castilla, suponen un punto de despegue y de partida decisivo para el pleno desarrollo de las potencialidades marineras de la región. Sin duda, los puertos cantábricos ya gozaban de una relevante tradición marinera desde antes del siglo XIII, pero se podría afirmar que, con estos dos procesos recién evocados, la cornisa cantábrica pasará de ser región marinera a escala comarcal a serlo a escala propiamente internacional. En gran medida, el desarrollo económico de esta región dependía del mar: la pobreza agrícola del país, tierra sin pan, abocaba estructuralmente a sus moradores a poblar la costa, donde el aprovechamiento de los recursos marineros era generalmente practicado y considerado fuente principal de la prosperidad. La pesca y las salinas, con el complemento de la dedicación comercial y la construcción naval, sirvieron como sustento de un intenso fenómeno de urbanización y repoblación de la línea de la costa fomentado desde el poder (con las concesiones de fueros, etc).

Llegados al siglo XIII, como hemos recordado, las operaciones que dieron a Castilla el control del Estrecho se hicieron en buena parte con naves construidas en astilleros de los puertos cantábricos. La apertura definitiva del Estrecho y la intensificación subsiguiente de la navegación atlántica, con la progresiva penetración de intereses comerciales europeos en la región, facilita aquí también el gran despegue del desarrollo de los puertos cantábricos, cuya red se adensa y gana en importancia. Estos puertos que de siempre fueron pesqueros, irán convirtiéndose, con la llegada de capitales extranjeros y el gran aumento del tráfico marítimo, en verdaderos emporios navales media y larga distancia (San Sebastián, Bilbao, Bermeo, Castro Urdiales, Avilés, Laredo, Santander, La Coruña, Pontevedra, entre los más destacados). Aun antes del final del siglo XIII, era ya muy importante el comercio que unía estos puertos de la costa cantábrica con la Francia atlántica, Flandes e Inglaterra (adonde se llevaba la lana castellana y se traficaba con los vinos de la Gascuña, entre otros tráficos especialmente significativos), como también lo era la presencia de comerciantes ingleses, flamencos y franceses en dichos puertos cantábricos. En 1282, en el contexto de los graves desórdenes que vivió Castilla al final del reinado de Alfonso X, con un auge circunstancial de lo que podríamos llamar «asociacionismo» (el de las hermandades), tiene lugar en la región la fundación de la llamada Hermandad de la Marisma de Castilla, liga de villas cantábricas coligadas en defensa de sus intereses comunes, verdadera «Hansa castellana» como no sin razón se la ha considerado, asociación amplísima de todos los puertos entre Santander y Fuenterrabía, llamada a ejercer un notable protagonismo durante el conflictivo siglo XIV que se avecinaba.

Comienza este con la debilidad castellana asociada a los períodos de minorías regias de Fernando IV y Alfonso XI. De forma progresiva e insoslayable, durante la primera mitad de la centuria asistiremos, desde la región cantábrica, al fortalecimiento castellano en el Atlántico, desplazando paulatinamente a los genoveses en el control de las rutas de la lana y el vino. Durante su reinado personal, Alfonso XI practica una política de firmeza interior y mantiene una neutralidad exterior difícil pero provechosa, en equilibrio entre los dos bandos contendientes en la Guerra de los Cien Años. En 1348, fruto de esta política, tanto como reconocimiento del incesante reforzamiento de la presencia de los navíos y comerciantes cantábricos en las rutas del Atlántico, el conde de Flandes concede a Castilla el estatuto de nación comercial privilegiada, con derechos análogos a los que por entonces disfrutaban ya en su territorio los marinos de la Hansa.

En 1350, Alfonso XI muere, víctima con toda probabilidad de la pandemia de la Peste Negra, precisamente cuando tenía cercado Gibraltar. El advenimiento al trono castellano de su hijo el rey Pedro, prácticamente menor, a quien sus primeros consejeros (señaladamente el noble portugués Juan Alfonso de Alburquerque) recomendaron un viraje diplomático pro francés, vino a quebrar el equilibrio de neutralidad mantenido hasta entonces por la corte castellana en relación con el gran conflicto europeo. La consecuencia inmediata de esta variación temporal en la línea de la política exterior castellana fue el desastre de Winchelsea, donde el mismo monarca inglés Eduardo III, al frente de su armada, salió al encuentro de la escuadra castellana que, acabado el verano, se disponía a regresar de Flandes, y le infligió una grave derrota. Ante la eventualidad de una alianza privilegiada entre Castilla y Francia, el monarca inglés temía que el ya considerable poderío naval castellano viniera a desequilibrar de manera decisiva la guerra a favor de Francia. Tal es el sentido de la que podríamos denominar «acción preventiva» de Winchelsea, y en último término, la demostración de hasta qué punto el reforzamiento naval castellano en las rutas del Atlántico constituía, a estas alturas del siglo XIV, un factor de peso en las relaciones entre las potencias occidentales; de tanto peso como para que el rey de Inglaterra se tomara muy en serio la necesidad de neutralizarlo como una amenaza a sus intereses vitales en la zona.

Diversos factores persuadieron al rey Pedro de dar por terminado el acercamiento a Francia y concluir una alianza con Inglaterra. En el contexto de este nuevo viraje de la política exterior castellana, una manifestación que debe tenerse muy en cuenta es el acuerdo alcanzado, actuando jurídicamente como actor independiente en estos acontecimientos, por la Hermandad de la Marisma de Castilla cuando en 1353 sus representantes fueron recibidos por el rey inglés Eduardo III, y acordaron una paz por veinte años, así como un mecanismo permanente para su salvaguarda en ese tiempo mediante la creación de un tribunal conjunto anglo-castellano para dirimir los eventuales conflictos marítimos (que se preveían inevitables) entre navíos de ambas naciones.

Todo parece indicar, pues, que durante el reinado de Pedro I (1350-1369) Castilla se había convertido ya en una de las grandes potencias navales del

Occidente europeo, y los acontecimientos marítimos van a tener una gran relevancia en el desarrollo político del periodo: el *casus belli* de la llamada Guerra de los Dos Pedros entre Castilla y Aragón será precisamente un incidente naval, y en el curso de esta contienda el rey Pedro lanzará con devastadores efectos una escuadra sobre las costas aragonesas, pudiéndose afirmar que a partir de los años sesenta del siglo XIV Castilla se hallaba ya en disposición de mantener una considerable capacidad operativa en el Mediterráneo, capaz de hacerle eficazmente frente a la Corona de Aragón, cuya ventaja tradicional en este escenario no requiere mayor justificación, teniendo en cuenta elementales factores geográficos. No es tanto que Castilla tuviera ya en su mano el disputarle a Aragón el dominio del Mediterráneo, pero sí podía y estaba llamada a representar un papel mucho más destacado en los tráficos marítimos de este antiguo mar interior de la romanidad.

En el fondo, la llamada Guerra de los Dos Pedros puede concebirse y explicarse como un episodio más de la contienda europea más amplia que conocemos como Guerra de los Cien Años: la Castilla de Pedro I contaba con el apoyo de Inglaterra, y Pedro IV de Aragón se servía de una alianza con Francia. La derivada de este conflicto de dimensiones propiamente internacionales en la política interna castellana fue el apoyo aragonés al partido rebelde encabezado por el pretendiente bastardo al trono castellano, Enrique de Trastámara. No sorprende, pues, que en su encarnizado enfrentamiento con el rey legítimo, el de Trastámara optara por una alianza con Francia, plena de sentido en el contexto de la época, toda vez que los ingleses respaldaban a su enemigo Pedro I. El llamado Tratado de Toledo, acordado por Enrique de Trastámara, que ya se titulaba rey de Castilla, con Francia, viene a sentar la principal base de la política exterior del nuevo poder Trastámara en gestación. Este pacto militar y político contemplaba entre sus capítulos la formación de una escuadra común franco castellana para la defensa mutua y singularmente orientada a oponerse a los intereses ingleses en el Atlántico. Muerto en 1369 el rey Pedro, el Trastámara trabaja por la consolidación de su poder como nuevo rey castellano Enrique II. En el contexto inicial de esta difícil operación, por un tiempo pareció que el rey Fernando I de Portugal se hallaba resuelto a tomar el testigo del proyecto atlántico del fallecido Pedro I de Castilla, aliándose a los ingleses para neutralizar el bloque formado por el primer monarca Trastámara con Francia. Planteado en estos términos, se avizoraba un periodo de tensión y conflicto diplomático entre el nuevo poder Trastámara, apoyado por Francia, contra Portugal y los legitimistas castellanos fieles a la memoria del rey Pedro, apoyados externamente por Inglaterra. Inevitablemente, dada la naturaleza de los intereses en juego, la dimensión militar de este conflicto iba a dirimirse en el mar. Y será, precisamente, el crecimiento del poderío naval castellano durante todo el siglo XIV, proceso que había tomado cuerpo especialmente durante el reinado de Pedro I, el que acabará dando la primacía estratégica en el Atlántico a la Castilla Trastámara en perjuicio del bando anglo-portugués.

Ya en 1370, el almirante castellano, genovés de nación, Ambrosio Bocanegra, logró romper con una escuadra el bloqueo naval que los portugueses mantenían sobre la desembocadura del Guadalquivir, entrada natural al gran puerto sevillano, clave en la salida sur de Castilla al Atlántico. Por entonces, los ingleses concedieron un trato de privilegio a los portugueses que operaban en el Atlántico, y los franceses hicieron lo propio con los castellanos, reforzando así ambos bandos sus respectivas alianzas estratégicas con vistas a un enfrentamiento abierto que no tardaría en llegar. En cuanto a Flandes, la vacilación, la indecisión presiden su política exterior: inclinados a la alianza castellana (por la lana), no declaran los flamencos abiertamente esta opción, temerosos del efecto sobre sus intereses comerciales de la piratería inglesa. En 1371 estalla la guerra abierta entre los bandos opuestos. El miembro de la familia real inglesa Juan de Gante, duque de Lancaster, se casa con Constanza de Castilla, hija del desaparecido Pedro I, y reivindicando la sucesión del rey legítimo frente a Enrique II se titula rey de Castilla, al tiempo que se alía con Génova para reforzar sus opciones contra los castellanos en la guerra marítima abierta que se avecina. La Rochela era una villa inglesa en la costa atlántica francesa, puerto de salida de los vinos gascones y factoría comercial de los marinos de la Hansa en su proyección hacia los mercados del sur de Europa. El rey Carlos V de Francia la asedió y, con la inestimable ayuda naval castellana, se consiguió allí en 1372 la derrota de la escuadra inglesa. La participación castellana en este hecho de armas fue decisiva. La de la Rochela, gran victoria naval castellana, se ha considerado tradicionalmente la gran revancha de la de Winchelsea, y lo cierto es que, a partir de este momento, Castilla gana definitivamente el dominio naval del Atlántico, imponiendo su hegemonía marítima incuestionable en el entorno del golfo de Vizcaya. El hecho da idea de la extraordinaria relevancia del poderío naval alcanzado por Castilla en el Atlántico en la época. Entre los contendientes principales de la Guerra de los Cien Años, Francia e Inglaterra, la fuerza naval de Castilla en el Atlántico era un elemento desequilibrante, capaz de oponerse eficazmente a la potencia marítima inglesa o aun anglo portuguesa, para ganar y retener el dominio de las principales rutas de navegación que conectaban la cornisa cantábrica con la Gascuña, Flandes y el sur de Inglaterra. La Rochela es la mejor demostración de la madurez alcanzada por el desarrollo naval de los castellanos a la altura del último cuarto del siglo XIV en un escenario tan competitivo como el Atlántico sur, donde se jugaba lo esencial de los destinos comerciales y geoestratégicos de las principales monarquías del Occidente europeo.

Desde el último cuarto del siglo XIV, el dominio castellano del Atlántico es incuestionable, pese al estado casi permanente de tensión entre los dos bandos, que se mantiene hasta los comienzos del siglo XV, con numerosas escaramuzas de franceses y castellanos con ingleses y portugueses, ya en episodios de guerra abierta, ya en otros de hostilidades encubiertas bajo la forma de la piratería pura y dura, y aquella otra piratería «legalizada» a priori o a posteriori por las coronas interesadas: el corso. Pese a los numerosos esfuerzos de piratería, corso y episodios de hostilidades abiertas de portu-
gue-

ses e ingleses coligados, el poderío marítimo castellano en el Atlántico sur se asienta en las últimas décadas del siglo XIV y a comienzos del XV sobre una línea ininterrumpida de brillantes victorias navales cuyos pormenores serían largos de referir aquí. El resultado es claro: desde los finales del siglo XIV y a comienzos del XV, las escuadras cantábricas y andaluzas dominan sólidamente el Atlántico meridional europeo y se hallan en disposición de penetrar, desde él, en otros horizontes vecinos: entran los navíos castellanos a comerciar con plazas del norte de África (las primeras expediciones a las Canarias datan de esta época) y entran también en el Mediterráneo.

En algún sentido, pues, podría entenderse que el papel naval emergente de los castellanos en el Mediterráneo, tradicionalmente dominado en lo que a los reinos ibéricos se refiere por la Corona de Aragón, es un resultado más de la hegemonía alcanzada y consolidada previamente en el Atlántico, como si la proyección marítima procediera en este caso a la inversa: ganado el dominio del Atlántico a través del Estrecho, también controlado por castellanos, todo les invitaba en consecuencia a penetrar decididamente en el Mediterráneo. Una de las puntas de lanza de esta penetración naval en el Mediterráneo la constituye la creciente actuación en dicho escenario de piratas y corsarios castellanos. Desde mediados del siglo XIII, Aragón se enfrentaba a Génova por la hegemonía en el Mediterráneo occidental, y en este contexto los castellanos, enemigos de los genoveses desde la entronización de la casa de Trastámara, estaban dispuestos a echar una mano a los aragoneses para el afianzamiento del control de las principales rutas navales y la expansión política de la corona aragonesa en Italia. La ayuda castellana a los aragoneses contra los genoveses en el Mediterráneo se prestará, sobre todo, en la larga duración, como una guerra de desgaste confiada a piratas y corsarios. Incluso durante los periodos de paz formal, cuando Castilla oficialmente no tenía corsarios y los castellanos que operaban contra los intereses genoveses en el Mediterráneo debían considerarse pura y simplemente como piratas, sus actividades parecían útiles a los intereses castellanos en aquel escenario y eran toleradas desde el poder, sobre todo porque estos piratas constituían una suerte de reserva permanente estratégica de naves y hombres de mar preparados para retomar la guerra abierta tan pronto fuera necesario: movilizados de hecho, estos piratas nada costaban a las arcas públicas y permitían mantener la presencia y la operatividad navales de Castilla en aguas del Mediterráneo occidental.

En este breve panorama que venimos trazando de la proyección marítima de los reinos ibéricos en los últimos siglos medievales, este último episodio del corso y la piratería castellanos en el Mediterráneo nos invitan a considerar, por último, el tema fundamental de la gran expansión mediterránea de la Corona de Aragón, fenómeno con el que completaremos nuestra visión de conjunto. Como es bien sabido, la vocación mediterránea de los catalanes constituye el primer fundamento de esta proyección naval de la Corona de Aragón. Se tiene noticia de colonias de comerciantes catalanes tempranamente establecidas un poco por doquier en algunos puertos significativos del Mediterráneo, desplegando una participación activa y creciente en los flujos e

intercambios del floreciente comercio definitivamente activado a partir de las Cruzadas. En particular, destaca la actividad de colonias de comerciantes catalanes en el Próximo Oriente (establecidas en Alejandría y Tiro, entre otras posiciones, desde la segunda mitad del siglo XII), así como en los principales puertos del norte de África (donde los catalanes se abastecían de trigo desde la primera mitad del siglo XIII). Naturalmente, la necesidad de defender los intereses de aquellos mercaderes afincados en el exterior obligó desde fecha temprana a asegurar una cierta presencia diplomática y política, que sirvió como preparación para asumir luego compromisos más intensos en aquellos países.

Con todo, el primer paso, o presupuesto fundamental necesario y previo, que posibilita y explica el inicio de la expansión propiamente territorial y política de la Corona de Aragón en el Mediterráneo, no hemos de buscarlo lejos, sino en el mismo proceso de ampliación territorial representado por las conquistas de Jaime I (1213-1276). De una parte, la incorporación de las Baleares (conquista de Mallorca en 1229 y de Ibiza en 1235, sometimiento de Menorca como tributaria en 1231) constituye una primera experiencia de integración y asimilación de nuevos territorios mediterráneos, cuya resolución será de utilidad, como referente, para posteriores procesos de expansión. De otra, la conquista de Valencia (1233-1245), por la indudable proyección mediterránea del país levantino, contribuye a afianzar la orientación que en adelante va a presidir la evolución histórica de la Corona de Aragón. El siguiente paso decisivo de esta penetración se dará en Sicilia. Su entronque familiar con la dinastía siciliana de los Hohenstaufen, descendientes del emperador Federico II, complicó a la casa real aragonesa en la lucha por la corona de Sicilia, en competencia con los angevinos: en particular, Pedro III el Grande de Aragón (1276-1285), al estar casado con Constanza, la hija de Manfredo, pudo reivindicar con justo título su derecho a la corona de Sicilia, como pariente más próximo, cuando en 1268 Conrado V —el llamado Conradino, (1254-1268)— fue derrotado en Tagliacozzo y ejecutado por los angevinos, sin dejar heredero. Sin embargo, el reconocimiento de Pedro el Grande de Aragón como rey por los sicilianos tuvo que esperar al famoso levantamiento anti-angevino llamado de las «Vísperas Sicilianas», que a partir de la jornada decisiva del 30 de marzo de 1282 acabó franqueando a las armas aragonesas la entrada en Sicilia.

Durante los primeros años de su lucha contra los angevinos por la conquista de Sicilia, el poderío naval de la Corona de Aragón se revelaría decisivo. Destaca en esta hora la brillantez del almirante de origen italiano Roger de Lauria (o Lloria), muñidor de sonadas victorias, como la toma de Malta y Gozzo en 1283, y de Ischia en 1284, donde hizo preso a su rival Carlos el Cojo, príncipe de Salerno (el futuro Carlos II), a quien su padre Carlos I de Anjou tenía confiado el mando de las operaciones en la zona. Las importantes victorias conseguidas por Roger de Lauria decidieron a la postre la permanencia de Sicilia en manos aragonesas. Ante su impotencia en este frente, el partido angevino decidió abrir otro, dirigido esta vez contra los mismos estados

patrimoniales del rey de Aragón, cuya investidura el Papado le había concedido, desde febrero de 1284, a Carlos de Valois, hijo del monarca francés Felipe III el Audaz. El mismo Felipe III encabezó una invasión terrestre sobre Cataluña, que sin embargo perdió gran parte de su inicial fuerza ofensiva en el sitio de Gerona, ciudad que opuso una resistencia tenaz, asistida por el refuerzo marítimo de galeras barcelonesas. El oportuno retraso de las fuerzas francesas concentradas en torno a Gerona ofreció el tiempo preciso para la llegada de los importantes refuerzos sicilianos encabezados por Roger de Lauria, cuya intervención precipitó la importante victoria naval del golfo de Rosas (septiembre de 1285), completada por tierra con la liquidación de los restos de las fuerzas francesas en Besalú (octubre del mismo año).

Como se aprecia, la potencia naval de las escuadras aragonesas constituyó la mejor salvaguardia de la integridad territorial de la Corona de Aragón, así como el instrumento y refuerzo indispensable de su conquista de Sicilia. La presencia aragonesa en Sicilia no es sino preludio de una dedicación mucho más amplia, con la que al mismo tiempo se expresa y consolida su papel naval en el Mediterráneo. Unos veteranos de las guerras contra los angevinos de Sicilia, la compañía de los famosos almogávares, bajo el mando de Roger de Flor, fueron contratados en 1303 como fuerza mercenaria por el poder bizantino y el conocido resultado de esta intervención fue la toma por ellos de los ducados de Atenas y Neopatria, sin duda el episodio más exótico y colorido de la presencia catalano-aragonesa en el Mediterráneo. A partir de 1323 comienza la intervención aragonesa en Cerdeña, donde colisiona una vez más con los intereses de Génova. Se inicia así una larga guerra de desgaste entre aragoneses y genoveses en torno a Cerdeña, complicada con acciones de corso, incluidos los asaltos a poblaciones costeras. Esta guerra constituye un episodio más en la larga rivalidad de fondo entre aragoneses y genoveses por el control naval y la hegemonía comercial en el Mediterráneo occidental; y, como vimos, la Castilla Trastámara intervino en ella mediante operaciones de corso y piratería. Más o menos un siglo más tarde, hacia 1420, el dominio aragonés sobre Cerdeña se hallaba sólidamente consolidado, y Alfonso V el Magnánimo pudo utilizarla como base para una incursión sobre Córcega (1420-1421) en perjuicio de los genoveses. Asimismo, este monarca aragonés, verdadero caudillo italiano, protagonizó entre 1436 y 1446 la invasión y conquista del reino de Nápoles. Como es sabido, toda esta historia desembocará, al final del siglo xv, en las famosas guerras italianas de los Reyes Católicos. Pero lo que aquí nos interesa es comprobar la centralidad del factor naval en todo el proceso: de un lado, la constante ampliación de los intereses estratégicos de la Corona de Aragón en el Mediterráneo fue consecuencia de una proyección marítima arraigada y fuerte; de otro, este mismo poderío naval aragonés hizo posible desarrollar una política exterior en el Mediterráneo tan osada y exitosa. Se mire como se mire, el factor naval constituye el nervio y la clave explicativa última de toda esta extraordinaria expansión.

Y así, nuestro recorrido nos ha llevado a apreciar, en sus líneas más generales, la importancia de la proyección marítima de los reinos ibéricos en la

Baja Edad Media. Esta proyección, vital tanto para el desarrollo interno como para la afirmación cara al exterior de los reinos cristianos peninsulares, responde en cada caso a un esquema explicativo propio y en parte sigue un progreso distinto; pero en el fondo en todos esos ámbitos del litoral peninsular, tan ancho y tan variado, viene a representar la constante de un proceso común de expansión incesante de cuanto suponen los intereses marítimos, proceso que no va a detenerse y desembocará sin ruptura de continuidad en la extraordinaria potencia naval de la primera España moderna. Simplificando, cuatro son esas grandes áreas a las que hemos pasado veloz revista en este panorama. La cornisa cantábrica, con su larga línea de puertos concurrentes y al mismo tiempo coordinados en un proyecto asociativo tan interesante como la Hermandad: su proyección marítima, que cuenta con firmes raíces, se orienta de preferencia hacia el rico mercado de la costa atlántica francesa, los puertos de Flandes y los del sur de Inglaterra. El arrojado de los marinos cantábricos y la atención de la corona permitirán dominar este espacio holgadamente desde el final del siglo XIV. Otro ámbito es la costa portuguesa. La conquista de la región del Algarbe, cuya tradición marítima no se había interrumpido verdaderamente desde la Antigüedad, así como la apertura del estrecho de Gibraltar desde el final del siglo XIII, acaban de configurar la incipiente potencia atlántica de Portugal, un reino llamado a protagonizar extraordinarias gestas de descubrimiento al final de la Edad Media. Otro ámbito, en fin, próximo y relacionado, lo integran los puertos atlánticos de la Andalucía occidental, articulados en torno a Sevilla, cuya proyección se orientará desde la apertura del Estrecho a la conexión entre el Mediterráneo y el Atlántico, sin olvidar su creciente peso sobre el norte de África. Y la última gran área es la mediterránea, dominada desde antiguo por la Corona de Aragón, cuya expansión comercial y política en todo el Mediterráneo acabamos de evocar. A todos estos ámbitos, preñados de consecuencias de todo tipo, están unidos los hitos y los episodios notables de ese «despertar» naval al que al principio nos referíamos, como factor central a la evolución de las monarquías ibéricas en los dos últimos siglos medievales. Resulta una perogrullada, pero también una afirmación que permite extraer jugosas consecuencias, el decir que, sin este desarrollo naval, sin esta proyección marítima, sin el despertar de las marinas peninsulares, la historia de España no habría sido, ni mucho menos, la misma.

Bibliografía

- ANDRADE, A.: «A importância da linha costeira na estruturação do reino medieval português. Algumas reflexões», en *Historia. Instituciones. Documentos* 35 (2008) 9-24.
- ARIZAGA BOLUMBURU, B.: «La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico», en *Historia. Instituciones. Documentos* 35 (2008) 25-43.
- ARIZAGA BOLUMBURU, B. y SOLÓRZANO TELECHEA, J.A. (eds.): *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*. Logroño, 2005.
- AZNAR VALLEJO, E.: «Curso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la Baja Edad Media», en *En la España medieval* 20 (1997) 407-418.
- «Exploración y colonización en la configuración de la Europa Atlántica», en *Historia. Instituciones. Documentos* 35 (2008) 45-61.

- BARATA, F. T.: *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo ocidental (1385-1466)*. Lisboa, 1998.
- CAPMANY Y DE MONPALAU, A. de: *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Barcelona, 1961.
- CHILDS, W. R.: *Anglo-Castilian Trade in the Later Middle Ages*. Manchester, 1978.
- COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A.: «Papel del Atlántico en la configuración de Andalucía», en *Historia. Instituciones. Documentos* 35 (2008) 85-105.
- CONDEMINAS MASCARÓ, F.: *La marina militar española. Desde los orígenes hasta 1898*. Málaga, 2000.
- DIAGO HERNANDO, M.: «Relaciones comerciales de la Corona de Aragón con la Andalucía atlántica durante el siglo XIV y primera mitad del XV», en *Historia. Instituciones. Documentos* 27 (2000) 19-54.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: «La marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española», en CÁNOVAS DEL CASTILLO, A.: *Historia General de España*. Madrid 1891.
- FERREIRA PRIEGUE, E. M.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*. La Coruña, 1988.
- FERRER MALLOL, M. T.: *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo medieval*. Barcelona, 2000.
- FINOT, J.: *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Âge*. París, 1899.
- GONZÁLEZ ARÉVALO, R.: «Curso, comercio y navegación en el siglo XV: Castilla y las galeras mercantiles de Florencia», en *La España medieval* 34 (2011) 61-95.
- GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M. y MONTES ROMERO-CAMACHO, I. (eds.): *La Península Ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*. Sevilla-Cádiz, 2006.
- IGUAL LUIS, D.: *Valencia e Italia en el siglo XV: rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*. Castellón, 1998.
- MONTEIRO, S.: *Batalhas e combates da marinha portuguesa, 1139-1521*. Lisboa, 1989.
- MORALES BELDA, F.: *La Hermandad de las Marismas*. Barcelona, 1973.
- PÉREZ EMBID, F.: *El almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe*. Sevilla, 1945.
- «Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media», en *Las rutas del Atlántico. IX Coloquio Internacional de Historia Marítima (Sevilla, septiembre 1967)*. Sevilla, 1969, pp. 43-96.
- SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*. Madrid, 1959.
- TRILLO SAN JOSÉ, C. (ed.): *Relaciones entre el Mediterráneo cristiano y el norte de África en época medieval y moderna*. Granada, 2004.
- VIÑAS MEY, C.: «De la Edad Media a la Moderna. El Cantábrico y el Estrecho de Gibraltar en la historia política española», en *Hispania* I (1940) núm. 1, pp. 52-70; núm. 2, pp. 53-79; núm. 4, pp. 64-101; núm. 5, pp. 41-105.



Cortesía del autor, José R. Larburu Echániz.

LA PERIPECIA DE LOS PAPELES Y MATERIALES DE LA EXPEDICIÓN DE MALASPINA Y BUSTAMANTE (1789-1794) DURANTE DOS CENTURIAS

María Dolores HIGUERAS RODRÍGUEZ
Exdirectora Técnica del Museo Naval de Madrid

A lo largo del siglo XVIII se va a producir un cambio importantísimo en la situación estratégica del inmenso Pacífico, que pasa de ser un gran «lago español» a constituirse en teatro de la más importante rivalidad marítima internacional.

Rusos, ingleses y franceses lucharán eficazmente para acrecentar su presencia en él. España, por su parte, pondrá en el empeño de defender su tradicional monopolio en el área todos los recursos de su renovada y potente Armada y desarrollará una hábil política de expansión territorial desde Nueva España.

Las políticas de Gálvez y Bucareli, en este sentido, fueron muy eficaces; el enorme esfuerzo de expansión, realizado por tierra y mar, logró retrasar la inevitable internacionalización de esta inmensa área geográfica monopolizada hasta entonces por España.

Factor esencial del triunfo de estas políticas fue sin duda el apoyo incondicional prestado desde España, ya que el Pacífico será la pieza clave de la nueva política borbónica, haciendo posibles tanto la defensa de este espacio marítimo como su prolijo reconocimiento geográfico y científico, gracias todo ello a los eficaces planes de renovación de la Armada española puestos en marcha por Ensenada, Patiño y Valdés, que logran con éxito: una potentísima flota militar, arsenales florecientes y renovadas instituciones científico-náuticas conectadas con el movimiento ilustrado europeo. Por otra parte, se reconstruye, gracias a una inteligente política industrial y económica, toda la infraestructura necesaria para la revitalización de la construcción naval, potenciando las fábricas de munición, fundiciones, fabricación de breas, lonas y cabuyería, motonería y soplado de vidrios, así como las artesanías de tonelería y otras industrias afines.

Pero pieza clave de esta eficaz política de reconstrucción naval será la formación científica de los oficiales adiestrados en las nuevas y modernas instituciones científicas creadas en Cádiz, dotadas con modernos textos e instrumentación importados de Francia e Inglaterra, por lo que la Marina ilustrada española, además de potente en buques y armas, será altamente capaz científicamente, situándose los grandes marinos ilustrados españoles de la

época en situación de absoluta igualdad respecto a los mejores hombres de las armadas francesa o inglesa (1).

Esta alta cualificación científica de signo europeo que caracterizará a los grandes marinos españoles de la Ilustración será especialmente significativa y relevante para culminar la última gran expansión marítima española en el Pacífico, sirviendo con eficacia y brillantez la política borbónica y su estrategia en el inmenso océano.

En estas latitudes se libró la más dura batalla contra los elementos, y para superar tanta adversidad fueron necesarios no solo el proverbial coraje y espíritu de aventura y sacrificio que había caracterizado las anteriores etapas de descubrimiento geográfico, sino la exacta ciencia ilustrada, que había provisto a estos arrojados navegantes de nuevos y más exactos instrumentos, especialmente los cronómetros marinos, con cuya ayuda pudo lograrse un cálculo seguro de la longitud.

Estos son, pues, los instrumentos que hacen posible la última expansión marítima española:

- apoyo político
- reconstrucción de la Armada
- alta cualificación científica de los oficiales.

En pleno conflicto estratégico en el área del Pacífico, llega a la zona la expedición de Malaspina y Bustamante, sin duda la más importante empresa político-científica de la Ilustración española. Esta expedición será el hilo conductor de la presencia española en esta importantísima área estratégica en los confines del mundo conocidos, la última frontera, como ha sido llamada por diversos autores.

Efectivamente, Malaspina y Bustamante, comisionados por la Corona para levantar nuevamente, con los modernos y fiables cronómetros, todas las costas americanas y las de todas las posesiones en el Pacífico, llevan también precisas instrucciones y amplísimo apoyo político, científico y económico para levantar el definitivo informe político de la realidad administrativa y económica ultramarina.

La expedición reúne un ingente caudal de información científica acerca de la población indígena, la flora, la fauna y el suelo de todas las costas visitadas, y sus integrantes redactan brillantes memorias sobre la presencia extranjera en los extensos territorios visitados y levantan además una precisa y definitiva cartografía de toda América y del estratégico Pacífico (2).

(1) HIGUERAS, María Dolores: «El marino ilustrado y las expediciones científicas», en *La botánica en la expedición Malaspina 1789-1794*. Catálogo de la exposición celebrada en el Real Jardín Botánico de Madrid. Madrid. Turner. 1989, pp. 15-27. Véase asimismo, HIGUERAS, María Dolores: «Enseñanzas náuticas e instituciones científicas en la Armada española», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Madrid, 1989, pp. 133-150.

(2) HIGUERAS, María Dolores: «Desarrollo de la Armada Española en el siglo XVIII: Institucionalización de las ciencias náuticas», en *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 21, 1988, pp. 19-35.

Vamos a intentar explicar a continuación cuáles son las razones que justifican la escasa proyección mundial de los espléndidos resultados de esta gran empresa marítimo-científica española, cuya importancia política, geográfica y científica parece incuestionable.

Entre todas las posibles causas quiero destacar:

- El proceso seguido a su primer comandante Alejandro Malaspina por razones políticas que lo enfrentan a Godoy, como luego veremos, condiciona el secuestro de toda la documentación del viaje impidiendo su proyectada publicación.
- No sucedió así con los grandes viajes franceses e ingleses que sí vieron la luz en la época, alcanzando amplia difusión, minimizando el valor de los resultados de la expedición española, lo que retrasó, como veremos, su posterior publicación, una vez que desaparecieron las razones políticas que habían impedido su publicación en un primer momento.
- Hasta la publicación del viaje de Vancouver de 1798, no despierta el interés de la Corte por difundir los viajes españoles. Este tardío interés propicia la publicación de algunos relevantes documentos como el Viaje de las goletas *Sutil* y *Mexicana* a la costa NW de la América Septentrional y parte de los trabajos astronómicos y botánicos.
- No obstante, la razón definitiva para que la totalidad de los resultados de la expedición de Malaspina y Bustamante no vean la luz pública es sin duda económica, pues cuando don José Bustamante y Guerra propone en 1796 la edición del viaje, está documentado que Godoy no pone ya inconvenientes para dicha publicación, pero por Marina se decretó «que se reservara la manifestación del viaje hasta que mejorando las circunstancias pudiesen ponerse en movimiento los arbitrios propuestos para costear su impresión». Igual suerte siguieron, y por las mismas razones, las propuestas para publicar el viaje, de Espinosa y Tello y Bauzá de 1797, la Espinosa y Tello de 1800 y el intento de Bauzá y Fernández Navarrete en 1817. Como luego veremos sólo y por razones estratégicas vieron la luz algunos resultados hidrográficos y una parte de la cartografía que fue grabada por La Dirección de Hidrografía, con prontitud.

Las vicisitudes de esta ingente y valiosa documentación hasta la actualidad y su grado de valoración y difusión por parte de la comunidad científica internacional es el objeto de estas palabras y también mostrarles, cómo ha crecido el interés mundial por esta extraordinaria documentación que es el exponente más claro de las importantes aportaciones, muchas de ellas todavía inéditas, de los marinos españoles del siglo XVIII que llevados por su universal e ilustrado interés nos dejaron amplias y magníficas descripciones antropológicas, zoológicas, botánicas, artísticas, históricas, políticas y geográficas de unos territorios inmensos y muchas veces desconocidos y de unos mares peligrosos e inhóspitos que fueron, en épocas cruciales, punto de encuentro del poder marítimo mundial.

La expedición que al mando de Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra, recorre durante 62 meses las costas de toda América, desde Buenos Aires a Alaska; las Islas Filipinas y Marianas, el archipiélago de Vavao, Nueva Zelanda y Australia, se organiza con gran despliegue de medios materiales, cuenta con los más importantes oficiales científicos del momento, formados en la Escuela de Guardiamarinas y más tarde en la Escuela de Altos Estudios del Observatorio Astronómico, oficiales con experiencia en los nuevos métodos científicos de determinación astronómica y que habían utilizado ya en anteriores comisiones los modernos cronómetros ingleses para la determinación de la longitud.

La expedición, financiada por la Corona, está impulsada por claras razones de Estado:

- Por una parte, la reorganización del tráfico marítimo en el Pacífico, con presencia cada vez mayor de rusos, ingleses y franceses, requería una revisión de los puertos y rutas comerciales de la zona, así como una cartografía costera más exacta.
- Por otra la necesidad cada vez mayor, de un nuevo y profundo estudio de la situación político – económica de los virreinos, dirigido, tanto a la reorganización del comercio interno, como al descubrimiento de nuevos recursos que pudieran potenciar el exterior.
- Por último los intereses científicos de una sociedad europeísta e ilustrada, requerían el mayor cuidado y extensión para las tareas botánicas y los estudios científicos de todo tipo, lo que justifica la incorporación a la expedición de importantes naturalistas y artistas españoles y extranjeros.

Con esta división de las tareas en una parte científica, en la que se seguiría el modelo de los viajes de Cook y La Pérouse, y en otra política dirigida a la investigación del estado político, los resultados del viaje deberían tener también destinos diversos, públicos unos y reservados otros.

Los públicos estarían constituidos por la parte geográfica, histórica y científica, quedando reservados para uso del gobierno, la descripción política de los virreinos y aquello que pudiera averiguarse de la situación de los establecimientos rusos, ingleses o portugueses en el área.

Este carácter tan amplio y estratégico en los objetivos justifica que se proporcionen a esta expedición «credenciales especiales» dirigidas a las autoridades virreinales con la orden explícita de facilitar cuantos documentos e informes les fueran requeridos y así mismo autorizar la copia de documentos en los diversos archivos, incluso aquellos considerados reservados.

Todo ello justifica la abrumadora documentación relativa a este viaje que se ha conservado hasta nuestros días, cerca de 10.000 documentos que nos permite estudiar con todo detalle tanto su organización como el desarrollo de sus trabajos a lo largo de sus cinco años de viaje, los resultados finales y así mismo las vicisitudes que impidieron su difusión en la época.

Sin duda, la Corona esperaba grandes resultados políticos y científicos de esta empresa, en la que emplea recursos muy cuantiosos, así como a los mejores hombres disponibles; con todo ello, la Corona perseguía obtener una información precisa y prolija del estado de la América española, de sus recursos y situación política y administrativa, al mismo tiempo que reafirmaba la presencia marítima hispana en el estratégico espacio marítimo del Pacífico.

Pero, antes de abordar las vicisitudes que impedirán la difusión de los resultados del gran viaje ilustrado, quiero exponer a ustedes los métodos de trabajo, las fuentes utilizadas y la amplitud de los campos científicos abordados, y por último, el inmenso territorio en que se desarrollaron los trabajos de la expedición.

Uno de los elementos fundamentales de la grandeza de esta empresa fue, sin duda, el rigor científico con que se llevaron a cabo sus trabajos; las distintas comisiones de hidrografía, astronomía, ciencias naturales y memorias etnológicas y políticas desarrollaron sus tareas con arreglo a los últimos descubrimientos europeos, a las últimas y más modernas técnicas, a las clasificaciones y modelos más seguros.

Se investigaron técnicas y sistemas nuevos y se comprobaron muchos otros en vías de experimentación.

Por otra parte, el afán europeísta movió numerosas consultas a sabios y personalidades de toda Europa, entre las que destacan las realizadas a las Academias de Ciencias de Londres, París, Torino, Módena y Ferrara; a Spallanzani, al conde de Greppi, a los marqueses de Trotti y Rangone, en Italia; a Mr. Pearson, al capitán King, a Mr. Banks, a Dalrymple y Aubert, en Londres, y a M. La Lande y F. Berthoud, en París. Por otra parte, se establecerá una importantísima correspondencia científica, durante el viaje, con los Observatorios Astronómicos de Brera, Milán, París y Greenwich.

Las fuentes utilizadas en este viaje son realmente enciclopédicas y constituyen una síntesis formidable del saber de la época en todos los campos.

Documentos del más alto interés, entre los muchos recogidos por la expedición, son los «cuestionarios» que se utilizaron en todas las escalas del viaje, confeccionándose con especial cuidado los relativos a temas tan diversos como ramos reales, urbanismo, noticias geográficas, tributo indio, tintes, estados civiles y eclesiásticos, hierbas medicinales, minerales, demografía, fauna y flora, clima, industrias, población indígena, construcción naval, vicios y costumbres, estado económico, comestibles, aduanas, historia antigua, comercio y política entre otros muchos.

Todo ello, unido a las noticias recogidas *in situ* por la propia expedición, constituiría el núcleo de la Memoria política de los virreinos, que era, como ya se dijo, una de las finalidades prioritarias del viaje junto al estudio de los reinos de la naturaleza y la hidrografía, en la que esta expedición trabajó con tal visión de futuro que al estudiar de forma total el fenómeno marino, incluyendo hidrografía, vientos, mareas, salinidad, temperatura del agua, etc., se constituye en la primera expedición oceanográfica española con amplitud mundial.

A continuación, y antes de entrar a analizar las causas de la caída política de Malaspina, que tanto va a tener que ver con la malograda difusión de los resultados del viaje, quiero aproximar a ustedes la riqueza y amplitud de estos resultados y en qué archivos se custodian actualmente.

La mayor parte de la documentación de la expedición Malaspina-Bustamante se custodia actualmente en el Archivo del Museo Naval de Madrid (3). podríamos agrupar sus diversos documentos en las siguientes series:

- Documentos relativos a Correspondencia, Oficios, Reales Órdenes, Instrucciones, Reglamentos y disposiciones varias en torno a la organización y desarrollo de la expedición y sus dotaciones. Esta documentación se extiende desde 1788, en que comienzan los preparativos, hasta 1809. Consta de 1284 documentos.
- Trabajos hidrográficos y astronómicos, constituida por
 - a) 450 cuadernos, diarios y apuntes sueltos relativos a los trabajos astronómicos e hidrográficos, como diarios de bitácora, experiencias de gravedad, cálculos y mediciones de latitud, mediciones de bases y levantamiento de cartas, estudios de sondas, mareas, vientos, salinidad. Derroteros, cuadernos horarios y libros de guardia. Esta importante serie comienza en Cádiz con la documentación relativa al Observatorio de entrenamiento y termina también tardíamente con los expedientes de las publicaciones de Alcalá Galiano y Espinosa y Tello.
 - b) Los croquis y borradores de las distintas fases de los trabajos hidrográficos. Esta serie está constituida por 1.500 documentos relativos a triangulaciones y levantamientos de costas y primeros borradores cartográficos (240).
 - c) La cartografía manuscrita en fases acabadas, constituida por 182 cartas relativas a las costas de Montevideo, Malvinas, Chile, Perú, Ecuador, Centroamérica, México, California, costa noroeste de América septentrional, Marianas, Filipinas, Vavao, Nueva Zelanda y Australia.
 - d) Forman parte asimismo de esta serie las Vistas de costa, 361 documentos de extraordinario interés para conocer el método de los trabajos.

— Diarios de Mar y Tierra.

Más de 300 diarios de muy diversa extensión forman esta interesante serie, que proporciona valiosas noticias de primera mano escritas por los diversos miembros de la expedición: Malaspina, Bustamante, Bauzá, Alcalá Galiano, Espinosa y Tello, Tova Arredondo, Cevallos, Pineda, Haenke, Née, Flores y

(3) HIGUERAS, María Dolores: «Catálogo crítico de los documentos de la expedición Malaspina (1789-1794)» del Museo Naval». 3 vols. Madrid 1985-1994.

González, entre otros. Además, existen varias redacciones completas de la versión oficial del viaje, coordinada por Malaspina.

— Noticias recopiladas para la memoria político-económica del viaje.

Esta serie, casi desconocida para el investigado es sin embargo una de las más interesantes de este colosal acervo documental. Está constituida por tres bloques documentales:

- a) Diarios políticos de la propia expedición, de los cuales se ha conservado solo una parte; posiblemente, al ser la documentación más reservada del viaje quedó retenida, en parte, en la Secretaría de Estado tras el proceso de Malaspina.
- b) Consultas científicas, geográficas, económicas... recogidas a lo largo de la extensa derrota, mediante cuestionarios muy estructurados y dirigidos a las autoridades y personas notables en cada escala del viaje
- c) Papeles copiados o extractados en diversos archivos públicos y particulares de España, América y Filipinas, también con destino a la memoria político-económica o a la determinación de los derroteros a partir de otros viajes españoles o extranjeros.

— Dibujos artísticos (4). Solo parte en el Museo Naval.

Constituyen esta serie las vistas, tipos, escenas, animales y plantas, representados a lo largo de todo el viaje por los excelentes artistas Brambila, Pozo, Ravenet, Suria, Cardero y Guio, fundamentalmente, y algunos otros que se incorporaron circunstancialmente para apoyo en aéreas concretas del viaje, como Pulgar en Perú o Lindo y Gutiérrez en México. Los casi mil dibujos, en distintas fases de acabado, se encuentran en su práctica totalidad en tres archivos españoles: el del Museo Naval, el del Real Jardín Botánico de Madrid y el Museo de América, también en Madrid. Estas espléndidas representaciones constituyen el hermoso bagaje artístico del viaje, que aporta a su vez, por la fidelidad y amplitud de las representaciones, valiosos datos científicos. Estudiados y restaurados, en magnífico estado de conservación. Consta de:

- a) Vistas generales y tipos: Debidos en su mayor parte a Brambila, Pozo, Ravenet, Cardero y Suria, se encuentran actualmente en los siguientes archivos: 161 dibujos acabados más 46 apuntes y borradores en el Museo Naval de Madrid; 149 en el Museo de América de Madrid; 11 en el diario de Suria todas ellas de la costa N.W. actualmente en la Universidad de Yale U.S.A. Un lote de 38 dibujos repartidos, por distintas instituciones americanas, vendidos, como luego veremos por Carlos Sanz, 2 en la British Library, relativos a Austra-

(4) SOTOS SERRANO, Carmen: *Los pintores de la expedición de Alejandro Malaspina*, 2 vols. Real Academia de la Historia, Madrid, 1982.

- lia, 1 dibujo relativo a México en la Biblioteca Nacional de Madrid y 7 más hoy en paradero desconocido.
- b) Dibujos Botánicos: 286 todos ellos en el Real Jardín Botánico de Madrid, debidos a los artistas Guio, Lindo, Gutiérrez, Pozo y Pulgar.
 - c) Dibujos Zoológicos: 110 dibujos acabados en el Museo Naval de Madrid, además de un número superior a 70 apuntes y borradores intercalados en los manuscritos de los naturalistas Pineda y Haenke, algunos de gran interés.

Otra parte relevante de la documentación de la expedición se custodia en otros tres archivos muy importantes de Madrid, el del Real Jardín Botánico (5) y el del Museo Nacional de Ciencias Naturales (6), heredero este último del Real Gabinete de Historia Natural, institución ilustrada muy vinculada a las expediciones científicas de la época y el Museo de América. En estas importantes instituciones se custodia la mayor parte de la documentación de la expedición relativa al ramo de las ciencias naturales, parte remitida directamente durante el viaje parte remitida por el Depósito Hidrográfico en distintos momentos. Más adelante analizaremos las vicisitudes seguidas por esta documentación, constituida por

- Manuscritos, cuadernos de campo y descripciones científicas de los naturalistas, Antonio Pineda, Luis Néé y Tadeo Haenke, relativos a Botánica, Litología y zoología.
- Herbarios.
- Especímenes disecados de aves, cuadrúpedos, insectos y peces.
- Trajes, armas, utensilios de todo tipo, adornos, etc. de todos los pueblos indígenas visitados.

Esta relevante documentación es de extraordinaria importancia, no solo para la historia de España sino también para la de medio mundo: Argentina, Uruguay, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Nicaragua, México, EEUU, Canadá, Filipinas, China (Macao), Las Carolinas, Las Marianas, Vavao, Nueva Zelanda y Australia por lo que constituye un gran fresco del estado de este inmenso territorio a finales del siglo XVIII.

Vamos a analizar, a continuación, un factor sin el cuál sería imposible abordar la suerte final del viaje y las adversas circunstancias de su difusión es éste, el pensamiento político de Malaspina y su evolución a lo largo del viaje. Su retorno triunfal a Cádiz y las circunstancias de su fulminante caída política que lo lleva a una Causa de Estado y finalmente a prisión.

(5) La última y más fidedigna catalogación de los materiales botánicos de la expedición custodiados en el Real Jardín Botánico de Madrid se ha publicado en VV.AA.: *La armonía natural. La naturaleza en la expedición de Malaspina y Bustamante (1789-1794)*. Madrid, 2001.

(6) La catalogación de los documentos de la expedición que se custodian en el Museo Nacional de Ciencias Naturales en CALATAYUD, Ángeles *Catálogo de la expediciones y viajes científicos españoles, siglos XVIII y XIX*. Madrid, 1984, pp. 275 a 300.

Como hemos señalado ya en este estudio, el viaje de Malaspina y Bustamante presentaba ya en la propuesta inicial al rey claros componentes políticos. Una vez autorizada la propuesta por la Corona, Malaspina perfila estos contenidos de forma más precisa en los famosos «Axiomas políticos sobre la América» (7), proyecto más amplio de lo que, según él, debía ser el examen político propuesto.

Las memorias políticas del viaje, la correspondencia «no oficial» de Malaspina a sus amigos, y en particular a Greppi (8), y sus escritos finales al rey, ya al regreso a Cádiz, nos dan una idea muy clara de la evolución sufrida por Malaspina respecto a este aspecto tan importante del gran viaje ilustrado.

El análisis propuesto en los «Axiomas», redactados en 1788, es decir, antes de zarpar, podemos concretarlo en los siguientes puntos:

- importancia del sistema religioso en la conservación de la América;
- análisis de los diversos y opuestos intereses de la monarquía española;
- sistema de comercio entre España y América, que a su vez se extiende a analizar aspectos importantes de la explotación de metales preciosos como la plata, la exportación de frutos y manufacturas españolas a América los cauces propios del comercio americano y el desarrollo de las manufacturas americanas;
- análisis de la Administración española en América y sus defectos;
- conflicto con las potencias marítimas extranjeras en el Pacífico y su análisis como amenaza real al imperio español.

Efectivamente, estos principios debieron ser autorizados por la Corona, ya que serán los que articulen las memorias políticas a lo largo del viaje.

Malaspina se proponía realizar un informe oficial propiciado por el Estado y por voluntad de la Corona para conocer, en profundidad, el estado real de las inmensas posesiones en América y el Pacífico.

Pero a lo largo de los cinco años de viaje Malaspina va mostrando, tanto en los documentos oficiales como, sobre todo en la correspondencia particular ya citada, un acusado cambio en lo que podríamos llamar su ideario político respecto a la Administración americana, cambio que podríamos resumir en las siguientes ideas:

- La creencia roussoniana en un modelo de equilibrio y armonía representado por la naturaleza.

(7) Los «Axiomas» fueron localizados, en el Archivo Histórico de Colombia (sección Anexo, Asuntos importantes, tomo 3, ff. 406 a 419) por el historiador Manuel Lucena Giraldo y publicados por él mismo y Juan Pimentel Igea en *Los axiomas políticos de la América de Alejandro Malaspina*. Madrid, 1991.

(8) En el Archivo de Estado de Milán se conservan las cartas originales de Malaspina a su amigo Paolo Greppi desde el inicio del viaje hasta su prisión en La Coruña. Una parte fue editada por Caselli en Milán en 1929; otra lo fue por Dario Manfredi en 1984.

- La crítica del mercantilismo como algo perjudicial y contrario a la justicia económica.
- La concentración de los sistemas defensivos en las zonas clave, abandonando el desgaste y la ineficacia de intentar asegurar inmensas extensiones territoriales.
- Y, sobre todo, la necesidad de reorganizar los dominios americanos en una «Federación de Estados» agrupados en tres grandes áreas: América del Norte, América del Sur e islas del Pacífico, que deberían depender de la Península tan solo en lo tocante al sistema militar y religioso y el reconocimiento de la autoridad del rey.

Cada vez más claramente Malaspina se acerca a la idea de que la América española y las colonias en general deben llegar a ser partes activas del sistema político europeo con personalidad propia y desarrollo de sus recursos y economías de forma más equilibrada y positiva para territorios tan alejados de las metrópolis correspondientes.

El contacto con la realidad americana que evidenciaban los problemas y los errores de la Administración española en ultramar, llegó a transformar radicalmente su inicial propuesta de «información reservada de estado, para uso del estado» en una auténtica y radical «propuesta de cambio» de contenido extraordinariamente crítico y de signo claramente liberal.

Ciencia y razón se habían visto desbordadas por la fuerza del sentimiento romántico-revolucionario, acuñado a lo largo del viaje.

La pureza de su ideal, unida a su inexperiencia en asuntos de política cortesana, precipitaron el fracaso de su proyecto y su posterior encarcelamiento.

Efectivamente, a su regreso a España, recibida la expedición y él mismo con grandes honores, es visible el profundo cambio político que ha experimentado España y la corte tras el ascenso de Godoy al poder y la debilitación de las estructuras del Antiguo Régimen.

En noviembre de 1795 Malaspina inicia sus intentos para hacer llegar a las altas instancias y al propio rey una serie de documentos muy peligrosos por su contenido político y por la amenaza directa que algunos de ellos representaban para el todopoderoso Godoy (9).

Entre todos estos documentos destacan unas «Reflexiones relativas a la paz de España con Francia», que Malaspina envía al ministro Valdés para que este lo haga llegar a Godoy y sobre todo, un texto enviado al Confesor del rey, titulado «Representación al ilustrísimo confesor de S.M.», donde Malaspina propone con toda claridad la destitución de Godoy. Este peligrosísimo texto, acaba, por los cabildos cortesanos, en manos del propio Godoy que ordena una serie de arrestos fulminantes, el del padre Gil, asesor literario para la redacción del viaje, la de la Marquesa de Matallana que al parecer había filtra-

(9) BEERMAN, Eric: *El diario del proceso y encarcelamiento de Alejandro Malaspina, 1794-1803*. Ed. Naval, Madrid, 1992. Interesantes son también los modernos estudios del profesor Dario Manfredi en Italia y la clásica bibliografía de Jiménez de la Espada.

do a la reina diversos mensajes de Malaspina y la del propio Malaspina, que es arrestado en la noche del 24 de noviembre de 1795. Tras una confusa Causa de Estado, ya que realmente nunca fue pública y el Rey tardó cinco meses en tomar la decisión que le privaba de su rango militar, se dictaba prisión durante diez años en el castillo de San Antón, en La Coruña, aunque, eso sí, en un régimen carcelario relativamente privilegiado que permite a Malaspina poseer una pequeña pero escogida biblioteca, leer, escribir sobre diversos temas y mantener una activa correspondencia. Por fin, a principios de 1803 Malaspina es puesto en libertad gracias a las gestiones de su amigo Melzi, que había sido nombrado vicepresidente de la nueva república italiana presidida por Napoleón, intercede ante la Corte española para que Malaspina sea puesto en libertad (10).

Malaspina, con la salud bastante quebrantada, deberá abandonar España, que él consideraba su verdadera patria, y se traslada a Pontremoli, pequeña ciudad cercana a su Mulazzo natal, donde muere a los cincuenta y cinco años el 9 de abril de 1810.

La caída de Malaspina es todo un símbolo del ocaso de toda esa generación de ilustrados y liberales que, de haber tenido más espacio político, podría haber condicionado importantes cambios en el curso de nuestra historia.

Factores como la violenta decadencia económica, el desastre de Trafalgar, en el que perecieron algunos de los más brillantes oficiales de la época, y el retorno al absolutismo de Fernando VII, que propicia el exilio de los últimos marinos ilustrados y liberales, precipitaron el ocaso de este espléndido renacimiento científico que había hecho posible la última gran gesta marítima de la España moderna.

A continuación intentaremos reconstruir cómo afectó el proceso a Malaspina a la documentación global de la expedición. Al regreso en 1794, Malaspina reúne en Madrid un nutrido y selecto grupo elegido entre los participantes para coordinar y dar forma a la redacción final del viaje para su publicación.

En el momento de la detención de Malaspina (noviembre de 1795), toda la documentación del viaje queda secuestrada en la Secretaría de Estado de Marina por orden de Godoy, siendo solicitada incluso la que se hallaba en poder de las diversas comisiones de trabajo nombradas por Malaspina, requiriéndose a la totalidad de los oficiales, científicos y artistas y participantes de todo nivel, para que entregaran cualquier documento que tuvieran en su poder incluso sus propios diarios o notas particulares. Así mismo, se ordena requisar al padre Gil todos los papeles que tenía depositados para la redacción final que por orden del Rey estaba coordinando (11).

(10) Los papeles que se conservan relativos al proceso de Malaspina y el diario de sesiones se custodian en el Archivo Histórico Nacional de Madrid, sección de Estado, leg. 3025, tomo XI.

(11) La orden de archivar todo lo perteneciente al viaje es de 14 de noviembre de 1795. Véase Archivo General de Marina. Sección Depósito Hidrográfico. Asuntos particulares. Años 1796-1797. «Informe de la Mesa del Consejo sobre la Causa abierta al Brigadier Malaspina». Véase asimismo: HIGUERAS, María Dolores: *Catálogo crítico...*, cat. 1184-1236.

La totalidad de la documentación requisada es entregada bajo inventario a Florentino Roza, archivero de la Secretaría de Marina, quedando los documentos requisados al propio Malaspina, el día de su arresto, en poder del obispo gobernador del Consejo. Esta documentación, la más sensible para la acusación de Malaspina, está constituida por 21 piezas documentales, 618 folios útiles y siete legajos de papeles manuscritos e impresos. Todo ello se conoce por el diario del proceso que se conserva en el Archivo Histórico Nacional, pero la documentación original no ha sido localizada hasta hoy.

Por fin, el 17 de abril de 1796 Fernández Campomanes envía a Llaguno la sentencia dictada contra Malaspina, a la que corre unida una memoria del escribano del proceso, Nicolás Fernández Ochoa. La causa se había demorado cinco largos meses y aunque la sentencia dictada se cumplirá, el rey da orden de que la Causa de Estado seguida contra Malaspina se sobresea y quede cerrada y sellada, en el estado que se encuentra, en la Secretaría de Estado y del Despacho de Gracia y Justicia, no obstante, S.M. resuelve que se destituya a Malaspina de todos sus cargos, empleos y grados y se le recluya en el castillo de San Antón diez años y un día.

Terminado el proceso, toda la documentación relativa al viaje quedó depositada en cajones cerrados en la Secretaría de Marina, pasando más tarde al Depósito Hidrográfico. Eustaquio Fernández de Navarrete dice, textualmente, refiriéndose a los papeles de la expedición: «Mucho costó sacar de manos de los escribanos y gentes que entendían en el proceso, los diarios derroteros y descripciones del viaje. El autor que comenzó esta memoria [Martín Fernández de Navarrete] tuvo la satisfacción de contribuir eficazmente a lograrlo, al reunir cuantos papeles se pudo y depositarlos en la Dirección de Hidrografía».

Tan solo quedaron disponibles los documentos relativos a la comisión de Alcalá Galiano y Valdés a la costa noroeste con las goletas *Sutil* y *Mexicana*, que estos oficiales lograron presentar como separada de la expedición proscrita.

También se salvaron del secuestro los resultados hidrográficos y cartográficos, publicados por J. Espinosa y Tello en la Dirección de Hidrografía en los años siguientes, debido al enorme interés que representaban para la navegación de la época, aunque fue silenciado, en la publicación el nombre de oólo en ocasiones el de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*. También se salvaron del secuestro los materiales botánicos que L. Néé había llevado a su casa para su estudio.

Tras los intentos de publicación que más tarde comentaremos, no volvemos a tener noticias sobre los papeles de la expedición de Malaspina y Bustamante hasta diciembre de 1827, en que Martín Fernández de Navarrete remite a don José Duazo el índice de los legajos pertenecientes a la expedición que se hallaban depositados en la Dirección de Hidrográfica, sugiriendo los que, por su carácter específico y ajeno a la hidrografía, podían pasar al archivo del Real Jardín Botánico o al del Real Gabinete, después Museo de Historia Natural (12).

(12) Archivo del Museo Nacional de Ciencias Naturales, Malaspina leg. 1, carp. 6.

En octubre de 1869 el director general de Instrucción Pública cursa órdenes al del Museo de Historia Natural para la creación de una comisión que examinara los cajones de las remesas enviadas por la expedición durante el viaje que permanecían todavía sin abrir, y transferir los objetos etnológicos y antropológicos que aún pudieran conservarse al Museo Arqueológico (13).

Las últimas noticias documentadas relativas a la suerte seguida por estos fondos son de diciembre de 1872, en que el Museo de Ciencias Naturales reclama, de oficio, al Ministerio de Marina todos los manuscritos y dibujos de los naturalistas Pineda, Néé y Haenke que se conservaran todavía en el Depósito Hidrográfico (14).

Los últimos documentos de la expedición que se incorporan al Depósito Hidrográfico son los entregados en marzo de 1816 a Bauzá, bajo inventario, por el sobrino de los hermanos Pineda Sr. Arizcum, que los había recibido a la muerte de su tío Arcadio Pineda. Desconocemos por qué razón Arcadio había conservado en su poder todos estos documentos pertenecientes a su hermano, naturalista de la expedición, muerto en Filipinas en el transcurso del viaje, y los suyos propios, importantes por reunir documentos relevantes copiados en diversos archivos por orden de Malaspina. Sabemos que Arcadio había recibido orden de Malaspina, a la muerte de su hermano, para reunir, ordenar y pasar a limpio los borradores que su hermano había dejado inconclusos; eso explica que Arcadio tuviera en su poder los papeles de Antonio Pineda, pero sigue siendo inexplicable que no le fueran requeridos en su momento, como al resto de los miembros de la expedición, cuando el proceso a Malaspina. En todo caso, estos papeles se incorporan finalmente al Depósito Hidrográfico y actualmente se custodian en parte en el archivo del Museo Naval con el resto de la documentación y otra parte, la que corresponde a los diarios y borradores originales de Antonio Pineda se custodia en el archivo del Museo de Ciencias Naturales de Madrid, como ya mencionamos (15).

Por otra parte, en julio de 1817 llega a España la noticia de la muerte de Tadeo Haenke, que había quedado en América para diversas comisiones científicas. Inmediatamente, Bauzá intenta recuperar sus papeles, solicitando a Vázquez de Figueroa que se reclamen al Virrey del Perú todos los papeles del fallecido Haenke, para que se incorporen al Depósito Hidrográfico que custodiaba el resto de los documentos de la expedición, así se ordena y finalmente tras numerosas peripecias llegan al Depósito en octubre de 1820 los 20 cajones de papeles herbarios y otros objetos pertenecientes al malogrado naturalista. Bauzá recomienda enviar los pliegos botánicos al Real Jardín Botánico, por estar allí reunidos ya todos los materiales botánicos de la expedición.

Vamos a detenernos ahora en unos materiales especialmente sensibles que han sufrido de forma especial deterioro a veces irremediable y pérdidas muy graves. Son estos los materiales etnográficos, los especímenes disecados y los pliegos botánicos.

(13) *Ibidem*, leg. 1, carp. 8.

(14) *Ibidem*.

(15) Véase Museo Naval Madrid. Ms. 634, fols. 72 a 79. «Inventario de los papeles de los hermanos Pineda entregados a don Felipe Bauzá en 2 de marzo de 1816».

En este punto se hace imprescindible mencionar cuatro factores importantes:

- las remesas de materiales enviadas durante el viaje;
- las instituciones de destino de dichos materiales, y las condiciones impuestas por Malaspina para garantizar la autoría de los estudios científicos y los resultados hasta la publicación de los mismos, prevista al regreso de la expedición a España;
- la dificultad enorme para reconstruir la procedencia de los materiales de la expedición, una vez que los materiales, por los avatares del proceso, quedaron mezclados con otros de áreas culturales semejantes y casi idéntica cronología, procedentes de otros viajes españoles que habían tenido el mismo destino institucional y por otra parte el extravío de muchas etiquetas originales debido al cambio de destino de los materiales etnográficos y arqueológicos que fueron pasando sucesivamente, del Real Gabinete al recién creado Museo Arqueológico Nacional, en 1867. Más tarde, en 1910, al nuevo Museo de Antropología Etnografía e Historia y por último, todos los materiales americanos al nuevo Museo de América creado en Madrid en 1941;
- por último, el hecho de que muchas de las remesas quedaron en los cajones sin abrir, en la Aduana de Cádiz o en las propias instituciones de destino de los materiales remitidos durante el viaje.

Todo ello ha generado enormes pérdidas de materiales en este importantísimo ramo de las ciencias naturales y muy particularmente en los artefactos etnográficos y en los especímenes zoológicos, una parte importante de los «exsiccatas» o pliegos botánicos se salvaron y fueron estudiados en parte por Cavanilles, tempranamente, en el Real Jardín Botánico de Madrid e incluso algunos se publicaron entre 1801 y 1803, como veremos más tarde.

En resumidas cuentas, entre 1827 y 1828 se remiten al Real Jardín Botánico los 13 legajos relativos a la botánica, números 3 a 15 de don Tadeo Haenke que aún permanecían en el Depósito Hidrográfico y asimismo se hacen llegar al Gabinete de Historia Natural los 15 legajos correspondientes a los borradores de don Antonio Pineda y otros papeles de don Tadeo Haenke relativos a la Historia Natural (16).

Vamos a estudiar a continuación la situación actual de los materiales, herbarios y documentación relativos a la Historia Natural que se han conservado y las vicisitudes de los materiales perdidos, especialmente parte importante del herbario y la mayor parte de los especímenes disecados y de los artefactos etnográficos:

- Documentación científica y administrativa, diarios y descripciones botánicas, zoológicas y litológicas: La mayor parte de los manuscritos

(16) Archivo General de Marina, sección Depósito Hidrográfico, leg. 4918.

de Antonio Pineda, se encuentran actualmente en el archivo del Museo Nacional de Ciencias Naturales. Son 102 documentos que abarcan un periodo cronológico amplio entre 1787 y 1872. Documentos muy relevantes y copias en limpio de sus borradores se conservan en el Museo Naval de Madrid. Los manuscritos de Luis Néé unos 400 documentos de descripciones botánicas, se conservan en el Real Jardín Botánico, abarca un periodo cronológico entre 1789 y 1795. Por último los manuscritos de Tadeo Haenke, sin duda el más importante naturalista de la expedición, se conservan también en el Real Jardín Botánico de Madrid, son 350 documentos algunos de gran extensión y difícil lectura no solo por la grafía de Haenke sino también por el hecho de que este científico mezclaba en sus escritos el latín y el alemán. Una parte importante corresponde a sus comisiones en América tras la expedición, papeles repatriados tras su muerte por lo que la serie tiene una gran extensión cronológica entre 1785 y 1816. Este fondo incluye dibujos, planos y un documento singularísimo de extraordinario valor, una tabla de colores para guiar a los artistas en sus representaciones botánicas y algunas partituras que reproducen el canto de los pájaros o las melodías cantadas por los indígenas. Toda la documentación administrativa relativa a los contratos de los naturalistas, las instrucciones para los trabajos científicos y los expedientes relativos a mérito, pensiones y publicaciones, se encuentran en el Museo Naval de Madrid.

- Herbario: Néé afirma que trajo 12.000 pliegos de plantas secas, que permanecieron primero encajonadas en la Aduana de Cádiz, después a la llegada de la expedición a Cádiz pasaron al Observatorio Astronómico de Cádiz para ser reordenadas acondicionadas por Néé que trasladó después los pliegos a su propia casa en Madrid (calle del Humilladero nº 2) (17) donde los conserva junto a los dibujos y las descripciones botánicas hasta 1801 fecha en la que Cavanilles es nombrado director del Real Jardín Botánico, logrando que Néé ceda todos los materiales botánicos de la expedición que tenía en su poder por 2.000 reales y la promesa de una pensión de viudedad para su mujer. En este importante lote iba también los 10 cajones de plantas secas recogidas por Néé bajo recibo en el Real Gabinete en junio de 1795. Por fin en noviembre de 1820 llegan al Real Jardín, los 20 cajones de plantas secas pertenecientes a Haenke y repatriadas tras su muerte en diciembre de 1816. Todos estos pliegos constituyen el Herbario General Antiguo del Real Jardín Botánico de Madrid, unas 14.000 plantas secas que en época reciente

(17) MUÑOZ GARMENDIA, Félix: «La botánica y los botánicos de la expedición Malaspina, Luis Néé y Tadeo Haenke». En: VV.AA. *La armonía natural. La naturaleza en la expedición marítima de Malaspina y Bustamante*. Madrid, 2001, pp. 65 a 82. Para los temas botánico es así mismo importante consultar: VV.AA, *La botánica en la expedición Malaspina (1789-1794)*. Madrid, 1989. Y MUÑOZ GARMENDIA, Félix: «Diarios y trabajos botánicos de Luis Néé». Tomo III. Madrid. Museo Naval y Lunwerg Ed. 1992.

quedó integrado en el herbario general que contiene unas 700,000 plantas secas por lo que la localización de las relativas a la expedición es hoy más difícil. No obstante parece que este herbario antiguo no contenía pliegos de Haenke quizá destruidos por tantas peripecias. Si se conservan en cambio, los duplicados que Haenke enviaba a una empresa checa radicada en Cádiz, estos 84 paquetes de plantas entregados a sus herederos fueron vendidos por estos en Hamburgo por 655 coronas de oro al Museo Nacional de Praga donde se conservan actualmente aproximadamente un tercio del total ya que muchas se perdieron por su deficiente estado de conservación. Este herbario comienza a publicarse en Praga a partir de 1825 pero en 1835 se suspende la edición por falta de recursos económicos. También el herbario de Née tuvo una buena difusión gracias a los estudios y publicaciones llevadas a cabo por el gran científico Cavanilles en el Real Jardín Botánico de Madrid (18).

- Respecto a los minerales, especímenes disecados y objetos etnográficos: La información proporcionada por las «remesas» (19) enviadas durante el viaje que se conservan en el archivo del Museo Naval, es vital en este caso ya que por su carácter perecedero estos materiales de difícil conservación, sufrieron enorme deterioro y grandes pérdidas, al permanecer durante años encajonadas, en la Aduana de Cádiz o en las propias instituciones de destino. Así sabemos que se enviaron:

En noviembre de 1789, desde Montevideo, 48 aves, 1 guanaco, 11 peces y varios insectos con sus correspondientes descripciones.

En diciembre de 1789, se envían al Real Gabinete 25 aves recogidas en Pto. Deseado.

En septiembre de 1790, desde La Magdalena en Lima 129 aves y cuadrúpedos con sus descripciones.

En diciembre de 1790, desde Panamá por la vía de Cartagena de Indias, un cajón con aves y cuadrúpedos; un cajón con minerales, conchas y piedras; un cajón con el herbario de don Luis Née de Lima a Panamá; un cajón con el herbario de don Tadeo Haenke de la misma zona.

En diciembre de 1791, desde Acapulco se realiza la remesa más importante. Consta que se envían al Real Gabinete, 22 cajones de especímenes disecados de aves y cuadrúpedos y 115 muestras de cristalizaciones con su nota de procedencia.

En octubre de 1793 desde El Callao, en el tornaviaje se remiten a la Aduana de Cádiz, Tres cajas de herbarios de don Luis Née, cuatro cajas de herba-

(18) Noticias muy importantes respecto a Haenke y el primer y único inventario de sus papeles, de muy difícil lectura en: Ibáñez Montoya, María Victoria «Trabajos científicos y correspondencia de Tadeo Haenke». Tomo IV. Madrid. Museo Naval y Lunberg Ed.

(19) Información pormenorizada de estos importantes documentos en: HIGUERAS, María Dolores: «Catálogo crítico de los documentos de la expedición Malaspina en el Museo Naval». Museo Naval. Madrid 1985-1994. 3 vols. Véase, volumen III, p. 339, con todas las referencias disponibles.

rios de don Tadeo Haenke, cuatro cajones con las colecciones de aves, insectos, armas, trajes, utensilios y adornos de La Nueva Holanda y Vavao, un cajón con armas de los moradores de Zamboanga, un cajón con los dibujos y perspectivas de Brambila y Ravenet, un atado con armas y utensilios de pesca e instrumentos de todo tipo de los pueblos visitados, un atado con flautas de palo que usan los habitantes de Vavao como instrumento musical.

Un cajón con huesos de Gigante.

Como hemos mencionado, en octubre de 1869 se nombra una comisión en el Museo de Historia Natural (20) para que sean abiertos todos los cajones de materiales procedentes de la expedición de Malaspina y Bustamante, salvándose todo lo que sea posible para ser remitido por orden de la Dirección General de Instrucción Pública, al Museo Arqueológico, de donde pasarán, tras ser expuestos en la Exposición Histórico-Americana de Madrid en 1893, al Museo de América, donde actualmente se custodian, aunque como ya comentamos con muchos problemas para establecer con exactitud su procedencia y atribución a esta expedición. Tan solo algunas piezas relacionadas con los pueblos de la Costa N.W están localizadas con garantía de procedencia, pero la mayor parte de lo enviado o se perdió o no ha sido identificado hasta el momento con garantía (21).

Pero por desgracia no acaban aquí las peripecias de los materiales de la expedición, ya que el exilio de Felipe Bauzá a Londres, con una parte de los materiales del Depósito Hidrográfico, entre ellos algunos muy importantes relativos a la expedición que nos ocupa, va a condicionar la dispersión entre Londres y Colombia de importantes documentos del viaje que estaban en poder de Bauzá a su muerte. Efectivamente, Bauzá, que había sido elegido diputado liberal por Mallorca, en 1823 se vio obligado a huir a Gibraltar, tras la restauración absolutista, saliendo para Londres en noviembre de 1823 con 10 cajones de valiosos materiales, entre ellos 1.230 mapas y cartas españolas y un número importante de materiales documentales y cartográficos de la expedición de Malaspina y Bustamante en la que Bauzá había sido responsable de la cartografía (22).

En 1833 Bauzá recibe el perdón real, que le permite el regreso a España; pero, cuando preparaba su retorno, muere. Parece que la reina regente ofrece a la viuda de Bauzá una recompensa por la devolución al Estado de los 15 baúles pertenecientes a su marido que se hallaban depositados en el Ministerio de Estado. Por la documentación conservada se sabe que tanto la Dirección de Hidrografía como los restantes ministerios implicados intentaron recuperar los materiales que les pertenecían, pero es evidente que al final muchos quedaron

(20) Archivo Museo Nacional Ciencias Naturales, Malaspina, leg. 1, carpeta 8.

(21) Para estos aspectos, véase: CABELLO CARRO, Paz: *Coleccionismo americano indígena en la España del siglo XVIII*. Ed. Cultura Hispánica, Madrid 1989, pp. 120-128.

(22) LUCENA GIRALDO, Manolo: «Los axiomas políticos sobre la América y la colección Bauzá», en *Los axiomas políticos sobre la América de Alejandro Malaspina*. Madrid, 1991, pp. 118-136.

en poder de la viuda de Bauzá, que llevaba diez años sin recibir la compensación prometida. Así, los materiales todavía encajonados fueron entregados de nuevo a la viuda de Bauzá. Contra todo pronóstico, los correspondientes a nuestra expedición no fueron reclamados, como estaba previsto, por el Depósito Hidrográfico y la viuda los vendió, como el resto de los documentos, al viajero venezolano Francisco Michelena y Rojas, personaje muy interesante que preparaba la publicación de sus viajes por América y Oceanía, por lo que se encontraba en esas fechas (1843) en Madrid.

Michelena compra, pues, los papeles de Bauzá a su viuda y después debido a problemas económicos comienza a desprenderse de parte de ellos. La parte española de la colección será adquirida por Francisco Coello, que trabajaba por esos días en el Atlas de España.

La parte de la colección que hoy nos ocupa, es decir, la correspondiente a la expedición, fue vendida por Michelena en dos lotes:

- Mapas y documentos relativos a América. Parece ser que este lote lo vendió Michelena en Venezuela, pero por circunstancias que desconocemos se custodian actualmente en archivos colombianos. Entre estos papeles vendidos hacia 1845, se encontraban «traspapelados» los famosos axiomas redactados por Malaspina antes del viaje que Bauzá llevo consigo a su exilio londinense. Este importante documento malaspiniense se custodia hoy en el Archivo Histórico Nacional de Colombia.
- El resto de la documentación relativa al viaje de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* terminó tras largas y arduas negociaciones en el Museo Británico, al que Michelena había ofertado la importante colección en 3.000 libras en febrero de 1845. El lote estaba compuesto por 279 manuscritos y 315 mapas. Finalmente Michelena, acuciado por las deudas, vende por tan solo 350 libras al Museo Británico en diciembre de 1848, el lote ofertado menos los documentos vendidos en Venezuela ya mencionados. Este lote, el más importante relativo a este viaje que se custodia fuera de España, se conserva en el archivo del Museo Británico y constituye la «Colección Bauzá», hoy perfectamente descrita y asequible a los investigadores. Esta colección documental es totalmente complementaria de la conservada en el Museo Naval, ya descrita (23).

Por último me referiré a las peripecias sufridas por un lote de dibujos muy importantes de la expedición que también llevó Bauzá en su exilio a Londres y que la viuda conservó en su poder y no vendió a Michelena con el resto de la documentación. Los dos volúmenes de dibujos originales del viaje, aparecen en poder de la nieta de Bauzá hacia 1950 y son absolutamente complementarios de los otros dos volúmenes que se conservan en el Museo Naval

(23) Para documentar la venta de papeles de Bauzá al British por Michelena en 1848, véase BARBER, Peter: «Riches for the geography of America and Spain. Felipe Bauzá and his topographical collection, 1789-1848» en: *The British Library Journal*. 1986. Vol. VII, núm. 1.

precedentes del Hidrográfico igual que el resto de la documentación y está constituido por vistas de ciudades y tipos.

En 1950 el almirante don Julio Guillén, director del Museo Naval, conoce la existencia de esta segunda colección de dibujos de la expedición y propone a sus dueños una gran exposición conjunta de las dos colecciones, que efectivamente tiene lugar en el Museo Naval de Madrid en 1951. Una vez finalizada esta gran exposición, y tras las infructuosas gestiones de Guillén para lograr el depósito de esta segunda colección, los descendientes de Bauzá venden la colección, que queda dividida de la siguiente manera (24):

- La mayor parte es adquirida por el ilustre hispanista Carlos Sanz, que la cede generosamente al Estado español en noviembre de 1961, pasando, por decisión de la Dirección General de Bellas Artes y deseo del propio Carlos Sanz, al Museo de América, donde se custodia en la actualidad.
- Una pequeña parte, la relativa a Argentina y Chile, es adquirida por Bonifacio del Carril, que inmediatamente cede a su amigo Armando Braum Menéndez la correspondiente a Chile.
- Cuatro dibujos que representan vistas del Presidio y Misión de Monterey fueron adquiridos por el coleccionista norteamericano Honeyman y cedidos posteriormente a la Biblioteca Bancroft, de la Universidad de California.
- Por último, ocho dibujos, relativos todos ellos a la estancia de la expedición en Vavao, fueron adquiridos por el Sr. Ettinghausen, que igualmente los cedió a su muerte a la Biblioteca Mitchell, de Sidney en Australia.

Una vez repasada las vicisitudes más importantes de la documentación de la expedición, vamos a estudiar los intentos para publicar el viaje tras el proceso a Malaspina.

Por documentos conservados en el Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, en El Viso del Marqués, tenemos noticia de los intentos tempranos para editar el viaje tras el proceso a Malaspina (25).

- 1796. El primer intento conocido para publicar el viaje completo lo realiza don José Bustamante y Guerra el 1 de junio de 1796. Está documentado que el Príncipe de la Paz, a quien se consultó, no puso inconveniente alguno a esta propuesta, pero por Marina se determinó «que se reservara la publicación del viaje hasta que mejorando las circunstancias pudiesen ponerse en movimiento los arbitrios propuestos para costear su impresión» (26).

(24) HIGUERAS, María Dolores: *Catálogo crítico...*, vol. II, pp. 271 a 284.

(25) Archivo General de Marina. Depósito Hidrográfico. Asuntos Particulares 1796-1797.

(26) El plan completo de Bustamante fechado el 1 de junio de 1796, en Aranjuez, se encuentra en el archivo de La Real Academia de la Historia en Madrid. Colección Mata Linares 9/5946.

En este momento tan temprano, parece que el excesivo costo de la publicación es la única causa de que no se lleve a cabo. No olvidemos que el presupuesto inicial, valorado en enero de 1795, para la edición de los siete tomos, 70 cartas y 70 láminas y figuras de la obra total ascendía a dos millones de reales. Esta misma razón parece ser la que impide que prospere un temprano plan de don Luis Néé para la publicación de la botánica de la expedición, que en un prolijo proyecto había presentado a don Cosme Churruca en abril de 1796 (27).

- 1797. Por su parte, Espinosa y Tello y Bauzá intentaban publicaciones parciales del viaje. El 18 de mayo de 1797 Espinosa proponía a Lángara la edición de la carta y derrotero general de las Filipinas, que podría construir con ayuda de Bauzá si les permitían utilizar los materiales de la expedición reservados en el archivo de la Secretaría de Marina en Madrid, quedando esta solicitud sin resolución, como consta en una minuta anotada al margen de 11 de julio de 1798 (28).
- 1800. En un oficio de 20 de diciembre de 1800, dirigido por Espinosa a don Antonio Cornel, se nos da cuenta de otro intento de publicación también fallido. Esta vez se trata de la edición del viaje de Espinosa y Bauzá de Lima a Valparaíso, por la cordillera de los Andes hasta Buenos Aires, realizado por ambos en el tornaviaje. Se encarga a Espinosa la edición de esta parte del viaje, para lo cual Brambila grabó varios dibujos con destino a esta edición que finalmente tampoco se llevó a cabo (29).
- 1819. Por último, con motivo de la entrega el 23 de abril de 1817 al Depósito Hidrográfico, por los herederos de los hermanos Pineda, de un importante lote de documentos relativos a la expedición que tenían en su poder, el Ministerio de Marina previene de real orden al Almirantazgo para que se emita informe por Bauzá, en ese momento director del Depósito Hidrográfico, y por don Martín Fernández de Navarrete acerca de la conveniencia de editar la totalidad del viaje de Malaspina y Bustamante (30).

Efectivamente, el 13 de marzo de 1817 la Sala de Gobierno solicita de Bauzá el informe en cuestión y a Fernández Navarrete el suyo el 28 de mayo de ese mismo año. Ambos aconsejan la publicación de la parte marítima con las observaciones astronómicas y meteorológicas, que no se habían publicado y que

(27) «Informe de la Mesa del Consejo a don Juan de Lángara de 1 de junio de 1797» Archivo General de Marina, Depósito Hidrográfico. Asuntos Particulares, carp. 24. Octubre 1796 a diciembre 1797.

(28) Don José Espinosa y Tello a don Juan de Lángara. Archivo General de Marina, Depósito Hidrográfico, Asuntos Particulares, años 1796-1797.

(29) Véase Archivo General de Marina. Depósito Hidrográfico. Asuntos Particulares. Carpeta 3. Enero 1801. Véase también HIGUERAS, María Dolores: «Catálogo crítico (...)», volumen III números 3202 a 3209.

(30) Archivo General de Marina, Depósito Hidrográfico, Generalidades 1819, leg. 4903.

Brambila concluyera los dibujos del viaje. Asimismo aconsejaban ambos que se redactara la parte correspondiente a los diarios de los naturalistas, indicando en este sentido Bauzá que se hiciera por un profesor del Real Gabinete y Jardín Botánico; Navarrete, por su parte, recomendaba lo hiciera la Junta de Protección del Real Museo. Ambos diferían respecto a la publicación de la parte política y física, que Bauzá aconsejaba se encargara a un oficial cualificado de la Armada, mientras que Fernández de Navarrete, desaconsejaba su publicación, porque los viajes extranjeros ya publicados restaban a estas noticias toda novedad y por otra parte las «turbulencias» en América, también lo desaconsejaban. Navarrete por lo tanto, proponía en su informe reducir esta parte a un resumen histórico de cuantos viajeros había habido en las costas visitadas por Malaspina como introducción a la edición de los derroteros, como él mismo había hecho en la edición del viaje a Fuca y Vargas Ponce con la expedición al Magallanes.

Finalmente, el Consejo, en junta de febrero de 1819, acuerda se siga en todo el dictamen de Fernández de Navarrete, al tiempo que ordena a Bauzá que estime el costo de la edición y si puede llevarse a cabo con fondos del propio Depósito Hidrográfico o debería realizarse por suscripción popular. A pesar de los extensos informes y de los dictámenes favorables, tampoco esta edición llega a realizarse.

Fallida por una u otra razón, como hemos visto, la edición total del viaje, a lo largo del siglo vieron la luz partes importantes del mismo. Citamos a continuación las más significativas:

- 1801-1803 Diversos trabajos de don Luis Néé en la revista *Anales de Ciencias Naturales* que fueron traducidos al inglés y editados en los *Annals of Botany* de Londres en 1806.
- 1802 Viaje de las goletas *Sutil y Mexicana* al reconocimiento del estrecho de Fuca en 1792, Madrid. Imprenta Real, 1805.
- 1805 GONZÁLEZ, Pedro María: Tratado de las enfermedades de las gentes de mar, Madrid. Imprenta Real. 1805.
Se trata con modificaciones del tratado redactado por Pedro María González y Francisco Flores como resultado de las experiencias médicas del viaje con Malaspina y Bustamante. (31).
- 1805 Espinosa y Tello: «Memorias sobre las observaciones astronómicas que han servido de fundamento a las cartas de la costa NO de América» Madrid. 1805. Este opúsculo de Espinosa y Tello de 1805 corrió unido, en ocasiones, a la edición del viaje de las goletas *Sutil y Mexicana*, editado en 1802. Esto dio lugar a un error en las citas bibliográficas que desde principios del siglo XIX atribuyeron a Espinosa la redacción del viaje de las goletas *Sutil y Mexicana* al no figurar en dicha edición el nombre de su autor, Dionisio Alcalá Galiano.

(31) Archivo Museo Naval. GONZÁLEZ, P.M., y FLORES, F.: «Aviso a los navegantes sobre la conservación de su salud» Ms. 402 completo, 222 ff.

- 1809 Espinosa y Tello: «Memorias sobre las observaciones astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo». Madrid. Dirección de Hidrografía, 1809, 2 vols. En ellas publica Espinosa la casi totalidad de los resultados astronómicos e hidrográficos del viaje, completando así los ya publicados de la costa NO. En 1805.
- 1824-1827 «Viaje al Mar del Sur, costas occidentales de América e islas Marianas y Filipinas, efectuado en los años 1789 a 1794 por los comandantes don Alejandro Malaspina y don José Bustamante y Guerra. Editado por Krusenstern en el Boletín del Departamento del almirantazgo, en ruso, en los años 1824, 1825 y 1827. Está todavía por averiguar cómo se hicieron los rusos con este manuscrito, posiblemente como indica Bauzá a Fernández Navarrete en una carta de noviembre de 1824, desde Londres, debió obtenerlo el embajador ruso Poco di Borgo en su visita al Depósito Hidrográfico, en Madrid. Esta edición queda inconclusa, desconocemos las razones por las que se interrumpió, quizá fueron simplemente razones económicas (32).
- 1849 VIANA, Francisco Javier. «Diario del teniente de navío don F.J. Viana, trabajado en el viaje de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*» Montevideo. 1849. Fue editado por los sucesores de Viana que poseían el manuscrito original.
- 1868 Bustamante y Guerra, José. «Relación de las navegaciones que ejecutó separadamente la corbeta de S.M. *Atrevida* en el viaje verificado unida a la *Descubierta* en los años de 1789, 1790, 1791, 1792, 1793 y 1794». Ordenada por su comandante don José de Bustamante y Guerra, brigadier de la Real Armada. Este diario fue publicado en los Anales de la Dirección de Hidrografía, año IV, 1868, pp. 240-360.
- 1885 NOVO Y COLSON, Pedro. Viaje político-científico alrededor del mundo por las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* al mando de los capitanes de navío don Alejandro Malaspina y don José de Bustamante y Guerra desde 1789 a 1794. Madrid, 1885. Se hacen casi simultáneamente dos ediciones el mismo año. Esta edición es sin duda la más importante, para ello Novo y Colson revisa los documentos originales custodiados en el Depósito Hidrográfico y selecciona aquellos que le parecen más significativos para ofrecer a España y al mundo una imagen general de este extraordinario viaje ilustrado.

(32) Debemos los datos concretos de esta edición al estudioso italiano Dario Manfredi, que nos proporcionó asimismo el microfilme de dicha edición en ruso, lo que nos permitió comprobar que dicha edición rusa sigue a la letra la redacción de la versión en limpio del diario general del viaje que se conserva en el Museo Naval, Ms. 733, completo.

Conclusión

Desde la publicación de Novo y Colson, se produce otro gran paréntesis, hasta que en 1932 el almirante Julio Guillén, cumpliendo la orden del gobierno, traslada los fondos de la extinta Dirección de Hidrografía, en la calle Alcalá, al Museo Naval, ya en su actual emplazamiento en el paseo del Prado. Con los fondos pasan también al Museo Naval los documentos, dibujos y cartografía de la expedición de Malaspina y Bustamante, y Guillén, consciente de su importancia, inicia la difusión y el conocimiento del gran viaje ilustrado, primero con exposiciones, sobre todo de los dibujos y la cartografía, y después impulsando un importante catálogo crítico de la totalidad de la documentación de la expedición, empresa muy ambiciosa cuya edición se inicia en 1985 y se culmina en 1994, con la publicación del tercer volumen.

Sin duda la edición del «Catálogo crítico de la documentación de la expedición Malaspina (1789-1794) en el Museo Naval». Madrid. 1985-1994. 3 vols; es un instrumento definitivo para abrir al conocimiento público y a la investigación especializada esta extraordinaria expedición científica ilustrada española. El Museo Naval, además, en su política institucional para dar a conocer esta empresa marítimo-científica, envía a sus especialistas a Congresos y reuniones científicas especializados por todo el mundo para difundir la importancia del viaje y sus resultados y colabora en ambiciosas exposiciones monográficas en España, Italia, Canadá y otros países que han colaborado también de forma muy determinante en la difusión y conocimiento mundial del tema, pero quizá una de las cosas más valorables ha sido la preocupación del Museo Naval por la conservación, la instalación y la digitalización de este legado documental extraordinario.

Importantísimas han sido también las políticas de catalogación y difusión de las otras tres instituciones nacionales que conservan fondos documentales importantes relativos al viaje, El Real Jardín Botánico, El Museo Nacional de Ciencias Naturales y El Museo de América, todos ellos en Madrid.

En el día de hoy gracias a este gran impulso institucional, podemos concluir que este gran viaje ilustrado español es hoy uno de los más y mejor difundidos, conocidos y valorados por la comunidad científica internacional, llegando incluso al «gran público» con la producción por TVE en 1992 de un extenso documental en varios capítulos rodados a lo largo y ancho de la extensa derrota de la expedición en el siglo XVIII. Resumiendo todo lo dicho:

- La expedición de Malaspina y Bustamante abarca hoy una bibliografía mundial que supera los 1.000 títulos (33), entre los que sin duda hay que destacar los catálogos documentales institucionales del Museo Naval, el Real Jardín Botánico, el Museo de América y el Museo Nacional de Ciencias Naturales, además del catálogo de los dibujos,

(33) SAIZ, Blanca: *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina y acerca de la expedición y de los marinos y científicos que en ella participaron*. Ed. Museo Universal, Madrid, 1992.

editado por la Real Academia de la Historia, y los catálogos de las grandes exposiciones, entre las que destacaríamos, las de Madrid de 1984 y 1989, la de Génova de 1987 y las de Vancouver de 1991 (34). Hay dos publicaciones que me parecen especialmente relevantes: La monumental edición de «Fuentes documentales de la expedición Malaspina (1789-1794)» editada por el Museo Naval (Ministerio de Defensa) y Lunwerg Editores entre 1987 y 1999, en nueve tomos y 10 volúmenes. (35). En gran formato y con profusión de ilustraciones, representa un esfuerzo editorial sin precedentes. Por otra parte, y por la trascendencia que tiene en la difusión de esta empresa en el mundo anglosajón, resaltaría la espléndida traducción y edición del diario general del viaje por

(34) Las más importantes exposiciones, en cuanto a calidad e importancia de los materiales expuestos, son:

a) La celebrada en Madrid, en 1984, en el Centro Cultural de la Villa: «Viaje a América y Oceanía de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*». Comisariada por Mercedes Palau.

b) La celebrada en Génova (Italia) en 1987. «La spedizione Malaspina in America y Oceania 1789-1794».

c) La celebrada en Madrid, en 1989, en el Pabellón Villanueva del Real Jardín Botánico: «La botánica en la expedición Malaspina 1789-1794», comisariada por María Dolores Higuera.

d) La celebrada en Canadá en 1991, sucesivamente en, Vancouver Maritime Museum, Canadian Museum of Civilization y en U.S.A. en el Washington State Historical Society. Comisariada por Robin Inglis y John Kendrick. Estas grandes exposiciones dieron lugar a importantes catálogos con colaboraciones muy especializadas y a reuniones científicas internacionales de gran repercusión para el estudio de esta gran expedición científico-marítima de la ilustración española.

(35) *La Expedición Malaspina, 1789-1794*. Edición crítica de fuentes, en 9 tomos y 10 volúmenes, editada por el Museo Naval (Ministerio de Defensa) y Lunwerg Editores entre 1987 y 1999, con la coordinación general de María Dolores Higuera y la colaboración de prestigiosos investigadores, representa el más importante esfuerzo por difundir los documentos originales del viaje, organizados por bloques temáticos y transcritos íntegramente con anotación exacta de los folios originales. La obra consta de los siguientes tomos:

Tomo I. «Circunstancia Histórica del viaje». Estudio de Ricardo Cerezo Martínez. Madrid, 1989.

Tomo II. «Diario General del Viaje» por Alejandro Malaspina. Madrid, 1990. 2 volúmenes.

Tomo III. «Diarios y trabajos botánicos de Luis Néé». Estudio de Félix Garmendia. Madrid, 1992.

Tomo IV. «Trabajos científicos y correspondencia de Tadeo Haenke». Estudio de María Victoria Ibáñez Montoya. Madrid 1992.

Tomo V. «Antropología y noticias etnográficas» Estudio de Juan Pimentel Igea. Madrid, 1993.

Tomo VI. «Trabajos astronómicos y geodésicos» Estudio de L.R. Martínez-Cañabate. Madrid, 1994.

Tomo VII. «Descripciones y reflexiones políticas» Estudio Juan Pimentel Igea. Madrid, 1995.

Tomo VIII. «Trabajos zoológicos, geológicos, químicos y físicos en Guayaquil de Antonio Pineda». Estudio Eduardo Estrella. Madrid 1996.

Tomo IX. «Diario General del Viaje por José Bustamante y Guerra» Estudio María Dolores

Alejandro Malaspina en la prestigiosa Hakluy Society, de Londres, en tres volúmenes, entre los años 2001 y 2004.

- La colección, que integra más de 10.000 documentos de todo tipo, y repartidos por muy diversos archivos españoles y extranjeros (36), está totalmente catalogada, restaurada, en magnífico estado de instalación y casi totalmente digitalizada, por lo que están garantizadas la conservación y la investigación en las mejores condiciones.
- Esta expedición, que como hemos comentado reúne información muy valiosa de muchos países americanos y del área del Pacífico, ha despertado el interés español e internacional, dando lugar a congresos monográficos de gran relevancia, y ha impulsado centros de investigación muy activos. En este sentido hay que destacar el protagonismo de Italia, EEUU y Canadá, y en particular del Centro Alessandro Malaspina de Mulazzo (pueblo natal del gran marino), instituto puntero en la investigación malaspiniana. Su director, el estudioso Dario Manfredi, ha puesto en pie algunas de las exposiciones y congresos malaspinianos más relevantes de los últimos tiempos y editado importantes monografías relativas al tema.

Así, casi doscientos años de olvido se han convertido en una espléndida realidad de difusión, conocimiento y aprecio de una de las expediciones ilustradas más relevantes del siglo XVIII. Hoy sabemos muy bien el empeño que la corona española puso en esta expedición y cómo por circunstancias políticas y de decadencia económica se impidió la difusión de sus espléndidos resultados científicos pero sabemos igualmente el esfuerzo y el empeño de la España actual, de sus instituciones e investigadores, por recuperar el tiempo perdido y exaltar la más importante expedición marítimo-científica española al lugar que le corresponde en la historia y en la memoria colectiva de España, América y el Pacífico.

(36) HIGUERAS, María Dolores: «The Sources the Malaspina and Bustamante Expedition: A Spanish State Enterprise». En: *Malaspina expedition 1789-1794. The journal of the voyage by Alejandro Malaspina*. Edited by Andrew David, Felipe Fernández Armesto, Carlos Novi y Glyndwr Williams. The Hakluyt Society. London. 2001-2004. 3 vols. Apéndice 6 vol. III, pp. 371 a 386. En este artículo se mencionan los archivos españoles y extranjeros que custodian fondos documentales importantes relativos a la expedición.



Cortesía del autor, José R. Larburu Echániz.

LA INFLUENCIA DE LA METEOROLOGÍA EN LA HISTORIA DEL MEDITERRÁNEO

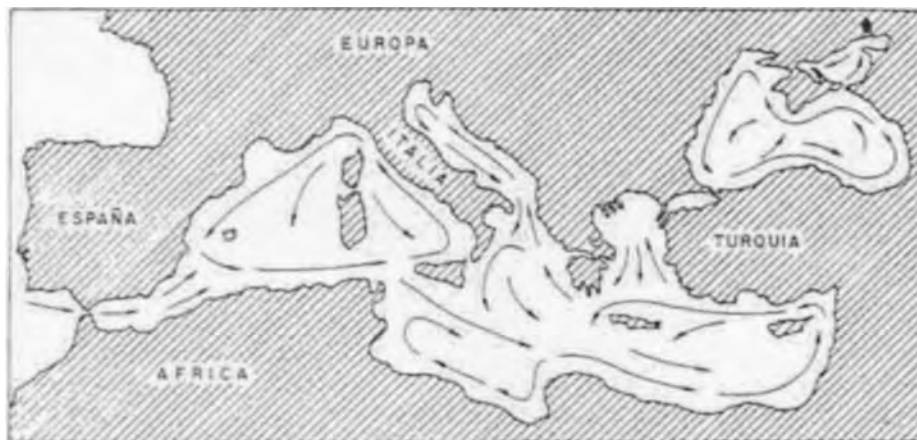
José Manuel GUTIERREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN
Capitán de Navío (R)

Hace tiempo que me propuse investigar algún día sobre el tema que reza el título del presente artículo, buscando la posible relación de los acontecimientos históricos ocurridos en el Mare Nostrum con sus peculiares características meteorológicas.

Inicié el estudio partiendo de los desplazamientos de grandes masas humanas, para tratar de establecer la influencia del efecto meteorológico en tales movimientos, buscando los orígenes de los iberos, etruscos y pelagos, antiguos habitantes históricos de las tres penínsulas mediterráneas, sin embargo debo reconocer que no llegué a ningún resultado concluyente pues eran muchas las versiones existentes, con grandes diferencias entre ellas y no me aportaron la luz que andaba buscando. Entonces decidí seguir otro camino tratando de comparar las condiciones meteorológicas de la antigüedad con las actuales.

El clima de la zona mediterránea, cuyo límite norte coincide con el del cultivo del olivo, es de escaso volumen de precipitaciones y elevada sequía durante los periodos estivales, lo que sumado a los altos niveles de insolación se traduce en bajos niveles de productividad en comparación con los del «bosque templado», propio de la Europa húmeda del norte. Esta falta de productividad es consecuencia de la escasez de agua en el verano, que es la época ideal para el crecimiento de las plantas, así como de lo escaso de la zona de llanuras costeras comprendidas entre el mar y las montañas, que limita el campo y las actividades humanas, sobre todo la agricultura.

Hay un aspecto singular del Mediterráneo que los investigadores definen por *impredecibilidad*, que se refiere al volumen de precipitaciones, que en ocasiones llega a límites catastróficos y otras veces da lugar a exageradas sequías, que pueden ser tanto o más nefastas que las precipitaciones. Aunque en los últimos 200 años la producción de la Europa húmeda ha estado por delante, ha habido periodos de más de un milenio de superioridad económica mediterránea.



Corrientes de Mediterráneo.

¿Se debe esto a unas diferentes condiciones climáticas? En absoluto, los científicos coinciden en que el clima de la Europa actual comenzó a adquirir su actual situación hace 10.000 años, a partir del final de la última glaciación. Aunque alcanzó unos niveles de humedad y temperatura algo mayores de los actuales, en lo que se llama el «periodo óptimo posglacial», hace aproximadamente cinco milenios el clima mediterráneo adoptó la configuración actual y los científicos están de acuerdo en que no ha habido variaciones sustanciales. Dando por sentada esta premisa, el paso siguiente conduce a analizar la meteorología actual, fundamentalmente en lo que se refiere a vientos y corrientes, factores que más pueden afectar a la navegación.

El Mediterráneo, circundado por las grandes cordilleras Penibética, Alpes, Apeninos, Balcanes, Taurus, Atlas, etcétera, tiene gran cantidad de islas en su cuenca oriental, y aunque cuenta con fosas profundas, como la situada a levante del cabo Matapán, es por término medio un mar de limitada profundidad, con escasísima marea e influido en su régimen atmosférico por las bajas presiones que se forman en el Sahara durante el verano y los máximos de la Europa central en el invierno, presentando además particulares condiciones locales en los golfos próximos a las montañas que lo circundan.

Al ser un mar casi cerrado, en el que el agua aportada por los ríos es muy inferior a la que se eleva a la atmósfera por la evaporación, se produce un flujo permanente de agua del Atlántico, que penetra por el estrecho de Gibraltar y se dirige hacia Sicilia, dividiéndose en una parte que va por el norte de esta isla, rodeando el golfo de Génova en sentido contrario al de las agujas del reloj por el norte de Córcega hasta alcanzar las Baleares y el levante español, dirigiéndose desde las costas de Valencia de nuevo hacia la corriente principal. El resto discurre por el canal de Sicilia hasta las costas de Egipto, donde inicia el camino de regreso pegada a la costa oriental mediterránea hasta el sur de Turquía, bifurcándose en unas corrientes secundarias, una de las cuales



Vientos dominantes del Mediterráneo.

rodea el Mar Negro, mientras la corriente principal atraviesa el mar Egeo entre la isla de Creta y la península del Peloponeso. En el Adriático hay una nueva bifurcación, originándose un ramal que sube pegado a la costa oriental de este mar, regresando por la costa occidental italiana, para luego incorporarse a la corriente principal, que va hacia levante. Hay otro ramal que rodea el golfo de Trípoli en el sentido del reloj.

Estas corrientes no suelen ser acusadas y casi nunca sobrepasan el nudo y medio, salvo en las proximidades de los estrechos, fundamentalmente en el de Gibraltar, variando su intensidad en función de la marea, que puede llegar a alcanzar cinco o seis nudos al sumarse el efecto de la marea a la corriente general. En ocasiones se producen corrientes contrarias al flujo principal en las proximidades de la costa, que son aprovechadas por los navegantes locales y vienen detalladas en los derroteros.

En relación con los vientos, la variabilidad es considerable, debido a la particular orografía de las costas, rodeadas por altas montañas; sin embargo, trataremos de establecer algunas líneas de comportamiento en función de las condiciones isobáricas que se producen tanto en invierno como en verano. En general hay que señalar la gran influencia que tiene la posición del anticiclón de las Azores, especialmente en lo que se refiere a la región occidental del Mediterráneo, pues cuando las altas presiones se encuentran en su lugar habitual, es decir, en las islas Azores, la mayoría de las borrascas que penetran en el continente europeo lo suelen hacer por latitudes elevadas y en invierno es frecuente que produzcan vientos de componente norte en el golfo de León, que descienden en latitud y se intensifican al encontrarse con los pasos que se encuentran en los Alpes, el Macizo Central francés y los Pirineos.

Los más fuertes son el mistral, procedente del «corredor del Ródano», que a veces llega hasta Cerdeña, y la Tramontana, que proviene del flujo del norte o del noroeste entre el aludido macizo y los Pirineos. Ambos pueden producir severas condiciones al navegante, llegando en ocasiones a superar los 60 nudos. El mistral puede aparecer en cualquier temporada, pero su mayor frecuencia se produce en primavera. Generalmente este viento predominante es consecuencia de una borrasca situada en el norte de Italia, que se suele presentar por la evolución de un frente atlántico que se desplaza a partir las islas británicas desde el noroeste hacia el sudeste en busca de las aguas cálidas del Mediterráneo, al no hacer cuña sobre la península ibérica el anticiclón de las Azores.

También podemos considerar dominante a un viento de componente sudeste procedente del Sahara, que alcanza velocidades de 40 nudos en las costas africanas y del sur europeo. Se trata del siroco, que suele producirse en otoño y primavera, con valores máximos en marzo y en noviembre, apareciendo cuando una masa de aire tropical es atraída hacia el norte por las borrascas que se desplazan hacia el este por el Mediterráneo. Suele llevar arena fina del desierto y con frecuencia va acompañado de tormentas y fuertes lluvias.

Otro viento dominante es el gregal, procedente del nordeste, que se da con frecuencia en Baleares y era utilizado por los marinos del Reino de Aragón en sus viajes a Grecia. Cuando se origina en invierno, suele ser consecuencia de un desplazamiento del anticiclón de las Azores hacia las islas británicas y se sitúa una borrasca entre Italia y los Balcanes, siendo en estas condiciones frío y seco. De todos modos, es más frecuente en primavera, verano y otoño, como consecuencia de una evolución a partir de la tramontana o el levante. Este último es muy característico, sobre todo en la zona occidental, cuando un anticiclón se centra en Francia o Alemania, y una borrasca, en el norte de África. Puede llegar a ser muy fuerte.

El lebeche es el nombre que se utiliza en la región valenciana y murciana para designar al viento del suroeste, engendrado por borrascas que se desplazan por el sur del Mediterráneo hacia el este y que ocasionan movimiento de masas de polvo procedente del Sahara.

El viento del oeste o poniente no lo consideramos dominante pues es infrecuente, aunque a veces es de gran intensidad cuando se producen varias borrascas consecutivas en el Atlántico entre los 40 y 50 grados de latitud norte, que al descender de la Meseta y llegar al Mediterráneo acusan un gran calentamiento, sobre todo en verano, al estar estas depresiones ligadas a las elevadas temperaturas de la península ibérica y norte de África, con carácter estable.

En las costas griegas se producen con frecuencia los etesios, vientos del norte, dominantes en esta zona, junto con el gregal del nordeste, consecuencia de depresiones en las costas de Atenas y el Peloponeso. El vardar es un viento frío del noroeste que desciende por el valle de este nombre y se dirige al golfo de Salónica. Se genera cuando la presión atmosférica es más alta en Europa oriental que en el Egeo.

Lo cierto es que, a pesar de que la limitada extensión del Mediterráneo no permite que las olas alcancen excesiva amplitud y altura, los vientos son frecuentemente violentos en invierno y tanto las tramontanas, los mistrales y los boras (1) de las costas europeas como los chamsin (2) y simún de las africanas o los levantes, lebeches y sirocos de ambas orillas, eran temibles para las embarcaciones ligeras utilizadas en la antigüedad; por eso, el verano era la época más usual para la navegación, sobre todo la de altura.

En esta época estival, con la situación general anticiclónica en Europa central y la depresión generada más allá del Mediterráneo oriental, cuya influencia alcanza hasta el Egeo, se establece una situación de vientos procedentes del norte que va siendo mayor a medida que nos acercamos a las costas griegas; y únicamente cuando el anticiclón de las Azores vuelve a su lugar habitual, se producen vientos de componente norte de mayor intensidad en el golfo de León, pero cuando no hay acusadas diferencias barométricas, las brisas costeras soplan suavemente durante el día hacia tierra y por la noche hacia la mar, aunque solamente tienen efecto en las proximidades de la costa y suelen ser muy bien aprovechadas por los marinos lugareños, fundamentalmente por los pescadores. Es también frecuente en esta época el siroco en las costas africanas.

Vemos, pues, que, si bien las corrientes son más estables y susceptibles de ser aprovechadas por los navegantes, aunque sean de poca intensidad, salvo en algunos lugares concretos; sin embargo, los vientos del Mediterráneo apenas obedecen a reglas fijas, y las únicas posibilidades de navegar con buen tiempo corresponden a las temporadas climáticas bonancibles, es decir, a los meses próximos a la zona estival, los únicos que permitían emprender expediciones largas con cierta seguridad para las pequeñas embarcaciones que utilizaban los fenicios, y cuando tenían que alejarse a lugares muy remotos por razones comerciales, era frecuente que tuvieran que esperar a la siguiente temporada estival para efectuar el viaje de regreso.

Unos 3.000 años antes de Cristo los fenicios se encontraban en Siria, en una franja de 150 kilómetros de ancho por 1.000 de largo que corre al lado del mar entre Suez y el golfo de Alejandreta, terreno árido y de pocos recursos; y, sintiendo en la espalda las puntas de las lanzas de los asirios, no tuvieron más remedio que lanzarse al mar, utilizando para la construcción de sus barcos las excelentes maderas de los bosques del Líbano, dedicándose a vivir del comercio con ultramar. Avanzaron cada vez más al oeste y establecieron relaciones comerciales con las islas del Egeo, Creta, Grecia, norte de África, Sicilia, Cerdeña, Baleares y la costa sur de España, rica en plata.

De esta manera proporcionaban a sus amenazantes vecinos de Asia Menor los productos de lejanas regiones, haciéndose dueños del mar mediante el

(1) Viento frío del norte que penetra en el Adriático procedente de Hungría.

(2) Viento seco que sopla del desierto desde el sur o suroeste en el Mediterráneo oriental y la península arábiga, que se produce a veces con gran intensidad entre los meses de abril y junio.

mantenimiento del secreto de sus técnicas, logrando ser respetados por los poderosos, que no podían prescindir de sus servicios. Con su experiencia en las navegaciones, se fueron perfeccionando las técnicas de construcción, y las embarcaciones fenicias fueron mejorando, apareciendo dos tipos muy bien definidos: el *gaulo*, buque pesado destinado al comercio, lento, de formas redondas, robusto, que normalmente solo navegaba a vela, y el *arco*, ligero, para el corso o la expedición, con el remo como medio principal de propulsión.

Aunque el fenicio no era agresivo por naturaleza, si era precavido; por eso, tanto sus arcos como sus gaulos llevaban ballestas y catapultas, aparte del armamento individual, a fin de estar listos para defenderse en las tierras desconocidas y proteger sus cargamentos de los piratas. Pero su fuerza radicaba en la conservación de sus secretos profesionales. Se sabe que dejaron rastros en las costas de Bretaña Inglaterra, e incluso se sospecha que sus gaulos alcanzaron el Mar del Norte e Islandia. De unas piedras labradas en un sarcófago se pudieron deducir los datos para construir el modelo de lo que debió de ser un gaulo fenicio de 700 a.C.

Se sabe que los fenicios ya disponían de conocimientos astronómicos, probablemente adquiridos en Mesopotamia o en Egipto, lugares en los que la astronomía se encontraba bastante avanzada. Para ellos, la navegación de altura constituía una necesidad, para poder efectuar las largas campañas que muestran los restos fenicios aparecidos en los lugares más remotos, que nos indican que existía algo más que la navegación costera, aunque esta la también la dominaban.

Además de mantener el rumbo durante el día basándose en la situación del sol según la hora, en función del ángulo que formaba la proa con las sombras de determinados objetos, lo que les permitía mantener un rumbo relativamente fijo, y algún que otro recurso como el vuelo de las aves, también se utilizaban las estrellas para situarse de noche, siendo familiares a los navegantes las principales constelaciones, existiendo pruebas en manuscritos griegos del conocimiento de la estrella Polar, *phoeniké* al menos 800 años a.C., lo que sin duda aprendieron de los fenicios y es muy posible que se conociese con anterioridad a esta fecha. Además, en el Mediterráneo es muy frecuente contar con algún punto de referencia visible. Por esa época ya se utilizaban en las recaladas los escandallos (3), muy recomendables cuando no se conocen bien las características de la costa o hay niebla.

Las navegaciones se podían clasificar en tres tipos: costeras, navegando solo durante el día y fondeando de noche; costeras, navegando también durante la noche, y por último, las de altura, en las que utilizaban los astros para mantener el rumbo.

(3) *Escandallo* es un instrumento que se utiliza para medir la profundidad, suspendiendo un objeto pesado del extremo de un cabo, para medir la longitud arriada hasta llegar al fondo y si un hueco situado en la parte baja del peso se rellena con sebo, proporciona una muestra de la calidad del fondo: arena, piedra...

Cuando las navegaciones se efectuaban hasta el otro extremo del Mediterráneo o se superaban las Torres de Hércules, se aprovechaba la zona estival, ya que se procuraba garantizar la seguridad de la carga, por regla general muy valiosa, pues llegado el otoño con frecuencia soplan vientos fuertes de norte, normalmente bastante fríos, que pueden generar violentas tormentas (4).

Los gaulos fenicios apenas superaban los cuatro nudos, y la vela, su medio principal de propulsión, no contaba con aparejos que permitiesen navegar *de bolina*, es decir, utilizando vientos procedentes de los sectores proeles; por eso, para ellos era una necesidad el conocimiento de la zona en que navegaban, con el fin de utilizar a su favor los vientos y las corrientes.

Estas embarcaciones, navegando de sol a sol con vientos favorables, difícilmente se desplazaban más de 30 millas en el sentido de avance, y si lo hacían de noche con viento favorable, podían navegar el doble de la cantidad indicada, o tal vez algo más, durante una singladura completa, pero los gaulos no utilizaban los escasos remos salvo para emergencias, al no ser su medio natural de propulsión, por lo que no se consideraban muy adecuados para navegar en las proximidades de tierra, pues siempre existía la posibilidad de quedarse sin viento y ser arrastrado por una corriente contra unas piedras, por eso procuraban navegar directamente entre los puertos más importantes del itinerario de Fenicia a Gibraltar, que bien podían ser Chipre, Creta, Malta, Mesina, Cerdeña pasando por el norte por el estrecho de Bonifacio o incluso más arriba, por el norte de Córcega, Baleares y Cádiz, si bien en el tornaviaje se rodeaba la isla de Cerdeña por el sur y se tocaba también Cartago.

Estos viajes, estimando velocidades del orden de cuatro nudos, podían suponer, en función de la ruta escogida, duraciones comprendidas entre una quincena y un mes, considerando exclusivamente períodos de navegación; sin embargo, si le aplicamos un 50 por 100 más debido a la duración de las recaladas o causas accidentales, podemos estimar la duración del trayecto de ida entre uno y dos meses, por lo que no siempre se podía hacer el viaje de ida y vuelta en una misma temporada.

Los griegos no eran en principio un pueblo mariner, pero tuvieron contacto con los fenicios en las islas del Egeo y aprendieron de estos el arte de navegar y algunos secretos de construcción naval, conocimientos que perfeccionaron, por tratarse de una raza inteligente. Y así, y cuando Asia Menor cae en poder de los persas, Grecia se salva de la invasión gracias a su flota en aguas de Salamina (480 a.C.), cuando las trieras de Temístocles proporcionaron el *dominio del mar* en el Mediterráneo oriental. El *trirreme* nació hacia el 700 a.C. alcanza su esplendor en Salamina (480 a.C.) y pierde su vigencia en la

(4) También fueron muy importantes las condiciones meteorológicas a la hora de hacer un planeamiento de operaciones en los tiempos de los piratas berberiscos, en los que la navegación se hacía a remo, y en los albores de la vela, sobre todo en la cuenca occidental mediterránea, tan escasa de puertos. Por esta razón, normalmente los cruceros de los piratas empezaban en abril o mayo y finalizaban en septiembre.

batalla de Accio (31 a.C.) Por tanto, constituyó la encarnación del poder naval durante siete siglos, durante los cuales no parece que conociese modificaciones de importancia. Los datos que se cuentan por literatura y documentos gráficos, vasos, bajorrelieves, monedas y medallas presentan al barco de guerra de Grecia y Roma como un *arco* fenicio agrandado, con la innovación de ser cerrado, con una o más cubiertas y varias filas de remos.

La *libúrnica*, con un solo orden de remos, era una embarcación nacida en la costa dálmata, utilizada en principio por los piratas, que se destacó por su velocidad y rapidez en las comunicaciones. En la batalla de Accio, las trirremes de Marco Antonio fueron rendidas por las *libúrnicas* de Octavio, que las atacaron por grupos y después de partirlas los remos e inmovilizarlas, fueron rendidas, abandonándose a partir de entonces los buques de guerra pesados.

Así aparece la *drómona*, que en definitiva es una libúrnica con dos filas de remos y a partir del siglo v no se conoce más buque de guerra que la *drómona*. Las *galeas* o *galeras* eran *drómonas* con una sola línea de remos y se acabaron convirtiendo en el buque básico de las flotas militares, desplazando a las *drómonas*, y desde el siglo xii, la *galea unirreme* es el buque de guerra por excelencia del Mediterráneo. En Venecia se utilizaban galeras mercantes, con una relación manga eslora de 1 a 6 aproximadamente. Como requerían unos 200 remeros, se fueron dejando de utilizar para el tráfico mercante a medida que mejoraban las características de los veleros y tan solo se empleaban cuando eran necesarios traslados más rápidos y de material más valioso. Podemos decir que al igual que el trirreme salvó a la civilización helénica en Salamina, la galera salvaría a la civilización cristiana en Lepanto, el 7 de octubre de 1571.

En la época de las invasiones bárbaras aparecieron por nuestras costas y llegaron hasta Sicilia los normandos, gente muy marinera que había diseñado unas embarcaciones cuyas líneas y ligereza no tenían mucho que envidiar a los actuales yates de regata. Con el sistema vikingo, luego adoptado por la Liga Hanseática, de construcción de cascos *a tingladillo*, el borde inferior de cada tabla del casco va montado sobre el borde superior de la tabla que se inmediatamente inferior. Sin embargo, en las embarcaciones mediterráneas, que habían heredado las tradiciones de los griegos y los romanos, las tablas del forro del casco iban a tope, es decir, con los cantos paralelos formando junta. En el sistema de construcción a tingladillo, se construía primero el caparazón y luego se unía a las cuadernas —sistema conocido en inglés como *shell first*, es decir, el «casco primero»—, y luego se reforzaba con el costillaje. En el sistema clásico, típicamente griego, se construye primero el esqueleto, es decir, la quilla, roda, codaste, afirmándose a la quilla un costillaje constituido por las cuadernas unidas por los *baos* (5) en la parte superior. A partir del siglo xiii el sistema de tingladillo quedó limitado a embarcaciones pequeñas.

(5) Los *baos* son las vigas superiores de las cuadernas sobre las cuales va apoyada la cubierta.

La evolución del buque de vela fue muy lenta. Las naves del siglo XII eran muy redondas con una relación de 1/3 de manga a eslora, líneas muy similares a proa y popa y un solo palo en el centro de la nave con una *verga* (6) para una vela cuadra. Hacia 1189, con motivo de la tercera Cruzada, los buques del Canal y del Mar del Norte pasaron al Mediterráneo y las marinas del Atlántico y el Mediterráneo establecieron contacto, intercambiándose tecnología al copiarse lo que pensaban que era más eficaz.

Nao es un nombre genérico que significa nave, barco, embarcación, buque, bajel, etc., pero en España responde a un tipo muy bien definido de nave mercante de alto bordo propulsado exclusivamente a vela, que en la Baja Edad Media contaba con una *verga*, cuya longitud, casi igual a la de la quilla, permitía largar una vela de considerable tamaño. La regla del as, dos, tres relacionaba la manga con la quilla y la eslora, lo que hacía a las naos bastantes redondas. De las naos de un palo se pasó a las de dos y fue una embarcación casi exclusiva del Mediterráneo en el Medioevo, en cuya iconografía destaca un modelo de 1450 que de la ermita de Mataró pasó al Museo Marítimo Prins Heindrichick de Róterdam, y hubo que esperar una centuria para encontrar otro modelo de época.

La pesca y el tráfico costero no precisaban de naos, sino de embarcaciones más pequeñas, y la más célebre de todas fue la *carabela*, que los portugueses se atribuyen como invención suya, aunque Alfonso X el Sabio la incluye en una de sus Partidas como algo normal. La carabela, inmortalizada por el Descubrimiento, era una embarcación más afinada que la nao, con una, dos e incluso tres velas latinas, sin castillo de proa. Las mayores llevaban a popa la cajonada de la cámara, igual que las naos, que para distinguirse de las galeras se llamaban *de alto bordo*.

La *carraca*, también citada por Alfonso X el Sabio en la segunda Partida, era la más grande de las naves. Su nombre parece que viene del latín *navis carricata* y fue lo que hoy se llama un *cargo*, es decir, un buque de carga (los ingleses lo denominaban *carrick* o *carrock*). Disponía de castillo de proa, que a diferencia de la coca, no era una estructura superpuesta, sino que estaba integrada en el casco y era de mayor altura. Las carracas normales, como las naos españolas de finales del siglo XV, tenían un desplazamiento de unas 100 toneladas. Se utilizaron carracas de tres e incluso de cuatro palos en el importante comercio que sostuvieron los genoveses y los venecianos con el Mediterráneo occidental y el norte de Europa.

Fue a finales del siglo XVI cuando realmente se intensificaron las relaciones comerciales de los países del norte de Europa con el Mediterráneo, y a partir de esta época era muy normal ver veleros ingleses, holandeses, hanseáticos, con trigo, centeno, arenques, cobre, paño e incluso bacalao de Terranova. Se trataba de buenos veleros manejables, con escasas tripulaciones y armados incluso con artillería pesada para evitar ataques de los corsarios

(6) *Verga* es una percha giratoria colocada por la parte de proa del palo para asegurar el grátil de la vela.

berberiscos y turcos, que fueron imitados en los astilleros de Livorno, de los que la monarquía hispánica encargó algunos. El duque de Osuna los utilizó en la Marina durante la segunda década del siglo XVII, en sus épocas de virrey de Sicilia y de Nápoles. Pero también los argelinos los adquirieron y el corso de Argel llegó a salir al Atlántico, hasta las Azores e Islandia, e incluso alcanzó el Báltico. En estas épocas, en las que la construcción naval estaba ya muy avanzada, se navegaba por el Mediterráneo en todas las épocas del año, si bien con las debidas precauciones y el pertinente conocimiento de la zona.

De todo ello podemos deducir, como conclusión, que el motor principal de la navegación en el Mediterráneo fue el comercio desde la época de los fenicios. Las razones de tipo económico predominaron en todo tiempo, pero mientras las embarcaciones no se consideraron aptas para afrontar los duros temporales del Mediterráneo, la meteorología restringió las épocas de las expediciones a los períodos estivales, siendo necesario que avanzase el estado del arte de la construcción naval para poder navegar en otras épocas del año.

Bibliografía

- ALFARO GINER, Carmen: *La navegación romana*. Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Valencia, Valencia, enero de 2007.
- BRAUDEL, Fernand: «La economía del Mediterráneo del s. XVII».
- CARRERO BLANCO, Luis: *El buque de guerra*. Editorial Naval, Madrid, 1950.
- DUSSAUD, René: «Le commerce des anciens phéniciens à la lumière du poème des dieux», 1936.
- GARCÍA LATORRE, Juan: «Arquímedes no era inglés. El medio ambiente y el desarrollo desigual de la Europa mediterránea y la Europa atlántica a muy largo plazo»; 2005.
- GUERRERO AYUSO, Víctor: *Navíos y navegantes en las rutas de Baleares durante la prehistoria*. El Tall editorial, Mallorca, 1993.
- HERNÁNDEZ YZAL, Santiago: *Tratado de meteorología náutica*. Ediciones Garriga, Barcelona, 1960.
- HORDEN, Peregrine, y PURCELL, Nicholas: «The Mediterranean and the new thalassology», 2006.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO de la MARINA: *Derrotero de las costas del Mediterráneo*. Servicio de Publicaciones de la Armada, Cádiz, 1991.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María: *La mar, los buques y el arte*. Editorial Sílex, 1997.
- PÉREZ BLAT, Ignacio: «Análisis de la climatología del Mediterráneo occidental y su influencia en una empresa de chárter», 2011.
- PINET, Paul R.: *Invitation to Oceanography*. Editorial Jones & Bartlett, 2006.
- WHITTAKER, Robert H.: *Communities and ecosystems*. Editorial MacMillan USA; 2ª edición revisada 7 de agosto de 1975.

DON GASPAR PELLICER, MÉDICO Y CIRUJANO DE LA ARMADA, VÍCTIMA POLÍTICA DE DON PEDRO VIRGILI Y ENSENADA

Francisco J. PALLARÉS MACHUCA
TCOL. Farmacéutico de la Defensa

Introducción

En 1693, seis décadas antes de que don Jorge Juan creara en su casa de Cádiz su Asamblea Amistosa Literaria, en la ciudad de Sevilla el médico don Juan Muñoz y Peralta, disconforme con los modos y formas de la enseñanza dogmática que la Universidad impartía, crea en su casa una tertulia de orientación médica y filosófica denominada «Veneranda Tertulia Hispalense» que en solo siete años recibe el reconocimiento real y pasa a denominarse *Regia Sociedad de Medicina y otras Ciencias de Sevilla* en la que se reúnen un corto número de personas, principalmente médicos, pero también boticarios, hombres de ciencia y clérigos ilustrados, con ansia de saber, con afán de erudición (1). Su ideario basaba el conocimiento en la observación y en la experiencia. En 1701 Ordoñez de la Barrada, miembro de la Regia Sociedad, escribió, *los experimentos physicos, chimicos, anatómicos y mathematicos son las mas seguras ganzúas para robar los tesoros del erario de la naturaleza* (2), frase que refrendó Gaspar Pellicer al solicitar y lograr ser elegido miembro de dicha Regia Sociedad, actual Real Academia de Medicina de Sevilla (RAMSE). El estudio de algunos expedientes que obran en la RAMSE, así como de otros que obran en el Archivo General de Simancas (AGS), permiten aportar nuevos datos sobre la figura de Gaspar Pellicer, cirujano de la Armada al que solamente la habilidad política de Pedro Virgili, amigo del todopoderoso marqués de la Ensenada, privó de ser el sucesor del Cirujano Mayor de la Armada don Juan Lacomba y, quizá, el primer director del Real Colegio de Cirujanos de la Armada.

(1) MONTAÑA RAMONET, José María: *El Médico de la Reina*. Real Academia Medicina de Sevilla, 2009 (2ª ed.), p. 48.

(2) *Ibidem*, p. 52.

Don Gaspar de Pellicer. Sus servicios en la Marina hasta 1748

El 3 de febrero de 1729 Felipe V estableció su corte en Sevilla. Seis días después, Su Majestad recibe a una comisión de la Regia Academia presidida por su médico, don Joseph Cervi, el cual, además de presidente del Real Protomedicato, lo era también de la Regia Sociedad (3). Días más tarde conociendo el rey por su secretario del Despacho de Marina e Indias, don José Patiño, la próxima arribada a Cádiz de la Flota de Galeones de Indias con riquísimo cargamento, decidió visitarla. El 22 próximo siguiente la vio fondear en la bahía, y ante semejante espectáculo el propio Cervi escribió «emozione regia e emozione mia a la entrada de le nave in baia» (4). El 28 del mismo mes, los reyes y su sequito, entre el que se encontraba don Joseph Cervi, «giraron visita a la nao capitana, embarcando en el navío de guerra *San Felipe* comandado por el almirante don Manuel López Pintado» (5). Además de la parte lúdica, el viaje de los médicos y cirujanos de la corte a Cádiz servirá para constituir un tribunal del Protomedicato, que aprovechará Gaspar Pellicer para revalidarse (6):

«Y finalmente por título dado en Cádiz en dos de marzo de mil setecientos veinte y nueve, por los primeros médicos y Cirujanos de sus Magestades que despachaban el Protomedicato consta abérsele examinado y aprobado pr. Cirujano Latino con el grado de licenciado mediante haver echo constar estar graduado de Bachiller en Arte, y aber cursado y practicado la Cirujía y Medicina...»

Es posible que en sus contactos con Joseph Cervi, presidente del Real Protomedicato, se interesara por la Regia Academia, ya que solo unos días después se recibe en esta la siguiente solicitud (7):

El licenciado Gaspar Pellicer Zirujano Latino Revalidado, Zirujano Mayor de la Escuadra de Galeones y que próximos acaban de llegar de la Hamerica a estos reinos de España, con el mayor rendimiento dire a V^{os} que hallándose con los vivos deseos de tener la honra de ser uno de los socios de esta Academia Regia para mayor gloria suya y del Servicio del Rey en el que está empleado mas ha de 18 a^s.

Suplica a V^{os} se dignen de admitirlo a examen para tener la gloria de ser el más ínfimo de los socios, favor que espero de la gran piedad ...

(3) «... abiendo ido todos vestidos de terciopelo negro los más y chupas de persiana morada y blanca y los restantes de paño negro fino y chupas de lo propio, pelucas y demás decencia correspondiente». *Ibidem*, p. 196.

(4) *Ibidem*, p. 201.

(5) *Ibidem*.

(6) Archivo General de Simancas (AGS), leg. 218.

(7) RAMSE, Secretaría, Expedientes Personales, sign. 1.1.1, año 1729.

Acompañan a la solicitud los siguientes certificados:

«Don Manuel López Pintado, Caballero de la Orden de Santiago y Jefe de Escuadra más antiguo de la Real Armada del Mar Oceano.

Certifica que conozco y he visto servir en esta R¹ Armada a Dⁿ Gaspar Pellicer, Zirujano que fue embarcado en el navio Sⁿ Luis Capitana de la Escuadra de mi coman^{do}, que salía en diez y siete de mayo de mil setecientos y veinte y ocho para el reino de tierra firme y volvió en Cadiz en veinte y dos de febrero de este año.

Dⁿ Gaspar, a cumplido exactamente con su obligación asistiendo a los enfermos con gran caridad y por ser asi de su pedimento doy la presente a catorce de marzo de mil setecientos y veinte y nueve».

Otro

D Manuel de Mena (Mera), S^{rio} del Rey Nuestro Señor ..., doy fe que por el licenciado Dⁿ Gaspar Pellicer, vecino de esta Ciudad a quien conozco me fue (presentado) El Titulo de los Señores del Real Protomedicato, refrendado por, Josehp de Quesada ...

Hizo el Juramento acostumbrado dándose el tratamiento de Bachiller, ya licenciado...

En el folio 80 del Libro Original de Protocolos de la RAMSE figura la siguiente anotación:

«En la Ciudad de Sevilla en treinta y un días del mes de abril de mil setecientos y veinte y nueve años estando Juntos en Sociedad Presidente y Conciarios y demás socios se recibió p. Socio Cirujano Anatomico Latino al L.^{do} Gaspar de Pellicer Cirujano mayor de Esquadra de la Real Armada de España y para que conste donde convenga se mando apuntar en este libro.

Joseph Arcadio Ortega»

Añadido después y anterior a la firma figura «oy es médico».

A partir de ese momento, Gaspar Pellicer hará constar en todos sus escritos que es miembro de esa Regia Sociedad pues, dado el prestigio que esta última tenía, ser miembro de ella suponía un gran honor, ya que sus individuos eran lo más florido de la medicina, la cirugía, la teología, la jurisprudencia y la farmacia.

El 9 de enero de 1741, estando destinado en el Real Hospital de Cádiz, por la avanzada edad y los achaques que sufría el cirujano mayor de la Armada, don Juan Lacomba, el ya ayudante de cirujano mayor don Gaspar Pellicer, que asumía las funciones de aquel, elevó al infante almirante don Felipe (que muy pronto partirá para Italia a ser «coronado» duque de Parma, y que tenía de secretario del Almirantazgo a don Zenón de Somodevilla, futuro marqués de

la Ensenada) una instancia solicitando su ascenso, por lo que podemos conocer su hoja de servicios hasta ese momento (8):

«El L^{do}. Dⁿ. Gasp^r. de Pellicer Cirujano latino revalidado con facultad medica, Socio de la Rgia Sociedad en Sevilla, y ayud^{te}. De Cirujano mayor de la R^l Armada, puesto a los pies de V. A. con el mayor Rendim^{to} dize: q. a servido a S. M. con la citada plaza y en la de primero cirujano diez i seis años, ocho meses i veinte y siete días, en cuyo t^{po} ha ejecutado cinco campañas, i una q. se puede reputar p^r. continua de ocho años i medio a hesta parte en el Hosp^l. R^l. de Marina de Cadiz, los cuatro de hellos solo p^r. su celo al R^l. Servicio, sosteniendo sobre si el crecido trabajo, q. otras vezes era de dos o tres Ayud^{tes} no solo en lo regular de la curación, ni en las penalidades de dos camadas de unciones q. anualm^{te} se dan con otras tareas, si también haver leído, explicado, i demostrado en el Amphiteatro las materias mas importantes de la Cirujía, sus Operaciones practicas, i vendajes, p^a. la instrucion i adelantami^{to}. q. a conseguido de los Cirujanos, y practicantes que sirven en la marina; sin poderle ayudar a hestas aplicación y trabajo (en q. actualmte. emplea lo mas del t^{po}. en la asistencia de los militares y enfermos) ni el Cirujano mayor de la Marina p^r. su crecida hedad, ni el ... p^r. hallarse ausente en otro destino. Y constando todo lo q. lleva relacionado hasta aquí de la certificación de Servicios que acompaña:

»Sup^{ca}. a V. A. con la mas resignada obediencia, se le digne ascenderle correspondientem^{te}. a su merito, celo, trabajo, i suficiencias, p^a. q. con la honra de atenderse su merito continúe su aplicación como hasta aquí lo ha continuado, i lo queda continuando, en el crecidíssimo numero de enfermos q. en el citado Hosp^l. se halla actualmte. asistiendo, merced q. espera merezer i recibir de la Superior Justificac^{on}. y benignidad de V.A. »

Esta solicitud, común en aquella época, era debida al carácter vitalicio que tenían los nombramientos reales, lo que provocaba, como en este caso, que como consecuencia de enfermedades, ausencias, o bien por avanzada edad, no pudieran desarrollar su trabajo y este tuviera que ser hecho por otro que, así las cosas, solicitaba que fuera tenido en cuenta cuando el cargo quedara vacante. A esta situación se le denominaba «conceder la Futura», de modo que el que la tenía heredaba el cargo. Merced a esta petición conocemos el trabajo desarrollado por Pellicer en el Real Hospital, antesala del que será posteriormente el Real Colegio de Cirujanos de la Armada, que consistía en leer, explicar y demostrar en el anfiteatro las materias más importantes de la cirugía, sus operaciones prácticas y vendajes, para la instrucción y adelantamiento de los cirujanos y practicantes de la Real Armada, tarea que hará a lo largo de toda su vida tanto en el Real Hospital de Cádiz como en el de Cartagena, como veremos.

(8) AGS, leg. 218.

A la aludida instancia unió un memorial completo que recoge, mediante diferentes oficios y certificaciones, toda la actividad desarrollada por Pellicer hasta esa fecha, y que permite conocer otros importantes detalles de sus servicios (9):

«Por una Fee de oficio, diferentes certificaciones y otros distintos papeles, consta que el Ayudante de Cirujano Maior de la Armada Dⁿ. Gaspar Pellicer, ha' que sirve a S.M. en el Exército, en su citada Real Armada, y en el Hospital Rl. De esta Plaza, con el expresado empleo, y el de primer Cirujano, Diez y seis años, ocho meses, y veinte y siete días continuadam^{te}., desde seis de abril de mil setecientos veinte y cuatro hasta dos de henero de de mil setecientos quarenta y uno que lo queda continuando, todo en esta forma; Los ocho meses primeros con la plaza de Cirujano maior en el Exto. Del Regim^{to}, de Ynfantería de Aragón, contados desde seis de abril de mil setecientos veinte y cuatro, que se admitió en el, hasta seis de diciembre del propio año, que tubo agregaz^{on}. a Marina (10) y se le destinó a servir sobre el Nabío Sⁿ. Fernando en or^d. de nombram^{to}. del Then^{te}. Gr^{al} de la Armada dⁿ. Antonio de Gastañeta de cinco del expresado mes de D^{ce}., del que se tomó la razón en la Veduría y Contaduría de Armada y Fábricas de las quatro Villas de las Costas de la Mar de Castilla en el citado sig^{te}. día seis de D^{ce}.; siete años, seis meses, y veinte y quatro días de cirujano de la Clase de prim^{os}. de la R^l Armada, desde su referida admisión en ella, h^{ta}. veinte y nueve de junio de mil setecientos treinta y dos; Y los ocho años, seis meses, y tres días restantes, de Ayd^{te}. De Cirujano maior de la propia R^l Armada, desde treinta del nominado junio, que ascendió a este empleo, hasta el prefinido día dos de henero del presente año de mil setezt^{os}. quarenta y uno, que le queda exerciendo... »

Desde que ascendió a ayudante de cirujano mayor el 30 de junio de 1732, Pellicer ejercerá sus cometidos, salvo contadas excepciones, en el Real Hospital de Cádiz, en labores tanto de cirujano como de profesor de otros cirujanos y practicantes. Una de estas excepciones fue cuando se trasladó a Sevilla en 1736 para dar una disertación en la Regia Academia sobre «Heridas de cabeza y operación del trepano». (11)

Como consecuencia de la solicitud elevada al infante almirante en noviembre del año 1741, este firma el siguiente nombramiento (12):

(9) AGS, legajo 218.


(10) Clavijo, que conocía este expediente, dice sin embargo que ingresa en la Armada en 1728, cuando en realidad lo hace en 1724 y, por tanto, cuatro años antes que Virgili «... consta su labor como Cirujano Mayor en el Regimiento de Infantería de Aragón (1725) más tarde entra en Marina (1728)». CLAVIJO Y CLAVIJO, S.: *Historia del Cuerpo de Sanidad de la Armada*: (génesis, perspectiva de siglos, ruta de libertad, sus celebridades). San Fernando, 1925, p. 106.

(11) Varias Dissertaciones Médicas, Theoretico-Prácticas, Anatómico-Chirúrgicas, y Chimico-Pharmaceuticas, Enunciadas, y Públicamente Defendidas en la Real Sociedad de Sevilla, ... 1736.

<http://books.google.es/books?id=arNyulBiiIC&pg=PR24&dq=disertaciones+regia+sociedad&hl=es&sa=X&ei=mTn0Ttv2GIKZhQfJqYDMAQ&ved=0CE4Q6AEwBTgU#v=onepage&q=disertaciones%20regia%20sociedad&f=false>

(12) AGS 218.

349



14

DISSERTACION XIV.
ANATOMICO-
CHIRURGICA
DE LAS HERIDAS DE CABEZA, Y
operacion del Trepano:
QUE ENUNCIÒ, Y DEMONSTRÒ
SOBRE EL CADAVER
EN LA REAL SOCIEDAD DE SEVILLA
EL DIA 28. DE ENERO DE 1736.
EL LIC.^{DO} D. GASPAR
DE PELLICER,
CIRUJANO LATINO, Y REVALIDADO,
AYUDANTE DE CIRUJANO MAYOR DE ARMADA,
CON EL DESTINO EN EL HOSPITAL REAL
DE CADIZ, Y SOCIO ANATOMICO CHIRURGICO
DE LA MISMA REAL SOCIEDAD DE SEVILLA.

HIPPOCRATES statim in principio
quasi proœmium proponens suo de
vuln. capitis lib. in quo lectorem red-
dit attentum, docilem, atque bene-
volum, proponendo se acturum de
rebus maximis, & difficillimis, videlicet de capitis
vuln.

Y 3

Teniendo presente que la avanzada edad y achaques de Dn. Juan de la Comba Cirujano mayor de la Rl. Armada, no le permiten el exercicio y exacto desempeño de este empleo en todas sus partes: He venido en que para facilitarle el posible alivio y descanso, sirva sus ausencias y enfermedades el Ayudante de Cirujano mayor Dn. Gaspar de Pellicer, y que le suceda en la propiedad de su Plaza, siempre que por qualquiera accidente se verifique

vacante, en atención a sus especiales y dilatados meritos y a que por el mas antiguo de su clase, le corresponde este distintivo y ascenso. Expedirse para el cumplimiento de esta resolución la orden conveniente al Intendente de Marina del Departam^o. De Cadiz por la Secretaria del Almirntaz^{go}.

*** en Buen Retiro a 4 d noviembre de 1741*

Pellicer continuará ejerciendo su labor en el Real Hospital de Cádiz teniendo ya la «futura» de Cirujano Mayor de la Armada, pero el regreso de Virgili a la Península después de una larga estancia en las Américas empezará a alterar la situación de que disfrutaba Pellicer. Por orden de Ensenada de 9 de marzo de 1745, Virgili, que había llegado a Ferrol, fue destinado al Real Hospital de Cádiz «para que continúe su mérito». Beláustegui (13), en su excelente y bien documentado libro sobre Virgili, dice sobre esta incorporación lo siguiente:

«A su llegada se encuentra con la sorpresa de que en el año 1741, a causa de la ancianidad y precaria salud de Lacomba, que le incapacitaba para realizar los esfuerzos que requería la dirección del Hospital, el Infante Almirante Felipe, ordena al Marqués de la Ensenada el nombramiento de Gaspar de Pellicer como ayudante Mayor, para facilitarle el posible descanso para el alivio de sus dolencias.

»No obstante, en cuanto Lacomba tuvo conocimiento de la llegada de Virgili, con quien le unía gran amistad y estima, cuyos méritos fue siempre el primero en reconocer, y no estando muy conforme con la actuación de Pellicer durante los cuatro años que ejerció el mando delegado, redactó de inmediato una certificación de su puño y letra, para que su primer ayudante continué la meritoria labor que inició en el citado Hospital...»

Para ver la actuación de Pellicer en esos años basta leer la respuesta del contador principal del Departamento de Cádiz a una petición de Ensenada para saber sobre una solicitud que hace Pellicer para que le concedan otra «media ración», además de la que ya tenía (14):

Mui Sor. mío. Con carta de 2 del corriente se sirve Vd. dirigirme el memorial que vuelvo adjunto de Dⁿ. Gaspar Pellicer Ayudante y futuro Cirujano mayor de la Armada para que en vista de lo que expone diga yo a Vd. lo que se me ofreciere y pareciere.

En cuya inteligencia debo decir a Vd. que este Cirujano es oy el que como lo expone en su memorial lleva todo el trabajo del Hospital de Marina y de esta Guarnicion a causa de que la adelantada hedad del Cirujano mayor Dn. Juan Lacombe le tiene sin pulso ni agilidad para las operaciones, por cuya razón y por la gran confianza que tiene en el, no asiste a las funciones de su exercicio y profesión.

(13) BELÁUSTEGUI FERNÁNDEZ, Alejandro: *Pedro Virgili i Bellver, Cirujano Mayor del Ejército y de la Armada. La lucha contra el olvido*. Ministerio de Defensa 2010, p. 97.

(14) AGS, leg. 218.

Lo que pretende no ha tenido exemplar pero la no puntual satisfacción de su sueldo, el ningún tiempo que le queda para curas particulares que pudieran darle algún alivio, la dificultad de que en muchos años subcede casso en que pueda la condescendencia con su Instancia dar motivo a otra como ella, y sobretudo, ser lo que oy pide solo media racion, pues la otra la goza actualmente, me parece que son suficientes consideraciones para que Vd. Se sirva mandar que se le asista con lo que pide.

Dios que a Vd. m^{os}. a^{os}. como desseo.

Cadiz 30 de septiembre de 1743.

Gutierrez de Ruvalcava (Contador Principal de Marina).

Con respecto al certificado en el que Lacomba pone en manos de Virgili todo lo que anteriormente estaba en manos de Pellicer, debemos al menos preguntarnos cómo es posible que de «motu proprio» un cargo medio de la Marina muy por debajo del Intendente, del Contador, del Contralor, etcétera, como es el de Cirujano Mayor de la Armada, puede saltarse una orden firmada por el mismísimo Infante Almirante don Felipe sin antes tener el apoyo de alguien con muchísimo más poder. Dejando al margen esta consideración, el escrito de Lacomba debió provocar tensiones entre ambos ayudantes de cirujano mayor y curiosamente de nuevo aparece Ensenada, que a principios de 1746 destina a Pellicer a la Escuadra del Mediterráneo y sus hospitales alejándolo así del Real Hospital y de Virgili. El Intendente de la escuadra Retamosa (15) participa a Ensenada la llegada de Pellicer a Cartagena (16).

Señor.

El Ayudante de Ciruxano Mayor de la Armada Dⁿ. Gaspar Pellicer y el primer Ciruxano de Navio Dn. Francisco Emanuel a quienes V.E. se ha servido destinar a la Escuadra, llegaron a esta Ciudad el día 4 del corriente mes; lo que partizipo a V. E. para que V. E. se halle en su inteligencia

N^{ro} S^{or}. G^{ue}. a V. E. mm^{os}. aa^{os}. como desseo. Cartaxena 9 de marzo de 1746.

A los P^s. de V. E. sumas rendido serv^{or}.

Carlos de Retamosa

Como las desgracias casi nunca vienen solas, en 19 de agosto de 1746 el nuevo rey Fernando VI decide de real orden anular las «futuras». Pellicer, el 29 de septiembre de ese año, eleva instancia al contador principal del Departamento en la que expone que, como su futura fue dada por el Infante almirante a título de regalía de su cargo y esta regalía aún persiste, entiende que a él no le afecta esta real orden e indica que, en caso de afectarle, se le comuniquen a

(15) Famoso intendente de la Escuadra de Juan José Navarro de Viana que disparó con tal tino un cañón de popa que hundió un brulote que se venía encima de la capitana, ver BLANCO NÚÑEZ, JM., 1ª mitad del XVIII, combate de Tolón, padre del ingeniero constructor que hizo el *Argonauta* en Ferrol en 1795.

(16) AGS legajo 218.

fin de poder volver a solicitarla, como permite dicha orden. Esta instancia, elevada a Ensenada el 11 de octubre, recibe la siguiente respuesta (17):

«Di cuenta al Rey de la carta de V. S. del 11 del corriente en que incluyendo la que ha tenido del Ayudante de Cirujano m^{or}. D^{na}. Gaspar Pellicer, que tiene futura del empleo de Cirujano m^{or}. de la Armada, pide V.S. se aclare la duda que se ofrece a ese Contador de si deberá o no subsistir esta futura respecto de aver sido concedida por el S^{or}. Infante Almirante como regalía de su empleo; y S.M. ha resuelto que estas gracias y las demás de igual naturaleza que vayan hechas por S.A., queden anuladas y sin efecto alguno del mismo modo que lo están las anteriormente dadas por el agusto Rey; y lo participo a V.S. para que se halle en esta inteligencia. Dios g^e. ** M^a. 18 de Oct^{re}. de 1746».

Pellicer, informado de ello, solicita de nuevo la futura, cosa que hace en 9 de noviembre de dicho año a través del marqués de la Victoria, comandante general de la Escuadra del Mediterráneo, que se encontraba en Cartagena tras lo de Tolón. Su escrito dice (18):

«Muy Sor. mío, el cirujano mayor de esta Escuadra D Gaspar Pellicer me ha dado el incluso memorial para V.E.: pide que se le revalide la futura de cirujano Mayor de la Armada, gracia que le concedió el Sr. Inf^{te}. Almirante Gen^l. sus acreditadas experiencias, y lo mucho que ha trabajado, y trabaja con los enfermos del hospital de Marina, y los aziertos que ha logrado en las curas que ha hecho, pues al día de oy no tiene los navíos que 129 enfermos entre todos, lo hacen acreedor a que la Piedad del rey le atienda y lo ampare.

»Quedo ofreciéndome a las órdenes de VE con el mayor respeto (...) A bordo del Real fondeado en Cartag^a. 9 de Nov^{re}. 1746».

Esta petición no será atendida. Ese mismo año solicita ser nombrado médico y cirujano honorario de cámara, por sus méritos y años de servicio, en una instancia que recoge y explica su quehacer en el destino de cirujano mayor de la Escuadra del Mediterráneo (19):

«Ex^{mo}. Señor

Señor

Dn. Gaspar Pellicer Medico, Ciruj^o. Rev^{do}. y Socio de la Regia Socied^d. en Sevilla, Ayud^{te}. De Ciruj^o. m^{or}. de la Armada, con la futura ... del Ciruj^o. m^{or}. de hella, en sus ausencias y enfermed^s., destinado p^r. Ciruj^o. m^{or}. de la Eq^{dra}. Del Meditn^{co}. Con la correspond^{te}. veneración haze pres^{te}. a V. E. aver allado a su arribo en Cartax^{na}. En dos hosp^les. mas de 800 enfermos de la tripulac^{on}., i guar-

(17) *Ibidem*.

(18) *Ibidem*.

(19) AGS, leg. 218.

nic^{on}. de la referida Esq^{dra}. Cuyo numero con poca diferencia era siempre efectivo antes de su llegada. Y dedicándose en su asistencia con eficacia, con la ayuda de Dios, el celo de sus Jefes, i su practica, i consulta sensible, m^{te}. lo que fue disminuyendo asta el n^o de 300 que a mucho t^{po}. no existen siendo regular a la gente q. ay en los navios. Demostrando asimismo, por el celo al servicio, a los Ciruj^s. de la Esq^{dra}. la Anatomia, Operaciones, i vendajes de cirug^a. sobre el cadaver.

En cuya atención i en la de 22 años de servicio en la Marina Sup^{ca}. ... a S. E. le haga la honra de hazer se le despache un titulo de Medico i Ciruj^o. Onorario de Camara de S. M. para que con mayor esplendor continúe su merito en el servicio de S. M. Fabor q. espera merecer a la pied^d. de S.E.»

En ese destino seguirá hasta comienzos del año 1748 en el que eleva instancia al Contador Principal del Departamento de Cartagena exponiendo que «habiendo cesado los motivos que lo destinaron a este Departamento solicita su incorporación al Real Hospital de Cádiz», estamos a finales de 1747.

Pellicer y Virgili, la lucha por el mando

Por una orden de Ensenada de 22 enero de 1748, se le manda embarcarse en la escuadra «con que debe salir de ese Puerto Dⁿ. Ignacio Dautevil» (20) con destino a Cádiz. Su incorporación al Real Hospital desatará de nuevo los enfrentamientos por el mando. Y así, solo unos días después de su llegada, y varios meses antes del fallecimiento de Lacomba, el intendente Varas eleva a Ensenada, en 12 de marzo de 1748, un memorial en el que solicita que, a fin de acabar con las disputas que puedan repercutir en el servicio, indique lo conveniente sobre la antigüedad de los ayudantes mayores Virgili y Pellicer. Pero lo hace explicando que Pellicer es más antiguo y, que según esto, le correspondería ser a él (21).

«Mui Sor. mío. Aviendo llegado a este Puerto el Ayudante de Cirujano mayor Dⁿ. Gaspar Pellicer, solicitó en el memorial que me presentó, y pasó a manos de V.E., que consecuente con la orden de S.A. de 4 de Nobiembre de 1741 en que le declara el más antiguo de su clase, concediéndole la futura de Cirujano mayor con sus ausencias y enfermedades, le avilitase para exerserlas dentro y fuera del Hospital, en todos los actos a que no concurriese el Cirujano mayor Cuio sujeto, por lo avanzado de se hedad, no asiste diariamente a la cura en el Hospital; Y para hacerlo con el debido arreglo, pedí informe al Contralor pra^l. de Marina, quien me dio el que acompaño con las copias de Órdenes que en el se citan, de que resulta que a Dⁿ. Pedtro Virgilio se le formó Asiento de Cirujano mayor en 1 de octubre de 1731, y a Pellicer en 30 de junio de 1732, siendo este último Individuo Cirujano más antiguo que el otro,

(20) AGS, leg. 219.

(21) *Ibidem*.

y en la instancia que hizo en 21 del nominado junio para que se le formase Asiento de tal Ayudante de Cirujano mayor, expresa que Dⁿ. Joseph Patiño dio orden a Lacomba en el año de 1730 para que fuese él, el primer Ayudante que se crease, lo que contestó en su (...) el referido Lacomba, y por estar ausente en viaje Pellicer, se formó con anticipación Asiento a Virgilio, sin haberse anotado en el del otro estas circunstancias, que creo tendrá presentes V.A. para declararle la antigüedad: Y siendo ambos sujetos beneméritos, de buena conducta, y particular avilidad, lo hago presente a V.E. para que se sirva declarar cuál de los dos ha de regentar las Ausencias, y enfermedades del Cirujano mayor, respecto a que este se mantiene en su Casa por los motivos expuestos, y no puede personarse a las operaciones, para cortar por ese medio disputas que puedan ser de perjuicio al bien del servicio y comodidad de los enfermos.

Dios que a V. E. los ms. as. que puede. Cádiz 12 de marzo de 1748

B L m de V E^{xa}. Su mas seg^{ro}. Ser^{or}.

Fran^{co}. De Varas y Valdes»

Para entender bien lo anterior, debemos volver en el tiempo a 1730. El cirujano latino revalidado y socio de la Regia Sociedad Gaspar Pellicer se embarca en el navío *San Luis*, capitana de la escuadra de don Manuel López Pintado, para su segundo viaje a tierra firme, y es más que probable que departiera e incluso le asistiera un paje embarcado en ese navío, hijo de un «Caballero Veinticuatro de Sevilla», de nombre Antonio de Ulloa. La escuadra se hizo a la mar el 26 de junio de 1730, llegando a Cartagena de Indias el 8 de agosto de ese año. Estos viajes, prácticamente anuales, eran aprovechados para comerciar en los puertos de Tierra Firme, principalmente en Cartagena de Indias, Portobelo y Veracruz, haciendo en ellos el intercambio de mercancías hispanoamericanas. Acabadas las ferias, la flota se reagrupaba, generalmente en La Habana, para desde allí, y navegando en conserva, regresar a la Península. En agosto (22) de 1731, la escuadra de Lopez Pintado zarpó para, como era común en esa época, cruzar el canal nuevo de Bahamas y, navegando junto a las Bermudas, arrumbar en busca de los vientos generales del oeste, recalando en las Azores y aproando desde allí a la Península. Sin embargo, cuando cruzaba dicho canal, un tremendo temporal dispersó la flota, provocando daños en muchas naves. El navío *San Luis*, totalmente desarbolado, entró como pudo en un puerto del Guarico (Haití), donde tardará meses en volver a estar listo para navegar. Una vez arbolado y pertrechado regresará a Cádiz junto a lo que quedaba de la flota, adonde llegará, según algunas citas, en 20 junio de 1732. Por eso Pellicer,

(22) «Las partidas hacia España se consideraba que no debían exceder los primeros veinte días del mes de agosto para no enfrentar los ciclones en el peligroso Canal de las Bahamas — un verdadero cementerio de barcos que habían perecido en los bancos de corales de La Florida—, pero lo hacían con frecuencia a fines de ese mes, después de carenar y abastecer las naves». VENEGAS, Carlos: *Revista del Instituto Cubano de Investigación Cultural Juan Marinello*. Perfiles de la Cultura Cubana. Mayo-diciembre, 2002, p. 16.

y ahora sí copio a Beláustegui, a su llegada «se encuentra con la sorpresa» de que, durante su ausencia en servicio al rey, Virgili ha sido nombrado ayudante de cirujano mayor sin que le correspondiese.

¿Y qué ha hecho Pellicer durante esos dos años de ausencia en el Caribe. Volvamos de nuevo a las certificaciones que acompaña al memorial en el que solicita la «futura» (23):

«... consta que este individuo fue destinado, como queda referido, en el Nabio Sⁿ. Luis Capitana de ellos y que asistió con la maior vigilancia y aplicación a los enfermos de la Guarnicion y Tripulaz^{on}. del nominado vejel desde que salió del Puerto de Cadiz, en las enfermedades que padecieron, tanto de Cirugia como de medicina, manifestando particular inteligencia y acierto en ambas facultades, los buenos subcesos que se experimentaron en la curación perfecta que consiguieron de repetidas peligrosas enfermedades, ejercitando la maior asistencia y caridad con los demás enfermos que sobrevinieron en todos los vajeles que componían la Exq^{ta}. asi a sus bordos como en las ocasiones que se establecieron Hospitales en Cartajena de Indias con motivo de la peligrosa epidemia (24) que se padeció en aquel Puerto el año de mil setecientos y treinta y en la misma forma en Puerto-Velo todo el tiempo que se detuvieron allí para celebrar la feria, como también en el Guarico en cuio paraje se exmero su celo y asistencia diaria en la curación del crecido numero de enfermos que acaecieron después de la borrasca y total desarbolo que obligo a arribar a el que manifestó en todas ocasiones su amor y aplicación al R^l. Servicio; constando iguelm^{te}. Por certificación de Dⁿ. Miguel Ruano Calvo, Diputado primero del comercio de España en aquel viaje, que en Junta General celebrada en la Ciudad de Cartajena de Indias en diez y siete de noviembre de mil setecientos y treinta, fue nombrado de comun consentim^{to}. por Medico de dicho Comercio el expresado Dⁿ. Gaspar Pellicer por allarse Licenciado y ser Cirujano Latino revalidado por el Real protomedicato con facultad Medica y socio de la Real Academia de Ciencias de Sevilla, en atención a sus meritos inteligencia y literatura que le concurren...»

Esta es la verdadera causa de toda la disputa. Pellicer cumpliendo en todo momento con su deber como indican los certificados, se siente tan sorprendido que el día 21 de junio de 1732, solo un día después de haber arribado, elevó instancia solicitando su nombramiento de ayudante de cirujano mayor, nombramiento que obtuvo nueve días después, pero el daño ya estaba hecho.

(23) AGS, leg. 218.

(24) «Particularmente en la gran epidemia, que hubo en la Armada del Excelentísimo Señor Pintado, por los meses de septiembre, y octubre del año 1730». Tratado del Methodo Curativo, Experimentado, y Aprobado de la Enfermedad del Vomito Negro, Epidemico y Frecuente en los Puertos de las Islas Occidentales. Juan Joseph de Gastelbondo 1756. <http://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=ov8lWM4N2qEC&oi=fnd&pg=PA1&dq=Tratado+del+metodo+curativo,+experimentado,+y+aprobado+de+la+enfermedad+del+vomito+negro&ots=rxKPrpC94&sig=4tZFsV0uuRkPuExJ1vKo1NaTQ1U#v=onepage&q&f=false>

Sigamos entonces con la contestación a la carta de Francisco Varas que Ensenada remitió, con fecha 14 de marzo de 1748, sobre la disputa y que se produjo curiosamente siete meses después, pero que no deja lugar a dudas. Vara, que ya ha expresado su opinión favorable a Pellicer, recibirá una sutil advertencia, en forma de que responda solo a lo que se le pregunta (25):

«He enterado a rey de la representación de V. S de 12 de marzo de este año, y papeles que incluye sobre la pretensión de Dn. Gaspar Pellicer pa^a. que se declare a su favor las ausencias, y enfermedades del Ciruxo. mor. De la Armada, Y me manda decir a V. S. que en el supuesto de que como está prevenido se han anulado las futuras de los empleos concedidas en el tiempo del Rey P^e. exponga v. S. en respuesta de esta orden, a quien toca suceder al Cirujano maor. Y substituir sus funciones si a D. Pr. Virgilio, o a Dn. Gaspar Pellicer según la antigüedad que cada uno goza en el último empleo en que están, conforme a los asientos que tienen firmados en esta Cont^a. Dios ge. VS Md. 15 de octubre de 1748»

Varas, lógicamente, hará lo que se le ordena, esté o no conforme con ello, y contestará que es Virgili el más antiguo en su último empleo, dejando así la suerte echada. Pocos días después fallecerá don Juan Lacomba, cirujano mayor de la Armada. Virgili comunica directamente a Ensenada la muerte de Lacomba y no a través del intendente, como sería preceptivo, dejando constancia en esta de la «gran amistad y estima» que había entre él y el anterior cirujano mayor, Lacomba. La carta, publicada ya por Clavijo (26), dice así:

Exm^o. S^{or}.

Participo a V. Ex^a. como el Cirujano mayor de la Armada dⁿ. Juan de Lacomba ha muerto, remito a V. Ex^a. el memorial adjunto, espero el que V. Ex^a. me favorecerá como siempre. quedo Rogando a Dios G^{de}. la vida de V. Ex^a. y la prospera. Cadiz y diciembre 23 de 1748.

B L m de V. Ex^a. su mas agradecido y apasionado servidor.

Pedro Virgili

Exmo. Sor marques de la Ensenada.

Y por supuesto que lo favorece, pues don Pedro Virgili será nombrado cirujano mayor y director del Real Colegio de Cirujanos de la Armada en Cádiz.

Últimos años y muerte de Pellicer

Cuando se abre el Real Colegio de Cirugía de Cádiz, Pellicer, como Ayudante de Cirujano Mayor, forma parte del primer claustro de profesores

(25) AGS, leg. 219.

(26) CLAVIJO Y CLAVIJO, S.: «El primer Cirujano Mayor de la Armada, D. Juan Lacomba, en el segundo centenario de su muerte», en *Revista General de Marina*, t. 136, mayo 1949, p 561.

junto a Francisco Nueve Iglesias, Lorenzo Roland y José de Nájera, todos ellos, excepto él mismo, emparentados por lazos familiares con Virgili. No es de extrañar que Massons y Esplugas (27), al hablar de los primeros años del Real Colegio, exponga lacónicamente que «Pellicer desapareció pronto de la escena».

Sin embargo, no fue del todo así; deberán pasar cuatro años para conocer un poco más de la vida de Pellicer. En 1752, el intendente de Cádiz, Francisco Varas, eleva el siguiente memorial a Ensenada (28):

«Mui sor. mío. Hallándose de muchos días a esta parte accidentado el Prothomedico de la Armada Dn. Juan Sanchez Bernal, ha suplido sus veces, y la concurrencia al trabajo diario del Hospital R^l. de esta Plaza el medico Dⁿ. Joseph Martinez; y con motivo de haver caído enfermo Dⁿ. Juan Fernandez, también medico del referido Hospital, substituíe a este en su encargo y trabajo de algún tiempo a esta parte el Ayudante de Cirujano ma^{or}. Dⁿ. Gaspar Pellicer, que indistintamente se ha ocupado en esta tarea y en la enseñanza de los xolegiales del mismo Hosp^l., cuja comisión tiene además separada de su peculiar empleo: en este concepto y no pudiendo Bernal p^r. accidentes proseguir en el Prothomedicato, me ha parecido mui conveniente hacerlo presente a V.E. a fin de que enterado y siendo de su agrado se digne conferirle al expresado Dⁿ. Gaspar Pellicer, en cuio sujeto concurren todas las partes de mérito, idoneidad, y otras, que le constituyen acreedor a la concessión, con especiales ventajas sobre los demás p^r. su pericia, sirviéndose V.E. en este caso de conceder jubilación a Bernal p^r. su dilatado merito, y declarar q. sin novedad haya de continuar Pellicer como hasta aquí en el encargo de la enseñanza de los colegiales p^r. la conocida utilid^a. Que se sigue de ello al R^l. Servicio y al Público.

Dios ge, a V. E. ms. as. como do. Cadiz 22 de Febo. De 1752
B l m de V exa. Su mas seg^{to}. ser^{or}.»

Más no se puede decir, que no solo solicita que lo nombren protomédico sino que continúe con la enseñanza a los colegiales por su utilidad, y esta vez Ensenada, ante la carta de su intendente en Cádiz, comunica al rey esta petición, que fue aceptada (29).

Atendiendo el Rey a lo que V. E. propone en cartas de 22 y 29 de febrero sobre hallarse imposibilitado Dn. Juan Sanchez Bernal por su edad y males habituales de continuar el encargo de Protomedico del Hospital real; ha venido S.M. en conceder a este sugeto la Jubilacion con el sueldo que

(27) MASSONS I ESPLUGAS, José M.: «Los Roland y los Beau y los primeros años del Real Colegio de Cádiz». En Gimbernat, *Revista Catalana d'història de la medicina i de la ciència*, 1994, XXII, p. 157.

(28) AGS, leg. 219.

(29) *Ibidem*.

* Merina . Leg. 219 -466

DON FERNANDO, POR LA GRACIA DE DIOS,
 Rey de Castilla, de Leon, de Aragon, de las Dos Sicilias, de Jerusalem,
 de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de
 Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Cordova, de Corcega, de Mur-
 cia, de Jaèn, de los Algarves de Algecira, de Gibraltàr, de las Islas de Canaria, de
 las Indias Orientales, y Occidentales, Islas, y Tierra-Firme del Mar Oceano,
 Archiduque de Austria, Duque de Borgoña, de Bravante, y Milan, Conde de
 Abspurg, Flandes, Tiròl, y Barcelona, Señor de Vizcaya, y de Molina, &c.

Por quanto en atencion à las circunstancias, servicios, è in-
 teligencia, que concurren en vos el Ayudante de Cirujano ma-
 yor del Hospital Real de Marina de Cadiz D^{no} Gaspar Pe-
 llicer, he venido en conferir el empleo de Protomedico de
 mi Armada Naval, vacante por subitacion de D^{no} Juan
 Sanchez Bernal, que le obtenia. Por tanto mando al Capitan
 General de ella, Governador, Tenientes Generales, De-
 ftes de Esquadra, Intendentes, Ministros, Oficiales, y demas
 Personas, à quienes tocare, reconozcan à vos el referido D^{no}
 Gaspar Pellicer por tal Protomedico de mi Armada, à
 findeque gozais este empleo en los terminos, y con las facul-
 tades, que vùo. antecesor, y que segun el se os guarden, y ha-
 gari guardas las honras, preeminencias, y exempciones,

actualmente disfruta, y conferir el empleo de Protomédico al Ayudante de Cirujano mayor de la Armada Dn. Gaspar Pellicer, con la condición de continuar sin novedad, como ht^a. aquí, en la enseñanza de los Colegiales de

Ciruxia; y de orden de S. M. le prevengo a V. E. para su inteligencia y cumplimiento. Dios ge.

... 4 de abril de 1752.

Pellicer, por fin, vio recompensado su esfuerzo en el servicio al llegar al máximo empleo que existía en la Sanidad Naval de entonces, si bien su empleo lo ejerció durante poco tiempo; lo acreditó don Julián de Arriaga por escrito de 21 de mayo de 1754, en el que comunicaba a Ensenada el fallecimiento de don Gaspar Pellicer (30):

Muy Sr. Mio, ayer murió el Protomédico de la Armada Dn Gaspar Pellicer, que no deja de ser pérdida para el hospital, pues juntava las calidades de inteligencia, práctica, y muy puntual asistencia.

Su viuda me ha remitido el adjunto memorial para V.E. en que solicita asignación de sueldo...

Nro Sr me ge. a V. E. m. a. Cadiz 21 de mayo de 1754.

Epílogo

Al escribir sobre los miembros de la Asamblea Amistosa Literaria de Cádiz, Pando y Villaroya (31) dice sobre Pellicer que «nació en Italia. Eminente médico que entró al Servicio de la Armada Española», sin indicar referencia de cita. Por otro lado, y como dice en su solicitud de socio en la Regia Sociedad, en 1729 Pellicer llevaba dieciocho años al servicio de la Corona, aunque solo cinco de ellos entre Ejército y Armada. Teniendo en cuenta que los cirujanos latinos, en aquella época, debían cursar seis años de estudios, podemos suponer que comenzó a ejercer con veintitres años, por lo que debió de nacer sobre 1688. Según esto, Pellicer, mayor en edad, en antigüedad en la Armada y, sobre todo, en formación sanitaria, puesto que por mucho que pretendan otros autores la realidad es que la formación de Virgili fue romancista, como bien demostró Albiol (32), peleará por lo que él considera sus derechos y lo hará cumpliendo siempre, de la mejor manera y a satisfacción de sus jefes (33), con su deber. Cuando fue nombrado protomédico y solicitó su título, lo hizo para poder exigir las honras y preeminencias que le correspondían por su cargo.

(30) *Ibidem.*

(31) Este dato se debe tomar con cautela pues el inicio de la Asamblea se data en 1755 cuando Pellicer ya ha fallecido. PANDO VILLARROYA, Jose Luis de: Asamblea Amistosa Literaria. 1984. 81; <http://www.cervantesvirtual.com/obra/asamblea-amistosa-literaria-0/>

(32) ALBIOL MOLNÉ, Rafael: «La formación Quirúrgica de Per Virgili. Su Maestro». <http://www.raco.cat/index.php/gimbernat/article/viewFile/44518/54144>

(33) *Y de la mencionada fee de ofico, Certificaciones y demás instrumentos referidos, consta se verifica aber este individuo desempeñado su obligación mui a satisfacion de todos sus superiores, lo que le hace acreedor a las honnras que S. M. y el serenísimo S^{or}. Infante Almirante General fueren servidos dispensarle.* AGS legajo 218.

En la RAMSE se encuentra un documento que explica esta preeminencia del protomédico de la Armada sobre el cirujano mayor. Es un certificado que firman al cirujano revalidado Miguel Abila y que este presenta a la Regia Sociedad de Medicina y otras Ciencias de Sevilla en su solicitud de ingreso como socio (34):

Damos fe que Dⁿ Juan Cavallero, Dⁿ Gaspar Pellicer y Dⁿ Pedro Virgilio, de quien es la zertificación antecede está dada y firmada, el primero es Médico de Cámara; el segundo es Protomedico de la Real Armada del mar Oceano; y el tercero Zirujano Mayor del Real Hospital de esta Plaza y Director del Real Colegio de Cirugia.

Miguel Viz^{te} Delgado y Borja (y otras firmas no legibles)

Pellicer, que siempre llevó a gala el ser miembro de la Regia Sociedad y que lo manifestó en todos sus escritos, por fin, y ante esta, figura por delante de Virgili.

(34) RAMSE. Secretaría, Certificados, signatura 1.1.8., R.A. 450, año 1753. *Certificado de Juan Cavallero, Gaspar Pellicer y Pedro Virgilio a favor de don Miguel Abila como cirujano revalidado.*

**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 PUNTALEA. 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 SOCIOLOGÍAS
- 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 MODERNA
- 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 PRENSA)*
- 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 FERRANDÍZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO
- 58.—XXXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA
- 59.—XXXVI Y XXXVIII 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 NORTEÁFRICANOS.
- 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 EMANCIPACIÓN 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.: 91 312 44 27
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

UN NAVÍO QUE NUNCA EXISTIÓ: EL CASTILLA CONSTRUIDO EN ESTEIRO EN 1751

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador Naval

Es la primera vez que deseo que otro investigador naval, o erudito historiador, rebata con las debidas pruebas documentales lo que voy a afirmar en los párrafos que siguen a continuación, ya que estoy sorprendido por el hecho de que hasta ahora nadie haya puesto en cuestión que el navío *Castilla*, incorporado a la Armada en los primeros años de la década de los cincuenta del siglo XVIII, fuera construido en el astillero ferrolano de Esteiro de cuando en realidad debió salir de las gradas del de Guarnizo.

El tercer *Castilla*

Antes de conocer de forma muy somera el historial de este buque, hay que dejar claro que la Armada, salvo en contadas excepciones (1), no ha puesto (por razones lógicas) el mismo nombre a dos buques que se encontraran en una misma época en servicio.

La vida naval del *Castilla* protagonista de nuestro artículo se prolongó, aproximadamente, de 1751 a 1769, siendo el tercer navío (2) que llevó este nombre durante el siglo XVIII.

Según afirman tanto Manera Regueyra (3) como Casado Soto (4), fue construido en Guarnizo. Este último autor especifica además que fue la construcción 59.^a del astillero cántabro.

Al parecer, nada más entrar en servicio hizo un viaje a La Habana, donde quedaría basado hasta que regresó a la Península un lustro más tarde. Quizá su

(1) El último caso (que sepamos) de este tipo se dio durante más de dos años en la época de la posguerra. Y es que desde el 27 de marzo de 1939 hasta el 9 de mayo de 1941 dos unidades, un remolcador y un crucero, llevaron el nombre de *Galicia*.

(2) El primero estuvo en servicio entre 1730 a 1736; y el segundo, entre 1737 y 1751.

(3) MANERA REGUEYRA, Enrique: «La política naval española del rey Carlos III» en *Revista General de Marina* de agosto 1986, página 192.

(4) VV.AA.: *Barcos y astilleros: la construcción naval en Cantabria*. Puerto de Santander, Santander, 1993.

comisión más conocida fue la que, en septiembre de 1760, realizó a Cartagena de Indias transportando al celeberrimo botánico José Celestino Mutis. En 1767 se pensó en desguazarlo, pues se encontraba en un estado deplorable al quedar varado sobre el bajo de la Sabanilla (Cartagena de Indias), pero se decidió ponerlo de nuevo a flote y enviarlo a La Habana. Dos años más tarde haría un viaje de ida y vuelta a la Península, perdiéndose por naufragio el 30 de septiembre de ese mismo año (1769). El navío se encontraba en el puerto de Veracruz pero, desatado un violento temporal, hizo que se rompieran las amarras, acabando el navío encallando en el bajo de Los Hornos. Por fortuna se pudo salvar toda la dotación y los caudales.

Génesis del astillero de Esteiro y primeras construcciones

Quizá sea el establecimiento constructor ferrolano del que más detalles se tienen de su creación. Sabido es que nació debido al poco espacio disponible en La Graña, donde la imposibilidad de ampliar a más de dos el número de gradas hizo que se comenzara a buscar un emplazamiento mejor, fijándose la atención en unos terrenos distantes un kilómetro al este de Ferrol, ocupado entre otras aldeas por una nombrada «Esteiro», que daba nombre al monte donde se situaba. Este interés quedaría claro ya que la por entonces pequeña villa de pescadores quedó incorporada a la Corona por real decreto de 21 de septiembre de 1733.

Esteiro tenía unas cualidades topográficas excelentes, ya que la ladera norte de su monte, al no ser demasiado elevada, por su suave inclinación era ideal para establecer las gradas necesarias, que además podían ser numerosas debido a que las riberas estaban casi limpias de obstáculos naturales. Por si esto fuera poco, la amplia ensenada de Caranza podía presumir de aguas tranquilas y profundas, en las cuales cualquier buque podría recorrer una milla y media en dirección opuesta al establecimiento sin encontrar obstáculo alguno.

Es durante el reinado de Fernando VI, siendo secretario de Marina Zenón de Somodevilla y Bengoechea (marqués de la Ensenada), cuando la preocupación de este último por dotar, en el menor tiempo posible, a la Armada de una poderosa flota hizo que dirigiera a su monarca sendos informes fechados el 18 de junio de 1747 y 28 de mayo de 1748 donde le expuso tanto la necesidad de construir 50 navíos de línea en un plazo de ocho años como el objetivo de construir anualmente 21 navíos, seis de ellos en Ferrol.

Fue el 11 de diciembre de 1748 cuando Cosme Álvarez, director general del nuevo Departamento de Ferrol, dirigiría al secretario de Marina, el citado Ensenada, un presupuesto sobre el costo de realizar cuatro gradas en un nuevo establecimiento industrial, independiente del arsenal para que no afectara el curso de las obras de aquel, que se ubicaría en el monte de Esteiro y que, según en una primera estimación, ascendía a 3.531.294 reales de vellón.

El 12 de febrero de 1749 Ensenada confirmaría a Cosme Álvarez la voluntad de S.M. de que se construyeran en aquel paraje las cuatro gradas propues-

nombre de «Astillero de Monte Real», que al poco tiempo (5) cambió por el de «Astillero de Esteyro». Las obras, al parecer, comenzarían de manera inmediata. Aun así, su carácter el de establecimiento provisional, y en este sentido se le dieron las pertinentes garantías al propietario de los terrenos, el Cabildo de Mondoñedo, el día 2 de abril.

El 5 de agosto de 1749 se ordenaría construir dos navíos, una fragata y un paquebote en las futuras cuatro bancadas de las que dispondría el nuevo establecimiento. En el mes de marzo de 1750 llegarían a España el irlandés Richard Rooth y el británico Matthew Mullan, que fueron captados durante el celeberrimo viaje de espionaje industrial que Jorge Juan realizó a Inglaterra, siendo encargados ambos de la dirección de las obras para la construcción de los buques.

En el mes de junio del mismo año dos de las gradas estaban terminadas, por lo que se puso la quilla, el día 8 de aquel mismo mes, a dos navíos, los denominados *Fernando* (6) y *Asia*.

En ese lapso, Cosme Alvarez, al darse cuenta de las facilidades que ofrecía el terreno compuesto por roca pizarra con venas de cuarzo, escribió de nuevo a su ministro proponiendo que se hicieran otras ocho bancadas, a lo que accedería Ensenada con gusto en un escrito fechado el 29 de julio. Completadas las otras dos gradas, de las cuatro aprobadas inicialmente, durante el mes de agosto, se procedió a plantarse las quillas los días 14 y 27 de aquel mes de la fragata *Galga* y paquebote *Marte* respectivamente. Un año después se finalizaron las obras en la quinta y sexta gradas y se botaron el paquebote *Marte* (3 de marzo de 1751) y el navío *Fernando* (9 de septiembre de 1751), por lo que quedaron libres la 4ª y 1ª grada, en la que no se plantó la quilla a ningún buque más debido a que aquellas primeras construcciones eran experimentales; es decir, se tuvo la precaución, antes de seguir adelante con la construcción de nuevos navíos, de ver qué resultado daban en la práctica aquellos. Como su construcción no fue muy lograda (7), el marqués de la Ensenada convocó en febrero de 1752 a desplazarse a Madrid a los constructores ingleses con el objeto de «que queden acordadas y resueltas las principales reglas y medidas que uniformemente deberán de seguirse en la fábrica de navíos.

(5) El último documento oficial en el que aparece con esta denominación es el fechado el 14 de septiembre de 1751.

(6) En muchas fuentes secundarias aparece mal citado como *San Fernando*, pero hay que aclarar que se le puso el nombre en honor del rey reinante, no de otro anterior.

(7) Fueron los únicos buques que se construyeron en Ferrol siguiendo al ciento por ciento el sistema constructivo inglés. Al parecer, las ventajas del nuevo sistema no pudieron ser incorporadas con propiedad en estos buques, pues se dio la circunstancia de que las maderas de aquellos se encontraran ya cortadas siguiendo las proporciones establecidas por Antonio Gaztañeta (o sistema español), lo que hizo que sobre todo los navíos no resultaran muy logrados, al quedar a medio camino entre un sistema y otro. Fueron en general unas naves pequeñas para su categoría (64 cañones), de dos cubiertas artilladas y regularmente ejecutados. Y es que al poco tiempo quedó constancia de que los barcos no eran todo lo sólidos estructuralmente que debían ser y tenían problemas de estanquidad.

Se formó así una Junta de Constructores presidida por Jorge Juan cuyo principal objetivo era evaluar los trabajos realizados y resolver los problemas hasta entonces observados en aquellos experimentales buques.

Tras varios meses de trabajo, el resultado de todas aquellas discusiones quedaría plasmado en el memorial *Maderas de roble necesarias para fabricar un navío de 68 cañones* donde se dibujaban todas las piezas necesarias, sus dimensiones y formas de ensamblarlas que posibilitaban construir bajo este método un buque de dicho porte. Nacería así un nuevo sistema de construcción que fue conocido como «inglés» o «a la inglesa»; si bien en los últimos años ha sido bautizado como «Jorge Juan» debido a que si bien tenía su base en las técnicas que observó el marino y sabio en su viaje de espionaje a las islas, no fue menos cierto que sólo se adoptaría una parte del sistema de construcción británico, ya que Jorge Juan añadiría principios físico-matemáticos a aquél. Siendo ecuanímes, dicho sistema fue más bien ecléctico.

La ventaja del sistema inglés (ahorro de madera y menor desplazamiento de los nuevos buques) permitía la fabricación de series de buques iguales en un tiempo récord. Esto explica que, incluso antes de darse por sentadas las conclusiones de dicha Junta de Constructores, y terminadas como contamos en el mes de abril las ocho gradas que ampliaban a doce el número de aquellas de las que disponía nuestro astillero (8), el marqués de la Ensenada ordenara, el 15 de julio, la construcción de idéntico número de navíos, que por su número fueron conocidos por «El Apostolado».

Ínterin en el mes de marzo de 1752 finalmente se botaron la fragata *Galga* y navío *Asia* los días 10 y 17 respectivamente, quedando así vacías la 3ª y 2ª gradas.

De esta manera los navíos *Vencedor* y *Glorioso* ocuparían el 11 de septiembre de aquel año la primera y segunda grada, respectivamente, el *Guerrero* la tercera el 6 de septiembre, y por último, el *Soberano* la cuarta también el día 11; del aquel mes.

Esto significa que la primera y la cuarta grada quedaron libres durante un poco más de un año y que no se construyó buque alguno durante ese tiempo.

Esto lo prueba el manuscrito conservado en el Archivo del Museo Naval con la referencia «Ms. 2215-12» fechado el 15 julio de 1755 cuyo enunciado es el siguiente: *Estado que comprende el número de buques empezados a construir en el Astillero de Ferrol en 1750, con expresión de los días en que se pusieron sus quillas y los que en que se botaron al agua, así que de la situación en que estaban a mediados de julio de 1755* (9).

(8) Aunque no se sabe con total seguridad, es aceptado por los más prestigiosos historiadores que las obras de la constitución del astillero concluirían en torno a 1753, año en que ya dispuso de la docena de gradas aprobadas, que seguían la configuración de la costa, formando un arco bastante acusado.

(9) Curiosamente fue reproducido íntegramente y sin errores en el Estado General de la Armada para el año de 1847, dato que señalo por ser más accesible para el investigador de cualquier parte de España.

97.	Arce ^o Castilla - +	64	Lo construyó en Ferrol D. Ricardo Rort el año ⁸⁵ 1751 y el de 71 mandandole el Marq ^o de Castina lo porho contemporáneo en su ra cruz en cuyo suceso se hizo digno de recomendación el Sr. D. Nave D. J. Iba de Espada unido oficial q ^o se halla a bordo p ^o q ^o a sus acertadas disposiciones y valor porno de uno L. salvacion la gente y el Rey la de muchos oficiales.
98.	Leg ^o Africa - +	64	It. en 74 el año 1752, y el de 62 en q ^o fue atacada la Havana se echo a pie que p ^o cerrar el Puerto alon Encuentro su Com. D. J. G. Garganta tomo el mando del Castillo de la Punta
99.	Arce ^o Africa - +	74	En año de 54 se previno de O. Orden en 12 de Nov ^o y 11 p ^o para este nombre al q ^o se estava construyendo en Cadix el q ^o se voto al agua en 52, y ally se distinguo en 1809.
100.	Leg ^o Oriente - +	74	Se concluyo en Ferrol el año 1753. En el de 75 mandandole D. Stanacio Naranda concurrir al ataque de Argel, y al conato del 14 de Febro de 77 al mando de D. Juan Suarez
101.	Colo. - +	68	It. en 74. 74. y el de 68 se deslizo en el mar en un arrend
102.	Septentrion - +	60.	It. Nave lo construyo Oriast en Cartagena i fu. el 1 ^o q ^o se uso ally. En 1753: En 1776 asistio a la toma de 5 ^{ta} Catalina i mas operaciones de la costa del Brasil mandado p ^o D. Ant. Osorno y Herrera, y en 83 se perdio sobre las Malaga al mando de D. Diego Luceado.

En él, y como puede comprobar el lector, pues era obligado reproducirlo para ilustrar este trabajo, no aparece por ninguna parte buque alguno denominado *Castilla*. Al ser un documento coetáneo nacimiento del asti-

llero, le debemos dar toda la credibilidad y validez que intrínsecamente tiene.

Un error perpetuado en el tiempo

Llegados a este punto, se preguntará el lector cómo se ha llegado a asignar al astillero de Ferrol este navío. La explicación hemos intentado encontrarla «buceando» en las fuentes documentales a las que hemos tenido acceso.

La primera referencia errónea que hemos localizado al respecto la encontramos en el *Suplemento al Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal dedicado al Rey Nuestro Señor* por el doctor Sebastián de Miñano publicado en 1827. En él, el teniente coronel Arenal y La Cuesta se encarga de corregir y ampliar la voz «Ferrol», pues en el tomo IV de la citada obra la descripción que se hizo de la aún villa no fue muy lograda, lo que motivó la queja de varios lectores. En el epígrafe «Primeras construcciones navales», el oficial cita como primer navío construido en Esteiro el *Castilla* en el año 1751, al que siguen el *San Fernando* (*sic*), hecho, según se indica, el mismo año, y el *Asia*, construido en 1752.

Tampoco la magna obra publicada por Madoz en 1846 ayudó a deshacer el equívoco, pues en su *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar* se limitó a reseñar en idéntico orden lo apuntado por Arenal.

Es en el año 1847 cuando en nuestra opinión se intenta corregir el desatino, al incluirse en el Estado General de la Armada de ese año una copia «en limpio» del manuscrito que motiva este artículo. Es evidente que el oficial encargado de elaborar el tomo recibió la orden expresa de insertarlo, pues es el único caso que conocemos en toda la historia de la publicación en que se incluye un documento de este tipo. Lamentablemente, y debido a ser una obra que, aunque de obligada consulta para el estudioso naval, es lógico que no se lea página a página al estar dividida en varios epígrafes con su respectivo índice que facilita la localización de la información susceptible de interés, su publicación pasó totalmente desapercibida.

La siguiente referencia errónea es la de Montero Aróstegui, en su obra *Historia y descripción de El Ferrol*, publicada en 1858, que sigue insistiendo en el error de Arenal.

Pero sin duda el que más daño ha hecho, por aparecer en una fuente primaria, es otro manuscrito conservado también en el Museo Naval cuya referencia es «Ms. 2215-24». Este documento elaborado en 1866, al ser aquel año el último al que se hace referencia, es una especie de informe en el que se relacionan (en teoría) todos los navíos que habían pertenecido a la Armada hasta el momento de su elaboración. Esto ha llevado a muchos investigadores a dar como cierta la existencia de este navío.

Como puede comprobar el lector en la segunda ilustración que incluimos, el escribiente señala al supuesto *Castilla* y omite al *Fernando* apuntando «Se construyó en Ferrol por Ricardo Root (*sic*) el año 1751...»

En 1888 Taxonera, en su obra *El arsenal de Ferrol*, coloca en primer lugar al navío *San Fernando* (*sic*), luego al *Castilla* y por último el *Asia*, orden que repetiría primero el teniente de navío Suanzes en su artículo «La construcción del Arsenal de Ferrol», publicado en la *Revista General de Marina* en marzo de 1921; y después, en 1942, el académico y vocal del Patronato del Museo Cortarelo Valledor, en su artículo «Real de Esteiro», publicado también en la *Revista General de Marina*. A partir de aquí reseñar a todos los autores que han caído en el error sería repetitivo y estéril (10).

No obstante, otros autores «no han caído en la trampa» tan fácilmente. Por orden cronológico citaremos a Fernández Duro, que en su obra *Disquisiciones Náuticas* (A la Mar la Madera) (11) señala, cuando cuenta el origen del astillero de Esteiro, lo siguiente: (...) y en ellas [las gradas] por Real Orden de 5 de agosto de 1740 se pusieron las quillas de los navíos *Asia* y *San Fernando* (*sic*) (...). Otro ejemplo nos lo da Fort y Roldán, en su obra *La flota ferrolana*, (12) publicada en 1897, donde manifestaba dudas sobre la construcción en Ferrol de este navío, y ya en 1909, en la serie de artículos que sobre la historia del establecimiento publicó en el *Boletín de la Real Academia Gallega* (13), acaba por no mencionarlo siquiera. Más recientemente, Blanco Núñez, en su magnífico libro *La construcción naval en Ferrol* (14), mostraba sus dudas al respecto, limitándose a reseñar, por no haberlo investigado con profundidad, lo que decían las distintas fuentes.

Quizá el defecto más común que tenemos todos los que nos dedicamos a escribir sobre el pasado es dar como buenas ciertas informaciones de otros autores que nos merecen toda solvencia. Tampoco se puede contrastar cada dato de los que tomamos en fuentes primarias o secundarias, sobre todo si el tema susceptible de investigar no es el motivo principal de nuestro trabajo, por lo que no quiero que este artículo, en ningún caso, se interprete como crítica a los autores reseñados; es más, no debería sorprendernos el error, pues para llegar al profundo conocimiento de la historia de nuestra Armada aún nos queda mucho camino por recorrer.

A modo de conclusión, podríamos recordar la celeberrima frase de Goebbels cuando afirmaba que «una mentira cien veces repetida acaba siendo verdad». Espero que a partir de la publicación de este artículo, y en el caso del navío *Castilla*, deje de ser así.

(10) En el magnífico libro *El buque en la Armada española* se incluye como anexo un listado de construcciones en el que aparece el buque señalándose que fue construido en Ferrol. Otro ejemplo nos lo ofrece VEGA BLASCO en su artículo «La infraestructura naval en el Siglo de las Luces», publicado en las páginas de la *Revista* (Núm. 71 del año 2000 pág. 39).

(11) Obra publicada en 1880, pág. 247.

(12) FORT Y ROLDAN, Nicolás: *La flota ferrolana*. Imprenta de *El Correo Gallego*, Ferrol, 1897.

(13) FORT Y ROLDÁN, Nicolás: «El Astillero Ferrolano». *Boletín de la Real Academia Gallega* núms. 25, 26, 27 y 28 del año 1909.

(14) BLANCO NÚÑEZ, José María: *La construcción naval en Ferrol*. 1726-2011. Navantia, Madrid, 2011.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivos

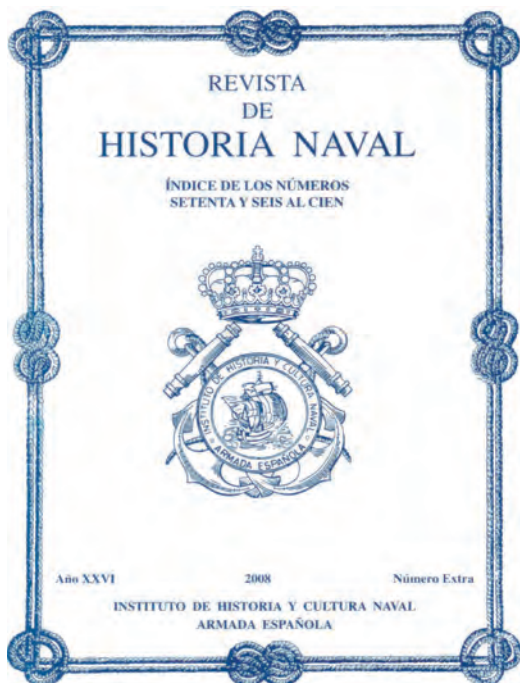
- Archivo General de Marina Álvaro de Bazán
AGMAB Arsenales Leg: 2786
AGMAB Arsenales (Construcción) Leg: 3764
- Archivo General de Simancas
Leg. 406 f.107.
- Museo Naval
Manuscrito (Ms) 2215 (12)
Manuscrito (Ms) 2215 (24)

Bibliografía

- BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Armada española en la segunda mitad del siglo XVIII*. Izar Construcciones Navales. S.A., Madrid, 2004.
- La construcción naval en Ferrol. 1726-2011*. Navantia, Madrid, 2011.
- BURGOA, Juan J.; ARACIL, Carlos de: *La Incorporación de Ferrol de La Ilustración a La Corona*. Club de Prensa de Ferrol. Ferrol, 2009.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.
- FORT Y ROLDAN, Nicolás: *La flota ferrolana*. Imprenta de «El Correo Gallego». Ferrol, 1897.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio; APESTEGUI, Cruz; PLA, Jorge; ZAMARRÓN, Carmen: *Modelos de Arsenal del Museo Naval. Evolución de la construcción naval española, siglos XVII-XVIII*. Lunweg Editores, Madrid, 2004.
- LOZANO RODRÍGUEZ, Francisco José; GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Pedro; MARTÍNEZ CORTÉS, Antonio José: *La Marina y la ría de Ferrol*. Club de Prensa de Ferrol, Ferrol, 1997.
- MEIIDE PARDO, Antonio: *Contribución a la historia de la industria naval de Galicia. Los arsenales de Ferrol en el siglo XVIII*. Congreso Internacional de História dos Descobrimentos, Lisboa, 1961.
- MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada Española en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981.
- MONTERO ARÓSTEGUI, José: *Historia y descripción de El Ferrol*. Ferrol, 1858.
- RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española. 1730-1980*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares S.A. Madrid, 1980.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: *La obsesión por el orden académico. El Arsenal de Ferrol*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2011.
- TORREJÓN CHAVES, Juan; RODRÍGUEZ-VILLASANTE, J.A.; VALVERDE, I: *La actividad naval militar. Influencia en su entorno*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares. Madrid, 1991.
- VV.AA.: II Centenario de las enseñanzas de ingeniería naval. Madrid, 1975.
- VV.AA.: «Ángel del Arenal e o Ferrol da Ilustración», en *Cuadernos Ártabros*, núm. 2. Centro Ártabro de Estudios, Ferrol, 2002.
- VV.AA.: «Arsenales y construcción naval en el siglo de la Ilustración». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 41. Madrid, 2002.
- VV.AA.: «A construcción naval na ría de Ferrol». *Cuadernos Ateneo Ferrolán*, año XX, núm. 19, 2008.

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

LA HISTORIA VIVIDA

José Antonio OCAMPO

En recuerdo del cañonero *General Concha*

Las frecuentes revueltas que tenían lugar en los alrededores de Melilla a principios del siglo XX indujeron a España a llevar a cabo la ocupación de la Restinga y de cabo de Agua, operaciones en las que la Armada tuvo una importante labor de apoyo que cumplir. Y durante esos años mantuvo una flota en misión de vigilancia de costas, transporte y auxilio en la zona, con base en Cádiz. El cañonero *General Concha*, del que traemos hoy un apunte a esta sección de la REVISTA, estuvo encargado de estas labores de vigilancia y del bombardeo de los aduarez de Tensamán desde el comienzo de las hostilidades.

Al amanecer del 11 de junio de 1913, este cañonero, en su misión de vigilancia, encalló accidentalmente en los arrecifes de la playa de Busicú, de la cabila de Bocoya, a unas cinco millas de la bahía de Alhucemas, a causa de una niebla cerrada que apenas dejaba ver a unos pocos metros de distancia y de la fuerte corriente del Estrecho. Quedó el buque a merced de los ataques del enemigo, que dominando las alturas podía hacer fuego a placer sobre el indefenso buque, al que, por otra parte, intentaba asaltar por mar en numerosos grupos, hasta lograrlo en un abordaje imposible de detener. La aparición del cañonero *Lauria*, que frenó al enemigo con fuego de cañón, favoreció la llegada a su costado de un bote procedente del *Concha*. Muerto el comandante, capitán de corbeta Emiliano Castaño Hernández, y herido el segundo, alférez de navío Rafael Ramos-Izquierdo y Gener, pudo escapar parte de la dotación. Posteriormente los moros pasaron una nota exigiendo la rendición a cambio de la vida de los supervivientes. No hubo contestación y la refriega continuó hasta que el segundo comandante accidental, cuando el agua inundaba ya la cubierta superior, ordenó el abandono de buque, quedando a bordo un reducido número de hombres útiles y los heridos. Los moros hicieron prisioneros a los que quedaron y se los llevaron a tierra.

Posteriormente el cañonero fue destruido por la artillería del *Reina Regente*, el *Recalde* y el *Lauria*.

Damos por supuesto que el tema del accidente del *General Concha* es conocido por nuestros lectores. Digamos entonces que no es precisamente de su hundimiento de lo que queremos hablar hoy, sino de una de sus consecuencias, y de ahí esta especie de introducción esquemática que hacemos a modo de recordatorio, cuyo objeto es que se pueda interpretar mejor el contenido de

la carta que sigue y que se refiere a la recuperación de los cadáveres en poder de los moros.

En la *Revista General de Marina* de noviembre de 1913 encontramos una especie de nota necrológica, firmada por el comandante de Infantería Julio López Marzo, que recogemos textualmente a continuación:

«Con motivo de noticias publicadas por la Prensa, dando cuenta del hallazgo de los restos de nuestros infortunados compañeros del crucero *General Concha* en las playas de Alhucemas, rindiendo culto al compañerismo y al cariño y franca amistad que en vida me unió al bravo e ilustrado comandante de aquel barco, capitán D. Emiliano Castaño, escribí con fecha del pasado mes de octubre al digno teniente coronel D. Roberto Gavilá Gavilá, comandante militar de Alhucemas, interesándole detalles de la humanitaria obra realizada por él, como asimismo ciertos datos de identificación, sepultura y demás realizados en honra de aquellos leales servidores de la nación.

»Con plausible diligencia el señor teniente coronel Gavilá contesta a mis requerimientos, con la siguiente, hermosa y patriótica carta:

»El comandante militar de Alhucemas, 25 de octubre de 1913.

»Sr. D. Julio López Marzo.

»Mi estimado amigo:

Muchas gracias por las lisongeras (*sic*) palabras que tiene usted para conmigo en su apreciable carta del 17. Gestiones realizadas con vivos y muertos en la catástrofe del *Concha* nada de particular tienen, y si hubo algo de extraordinario en tan sentido y desgraciado suceso, solo a la Providencia se debe el acierto. Después de la varadura del *Concha*, ya no permitieron estos salvajes moros que nadie hiciera nada a favor de nuestros hermanos, ni con muertos ni con vivos, costando no pocas súplicas, dinero y amenazas para que a los muertos se les enterrara, esperando oportunidad para poderlos traer y darles cristiana sepultura. Se presentaron unos moros y, mediante una cantidad, ofrecieron traer los cadáveres, y una vez realizado, se hizo por un oficial médico el debido reconocimiento, de cuyo resultado manifestó no tenía inconveniente en asegurar que el cráneo de uno de ellos presentaba orificio de bala y, además, por la edad representaba tener de cincuenta a cincuenta y cinco años, y que era del comandante del barco señor Castaño, manifestación que se hizo constar en acta que yo, como juez, firmé; otro, que representaba de treinta y cinco a cuarenta años no cabe dudar fuera del maquinista señor Paredes, que murió, y los otros tres, que representaban de veinte a veinticinco años, debían ser de marineros. Trajeron un montón de huesos sin que pudiera saberse cuales eran de cada uno; entonces los médicos fueron arreglando cadáveres completos y resultaron cinco, más algunos huesos de otros, y como no era

posible averiguar los que pertenecían a cada uno, se pusieron todos en una caja y juntos se enterraron. La sepultura es propiedad de esta Junta de Arbitrios, la que se reunió disponiendo darla a perpetuidad, ocupando el nicho número 25 de 2º patio. También esta Junta ha dispuesto poner una lápida con la siguiente inscripción: 'El comandante del cañonero *Concha* D. Emiliano Castaño, el maquinista D. Antonio Paredes y tres marineros dieron su vida por la Patria el día 11 de junio de 1913 =R. I. P.=. Las familias y el pueblo de Alhucemas, les dedican este recuerdo.

»Supongo le doy cuantos detalles desea, quedando en complacerle en cuanto le sea útil y de mi dependa, suplicando dé mi sentido pésame a la pobre señora que tan injustamente llora la muerte de un valiente y usted reciba el afecto de un compañero y amigo q. s. m. e. Roberto Gavilá.».



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 Funcación, 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

DOCUMENTO

A propósito de Federico Gravina

Carta del embajador napolitano don Girolamo Gravina, duque de Santa Elisabetta, a don Antonio Barceló, en Gibraltar, a favor de su sobrino el teniente de fragata don Federico Gravina y Napoli, embarcado en el jabeque *San Luis* como segundo comandante.

Archivo Municipal de Palma de Mallorca. Fondo Barceló

Mio sig. mio On. sig.

Si trova imbarcato sopra il Siabeco, il signor come
eccellente Comandante il Tenente di Sesata D.^{no} Federico
Finina mio Nipote, e figlio del sig. Luca di S.^{to} Michele
Palermitano e principe di questo Regno. Ora avendo saputo
che la Clemenza di questo Augusto Monarca facendo giusti-
zia a' suoi particolari meriti, ed ai molti importanti ser-
gij resi nella Sua Reale Marina, viene di conferirle il
supremo comando di tutte le forze Navali destinate al
Blocco della Piazza di Gibilterra, nelle quali è anche
compreso il Siabeco. Il signor mi prendo la libertà di sac-
comandare efficacemente a S.^{ta} M.^{ta} l'anzidetto mio Nipote
pregandola a compiacersi impiegarlo in tutte quelle occa-
sioni che potranno essere utili all'averito del Reale servizio,
come anche vantaggioso a potersi distinguere nella sua
carriera, per cui finora ha sempre manifestato il mag-
gior zelo, e buona condotta, su questa lancia adunque
avanzo a S.^{ta} M.^{ta} tali mie vive preghiere, le quali devono aver
luogo sempre e quando crederà il mio Nipote meritevole della
S.^{ta} M.^{ta}, e protezione. Io poi che prendo il maggiore intere-
se per l'attuale sua onorifica ed importante commissione, profitto
con piacere della presente congiuntura per procurarmi l'onore della
Sua conoscenza, come pure l'altro di qualch'altro comando, con cui
comproverò la distinta considerazione, ed speranza con cui mi raffermo

Di S.^{ta} M.^{ta}
M.^{ta} 30. luglio 1779 =
sig. Antonio Barcelo
Gibilterra

Di S.^{ta} M.^{ta}
D. S. M. 3. 1779.
L. Duca de' S.^{ti} Elisabetta

DOCUMENTO

Traducción

Ilustrísimo Señor mío:

Se encuentra embarcado en el jabeque *San Luis* como 2º Comandante el Teniente de Fragata Don Federico Gravina mi sobrino e hijo del señor duque de San Miguel palermitano y Grande de este Reino. Ahora, habiendo sabido que la clemencia de este Augusto Monarca haciendo justicia a sus méritos personales y a los muchos e importantes servicios rendidos en su Real Marina acaba de conferirle el mando supremo de todas las fuerzas navales destinadas al bloqueo de la plaza de Gibraltar, en las cuales está comprendido el jabeque *San Luis*, me tomo la libertad de recomendar eficazmente a V.S.I. a dicho sobrino, rogándole se complazca empleándolo en todas aquellas ocasiones en las que pudiera ser útil al Real Servicio, así como ventajoso para poderle distinguir en su carrera, puesto que hasta ahora siempre ha manifestado el mayor celo y buena conducta. Con esta confianza envío a V.S.I. tan vivo ruego, el cual habrá de cumplirse siempre y cuando crea que mi sobrino se hace acreedor de su estima y protección. Yo, a la vez que me intereso por su honorífica e importante comisión, aprovecho con placer la presente coyuntura para tener el honor de conocerle, como también su otro y digno mando, con lo que puede comprobar la distinguida consideración en la cual me reafirmo.

El Duque de Santa Elisabetta

De V.S.I.
Madrid 30 julio 1779
Señor D. Antonio Barceló
Gibraltar

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Archivo Municipal de Palma de Mallorca

José Antonio OCAMPO ANEIROS

Retazos epistolares para una biografía del contador de la Armada don Tadeo Álvarez de Ocampo

La costumbre de buscarle, utilidad a mis muchos paseos allí donde me encuentre en cada momento, siempre con la Historia Naval entre ceja y ceja, hizo que un buen día, callejeando por la ciudad de Palma de Mallorca, me «tropezase» con un edificio semioculto por un refrescante jardín, para la época de estío, que pude comprobar que albergaba un archivo francamente interesante: el Municipal de esa ciudad. Empujado por la curiosidad, crucé la puerta de entrada en busca de un archivero. Mi curiosidad me llevó a preguntar por el fondo o fondos del almirante mallorquín don Antonio Barceló y Pont de la Terra, tema que nos tenía ocupados en el Instituto precisamente la edición de una biografía de este almirante salida de la pluma de Ramón Codina Bonet, a cuya paciente labor debemos la remisión de estos apuntes. Preguntado el archivero, como decimos, por los fondos de Barceló, me mostró una amplia mesa sobre la que había apilados gran cantidad de documentos, que dijo tratarse de la correspondencia del almirante, aún sin clasificar. Amablemente me indicó que podía hacer cualquier investigación, si esa era mi intención. No era así, ni osé poner las manos sobre aquel tesoro. Más bien me quedé como estaba, separado un par de metros de la mesa. Pero mantuve presente en mi mente aquel lugar hasta que las necesidades de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL me indujeron a recurrir a aquella información, hoy en numerosas cajas, y la muestra que ahora trato de transmitir a nuestros lectores y que debo a la amabilidad y tesón del mismo Ramón Codina, amigo y colaborador nuestro, se refiere a la correspondencia del contador de la Armada del título, que encontré llamativa por tratarse de alguien con el apellido Ocampo, envuelto totalmente en los problemas logísticos de una escuadra de jabeques. No es, por tanto, una biografía, sino algunas cartas sueltas cuyo contenido, extractado por mí y orientado al tema biográfico, tiene por objeto dirigir la atención de los investigadores y estudiosos hacia este archivo. Esta es la muestra.

Este escrito lo firma el brigadier don Antonio Barceló, en Barcelona, el 8 de septiembre de 1767, y está dirigido al baylío frey D. Julián de Arriaga. Como se puede leer, el contador de navío D. Tadeo Álvarez de Ocampo, deseando permanecer en el destino por los motivos familiares que se detallan en el documento, recurre a Barceló, a cuyas órdenes había estado en destinos y comisiones, sabedor de la rectitud y celo con que el marino mallorquín juzgaba a sus subordinados y colaboradores en cuanto a la eficiencia demostrada en el ejercicio de sus funciones. Y tal vez por la pulcra exactitud en el desempeño de sus responsabilidades, el brigadier no dudó en dirigirse al baylío, entonces secretario del Despacho de Marina, en los términos y fecha más arriba indicados, abogando a favor del suplicante, con el vivo testimonio de que « (...) encontrándome con falta de víveres en comisión de transporte de tropas cumplió [su patrocinado Ocampo] plenamente y a mi satisfacción (...) », y le ruega al baylío « (...) que ejerza su poderosa protección para que en lo sucesivo tenga algún alivio con que atender a su dilatada familia dejándole con destino en el *Nuestro Señor* (...) ».

Parecía consistente el vínculo profesional entre Barceló y Ocampo pues, posteriormente, en 25 de septiembre de 1772, un documento fechado en Cartagena y firmado por el primero, dirigido al ilustrísimo señor D. Jacinto ... [apellido ilegible] revela que «(D. Tadeo Ocampo me dice el favor que he merecido de V. S. Ilustrísima al que franqueó para el fin al que mi súplica interesaba (...) », de lo que se deduce que don Tadeo Ocampo, siempre asegurándose de no cometer errores, actuó autorizado por dicho ilustrísimo señor en auxilio del solicitante, sin que sepamos la naturaleza de este socorro.

En otra ocasión el brigadier Barceló remite una mercancía a Álvarez Ocampo, quien tiene que recibirla y hacerse cargo de ella, y le indica que el portador es de confianza para cobrarla. Así que el 4 de noviembre de 1780 le comunica desde Cádiz « (...) Mediante haberme prevenido V. S. el patrón a quien podría entregar los 575 reales y 30 maravedíes del importe del chocolate, digo que el mismo Juan Serafín que lo conduce será seguro portador (...) ».

En cierta ocasión D. Tadeo Álvarez de Ocampo, en el estricto cumplimiento de una de las facetas de sus funciones, pone de relieve ante el ya jefe de escuadra D. Antonio Barceló que « (...) el Ministro D. Joaquín de Rivera no me ha enviado el abono de 240 reales (...) ». Esta cantidad adeudada a la administración que representaba el contador la concreta en términos de haberla abonado « (...) por equivalente a dietas y transporte de herramientas que por razón de hacer su viaje por tierra desde el día 20 del pasado, corresponden a los Maestros y Carpinteros de Ribera (...) ». El traslado a los destinos de estos dos maestros se tuvo que hacer por tierra, porque había sido tan adverso por mar « (...) que el tiempo contrario los hizo regresar dos veces a esta bahía (...) ». Justificado lo cual, y con un montante crecido por lo complicado del viaje, le dice al mencionado jefe de escuadra el olvido del ministro Rivera, añadiendo « (...) y así espero que V. S. se sirva hacerle memoria (...) », es decir, sin confundir los conductos ni implicarse indiscretamente, ya que

Don
Muy s. mmo. Con
motivo de dar en
toto Cumplim.^{to} á
la Real Cédula de V. M.^{ta} que manda valen
ala mara alij Bu
quey de m. mmo. mmo.
selo participo á V. M.
paraq. por m. mmo.
concerna á p. mmo.
ala Esquadra y su
Comand. los auxilia
es debidos y precisos
á que se verifique

con exactitud y
bocheas lo mismo
dado por el Sr. en
su referencia Sr. De
terminar.

Dijé guarse a
Sr. en la Pura
don 25. de Sep. de
1785.

D. L. M. de
Sr. P. aff. Sr.

Antonio Barceló

Sr. D. Thadeo Alvarez de Campo

correspondía a aquel mando intervenir en la deuda directamente y no al contador. Esto es, además de puntualizar con una objetividad admirable que es «(...) para que se puedan datar en la cuenta (...)», y pide que se justifique por escrito de certificación mediante « (...) el documento que me dirija (...) ». Fechado en Cádiz a 14 de noviembre de 1780. Firma: Tadeo A. Ocampo.

Y así, más.

Acerca de los contadores

Anotemos ahora algunos datos sobre estos contadores de la Armada, cuyos esfuerzos en la organización de la logística, sobre todo en las grandes expediciones, no han sido hasta ahora suficientemente reconocidos.

La creación del Cuerpo Administrativo en 1717 tuvo como cargos principales los de contador principal, departamental, contador de navío, contador de fragata y contador de arsenales.

S.M. el rey D. Fernando VI, al remover de sus puestos a sus secretarios de gobierno en el palacio del Buen Retiro, el 20 de julio de 1754, dispone que el conde de Valparaíso se haga cargo de la Secretaría de Estado y del Despacho « (...) de mi Real Hacienda (...) » y exhorta a todos ellos a que su prudencia « (...) se aplique a restablecer los atrasos que padecen estas oficinas (...) » pues se han experimentado desórdenes, atrasos, pobreza (...), casos en que debo aplicar eficaz remedio (...) ». Entre las subdivisiones del dicho Ramo de Hacienda se encontraba la de Contadurías.

En esta ocasión se nombra a don Julián de Arriaga secretario de Indias y Marina, y un mes después, el 26 de agosto, el rey le prescribe que « (...) será de vuestra inspección privativa (...) »; y detalla todo lo que correspondía a las armadas, astilleros, construcciones de bajeles, armamento, víveres, pertrechos, municiones de guerra, matrículas de mar, naufragios, presas, comercio marítimo, etcétera. Y añade, « (...) y me daréis cuenta de todos los caudales que sean precisos para acudir a todos los gastos que se ofrezcan a la Marina y pasaréis aviso al ministro de Hacienda a fin de que los facilite (...) ».

Al mismo tiempo que hace estos nombramientos, el rey manda que « (...) cese el Marqués de la Ensenada [y que] se lleve preso a Granada (...) », y lo mismo sucede con don Agustín Pablo de Ordeñana, que fue llevado preso a Valladolid.

Por otra parte, don Manuel de Terán, barón de la Linde, caballero de la Orden de Santiago, había sido nombrado comisario ordenador de los ejércitos de S. M. y contador principal de Marina y del Ejército y del Principado de Cataluña, en cuyo oficio estaba refundido el antiguo de maestre racional en virtud de la Real Orden de 2 de octubre de 1770 y otras anteriores. Le seguiría, en orden a una más reducida jurisdicción, su hermano Alejandro Antonio de Terán quien, entre otros cargos, ostentaría el de contador principal en el Departamento de Cádiz, en 1782.

Entre los muchos ejemplos hallados de cuidados y advertencias, seleccionamos aquel en que el recién ascendido capitán de navío don Antonio Barceló, en 30 de agosto de 1769, propone a don Julián de Arriaga la construcción de cinco barcos aprovechando los despojos de otros y maderas sobrantes « (...) con lo que no se perjudicaría al Real Erario (...) ». Y este otro. Aquel en que a primeros de 1772 propone un sistema de transporte de reemplazos de marinería perteneciente a las matrículas peninsular e isleña, aprovechando salidas, puertos de destino y capacidades de los barcos « (...) en beneficio de la Real Hacienda (...) ». Y, siempre con la misma recomendación, le indica don Pedro Castejón desde Cartagena, en 28 de mayo de 1774, « (...) excuso recomendarle a la práctica de que depende la economía y arreglo tan esencial en los muchos consumos que se causan en una Marina (...) ».

La organización administrativa y las exigencias que tenía que cumplir esta administración requerían un aparato burocrático muy eficaz, una de cuyas piezas fundamentales era una plantilla de eficientes servidores de la administración real, los contadores de la Armada, de afinada rectitud y reconocido prestigio. Dichas virtudes las atestiguan los innumerables legajos repletos de folios documentales, cuyas formas y contenidos inspiran, al detalle, autoridad y responsabilidad; claridad, orden y confianza, porque eran categorías debidas que aseguraban la pulcritud de su leal conducta ante quien quisiera someterla a prueba, y porque de ellos dependía el éxito de su aplicación en el día a día de los asuntos de la Armada.

Resumimos, invitando al lector a pararse unos minutos a pensar en las palabras que en esta documentación se reiteran con un especial y grave acento: *erario, tesorería, contaduría, recaudación, caudales y administración*.

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. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

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, ATIS, 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.

NOTICIAS GENERALES

CONFERENCIAS

Blas de Lezo, un marino de leyenda. Pontevedra (España)

Dentro del ciclo «Marinos legendarios de la Armada española en el siglo XVIII», el miércoles 23 de mayo de 2012, el coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón Fontenla desarrolló el tema «Blas de Lezo, un marino de leyenda» en el Museo Massó de Pontevedra. La increíble biografía de este singular marino, quien a lo largo de su agitada vida se fue dejando parte de su cuerpo en sus numerosos combates navales, fue desarrollada por el conferenciante de una forma ágil y amena, como solo un profesional de la milicia es capaz de hacer.

El coronel Aragón pertenece a la plantilla de este Instituto de Historia y Cultura Naval y tiene a su cargo el Departamento de Patrimonio Naval Sumergido en el momento de redactar esta noticia. Participó en las tres primeras campañas científicas españolas en la Antártida y en numerosas jornadas y coloquios sobre este tema.

Aprovechamos la ocasión para decir que en este Museo Massó se conserva uno de los diarios de navegación de la expedición que el ilustre marino Blas de Lezo mandó en el año 1733 para reconquistar la ciudad de Orán. Diremos también que el visitante puede apreciar, entre otras piezas expuestas, el mascarón de proa del navío *San Telmo*, construido en el arsenal de Ferrol en 1778.

Para más información dirigirse a:

Museo Massó.
Avda. de Montero Ríos, s/n, Bueu (Pontevedra).
Tlfno.: 986 321838
C/e: museo.massos@xunta.es

XV jornadas de Historia Militar. Madrid (España)

Organizadas por la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), dentro del programa de conferencias establecido para el mes de junio de 2012, durante los días 14 y 27 de este mes tuvieron lugar en el aula magna del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) las XV Jornadas de Historia Militar, dedicadas esta vez al «Desembarco de Alhucemas».

NOTICIAS GENERALES

El programa se dividió en dos sesiones, que se desarrollaron los días mencionados anteriormente. La primera sesión fue presidida por el general de división del Ejército del Aire Tomás Ramos Gil de Avalle, jefe de la Escuela de Altos Estudios de la Defensa (EALEDE), quien dio la bienvenida a los asistentes y presentó a los ponentes de esta sesión. La segunda sesión estuvo presidida por el teniente general Alfonso de la Rosa Morena, director del CESEDEN y presidente de la CEHISMI, quien, a su vez dio la bienvenida a los asistentes e hizo la presentación de los ponentes de esta segunda sesión.

He aquí la programación:

Primera sesión: 14 de junio de 2012

«El desembarco de Alhucemas. Antecedentes», por el capitán de navío José María Blanco Núñez (R), del Instituto de Historia y Cultura Naval.

«El desembarco de Alhucemas. Desarrollo del asalto anfíbio», por el capitán de navío Mariano Juan y Ferragut (R), del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Segunda sesión: 27 de junio de 2012

«El desembarco de Alhucemas. Operaciones en tierra», por el coronel Juan Salafranca Álvarez.

«El desembarco de Alhucemas. Operaciones aéreas durante el desembarco», por el general de división del Ejército del Aire (R) José Sánchez Méndez.

En esta segunda sesión se dedicó un espacio a un turno de preguntas en el que intervinieron los ponentes de ambas sesiones.

Para más información dirigirse al

Cnel. de Artillería D. Herminio José Fernández García
Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN)
Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI)
Paseo de la Castellana 61, Madrid
Tlf.: 91 3482582 Fax: 91 3482553/54
C/e: hfergar@et.mde.es

Semana Naval de la Armada en Madrid

Durante los días del 21 al 30 de septiembre de 2012 la Armada española ha celebrado en Madrid la II Semana Naval, en la que se desarrolló un programa de actos con el objetivo de difundir aspectos interesantes relacionados con nuestra Marina y con la cultura naval en general. Resumimos a continuación el programa interpretando el interés de nuestros lectores.

Del viernes 21 al domingo 30 de septiembre

Exposición de los finalistas de los Premios Virgen del Carmen 2012, de pintura y fotografía en el vestíbulo de la entrada por la puerta de la calle Montalbán del Cuartel General de la Armada.

Estará abierto el Museo Naval tanto para disfrutar de sus fondos como para visitar las exposiciones temporales.

También se podrá contemplar la exposición fotográfica de la Armada en la calle Montalbán.

Lunes 24 y martes 25 de septiembre

Se organizó un seminario en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, sobre «La dimensión marítima de Europa y España: necesidad de una estrategia».

La primera sesión, el lunes 24 a las 18.00, se dedicó a la condición marítima de Europa y España, en una conferencia magistral de apertura y una ponencia con panel posterior en la que participaron especialistas del sector marítimo de reputado prestigio.

La segunda sesión, el martes 25 a las 10.00, se dedicó a la tecnología. Se trataron aspectos como la innovación tecnológica y la estrategia marítima y la ciberdefensa, desarrollados por especialistas en los campos de las nuevas tecnologías y las comunicaciones del mundo empresarial.

La tercera sesión, el martes 25 a las 18.00, enlazó con lo tratado en las sesiones anteriores para argumentar la necesidad de contar con una estrategia marítima de seguridad.

Miércoles 26 de septiembre

En el aula magna de la Escuela de Guerra Naval, en Madrid, en sesión de mañana, tuvo lugar la II Jornada Cívico-militar de Pensamiento Naval. La primera ponencia trató sobre el tema «Los intereses nacionales de España en su entorno geopolítico», impartida por María Dolores Algora Weber, profesora de Relaciones Internacionales e Historia Contemporánea de la Universidad San Pablo-CEU.

De la segunda ponencia, que trató el tema «Reflexiones sobre posibles actividades de la Armada en apoyo de la protección y proyección de los intereses estratégicos nacionales», se hizo cargo el capitán de navío (R) Ramón Márquez Montero, coordinador del foro.

A continuación tuvo lugar un coloquio.

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, se desarrolló un panel de tres ponencias de unos 20 minutos cada una sobre los «antecedentes históricos de la dimensión marítima española.», en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid. Estas conferencias enlazan con el seminario principal de la semana, que trataba de la «Dimensión marítima de Euro-

NOTICIAS GENERALES

pa y España y la necesidad de una estrategia marítima», y aportaron la perspectiva histórica fundamental en la que se basa la importancia actual de nuestro sector marítimo.

La sesión de apertura corrió a cargo del contralmirante director del Instituto de Historia y Cultura naval, José Antonio González Carrión, a cuyas palabras siguieron las ponencias:

«Las armadas de las monarquías hispánicas (siglos XVI-XVIII)», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de la Universidad Complutense de Madrid (U. C. M.).

«La Armada de los Borbones en el siglo XVIII», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (R).

«Personajes y acontecimientos poco conocidos de la Armada del siglo XIX», por Mariano Juan Ferragut, capitán de navío (R), del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Coloquio con los asistentes.

Del lunes 24 al jueves 27 de septiembre

Durante estas fechas tuvo lugar un seminario de navegación astronómica en la Escuela de Guerra Naval, en sesiones de tarde, dirigido a todos aquellos que se interesan por la navegación, la astronomía y la historia de la ciencia, y, particularmente, a los licenciados en Náutica, Física, Geografía e Historia, así como, naturalmente, para los marinos tanto profesionales como aficionados.

Jueves 27 de septiembre de 2012

En el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, se llevó a cabo el acto de presentación del libro *Edad Moderna. I. Ultramar y la Marina*, v. III, t. I de la obra *Historia Militar de España*, de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), CESEDEN.

La *Historia Militar de España* es una obra de actualización científica que pretende la difusión de la historia de la guerra y de lo militar como fenómeno cultural y social de gran relevancia.

El recorrido histórico que se traza en el relato de los acontecimientos que se describen se plasma en cinco volúmenes, cada uno de los cuales comprensivo de diferentes períodos, coordinados por un especialista de reconocido prestigio.

La labor de un selecto grupo de investigadores viene a actualizar en las páginas de esta obra colectiva los conocimientos sobre Historia Militar de España, aportando nuevas líneas de investigación en esta materia.

La presentación tuvo lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid. Fue presidida por el almirante jefe de Estado Mayor, a quien acompañaban el director del CESEDEN, Alfonso de la Rosa Morena; el director de la Real Academia de la Historia, Miguel Ángel Ladero Quesada, y el académico Hugo O'Donnell, coordinador de la obra.

Viernes 28 de septiembre

En el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en sesión de mañana, se impartió la conferencia «Mencía Calderón», relacionada con la exposición «No fueron solos», a cargo de la escritora Elvira Menéndez.

Sábado 29 de septiembre

Organizada por la Real Liga Naval Española, en su vertiente de concienciación y divulgación de temas relacionados con la mar, entre los que se encuentra la promoción y divulgación del modelismo naval, se celebró el Foro de Modelismo Naval «Ocho Sillones», en su 8ª edición, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, acto coordinado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, en sesiones de mañana y tarde. Se expusieron los modelos en el vestíbulo del salón de actos, estableciéndose turnos de presentación y exposición de los trabajos de cada uno de los participantes.

Presidió el acto de apertura el contralmirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval. José Antonio González Carrión, acompañado por el subdirector del Instituto de Historia y Cultura Naval y por dos representantes de la Real Liga Naval.

La Junta de calificación estuvo formada por el contralmirante director del Museo Naval, José Antonio González Carrión, el capitán de navío Jesús Bernal García, jefe del Departamento de Historia Naval del Instituto de Historia y Cultura Naval, Miguel Godoy Sánchez, restaurador del Museo Naval, Florentino Fernández, capitán de la Marina Mercante (R), de la Real Liga Naval Española, y Luis Fariña Filgueira, ingeniero naval y mecánico, de la Real Liga Naval Española.

Al autor del modelo ganador se le concedió un premio y tendrá la opción de exponer el modelo durante un año en el Museo Naval de Madrid. A todos los participantes se les entregó un diploma de participación.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
 Juan de Mena, 1.-28014 Madrid
 Tfno.: 91 3795050. Fax: 91 379 5945
 C/e: ihcn@fn.mde.es

JORNADAS Y SEMINARIOS

XLV jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 23, 24 y 25 de octubre de 2012, tendrán lugar en Madrid las XLV jornadas de Historia Marítima dedicadas en esta ocasión al tema «España en Filipinas».

NOTICIAS GENERALES

Las sesiones se desarrollarán en salón de actos del Cuartel General de la Armada, en sesiones de tarde, según el programa que sigue:

Martes 23 de octubre

Después de la apertura de los actos por el contralmirante director del Instituto se desarrollará la siguiente ponencia:

«Borneo en la consolidación de España en Filipinas», por Alicia Castellanos Escudier, doctora en Historia de América.

Miércoles 24 de octubre

«El Galeón de Manila: significado y trascendencia», por el capitán de navío (R) Mariano de Juan y Ferragut, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

«Organización de la Marina en Filipinas», por el capitán de navío (R) Hermenegildo Franco Castañón, del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Jueves 25 de octubre

«La presencia española en el Pacífico: de la Ilustración al *Desastre*», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid.

«El arte español en Filipinas», por el Rvdo. Padre Blas Sierra de la Calle, sacerdote agustino, director del Museo Oriental de Valladolid.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
C/ Juan de Mena, 1-1º. 28071 Madrid (España).
Tlf.: 91 379 5050. Fax: 91 379 5945.
C/e: ihcn.@fn.mde.es

RECENSIONES

BLANCO NÚÑEZ, José María: *La construcción naval en Ferrol (1726-2011)*. Navantía, 2011, 174 páginas, ilustraciones, cuadros numéricos.

La colección «Bazán», de la que hoy es depositaria Navantía como heredera legítima de la Empresa Nacional Bazán e Izar, es sin lugar a dudas uno de los exponentes más valiosos de la historia marítima española en sus diferentes perspectivas, pero ha dedicado una lógica y especial atención a la construcción naval en sus diferentes épocas, fases, proyectos y modalidades, y fruto de ello es la importante bibliografía que atesora sobre el tema.

Desde 1980 que abrió la serie Manuel Ramírez Gabarrús, con su análisis en líneas generales sobre la construcción naval española (1730-1980), hasta el correspondiente a la última Navidad, *La construcción naval en Ferrol (1736-2011)*, magistral estudio del capitán de navío Blanco Núñez, cruceros, fragatas, unidades navales de combate y hasta las embarcaciones del Tren Naval de la Armada han compartido el listado anual de la empresa, junto a otras notables aportaciones, por lo que la construcción naval, en sus agitados procesos de elaboración, sus logros e incluso sus frustraciones, ha sido pieza fundamental en este recorrido histórico.

El capitán de navío Blanco Núñez, que ya dejó en esta misma colección la impronta de sus conocimientos y su condición de marino ilustrado en dos libros de la colección (*La Armada española en la primera y segunda mitad del siglo XVIII*) nos ofrece ahora *La construcción naval en Ferrol (1736-2011)* desde una amplísima perspectiva enriquecida con espléndidas fotografías (muchas de ellas inéditas), cuadros sistemáticos y datos estadísticos; en suma, un ejemplo de buen quehacer que lo confirma como uno de los mejores tratadistas de temas histórico-navales de nuestro tiempo.

Aunque en el citado libro de Ramírez Gabarrús y el de la actividad naval militar de Juan Torrejón, Juan A. Rodríguez Villasante e Isidoro Valverde, se ofrece una visión de conjunto de la construcción naval en los tres departamentos marítimos, el libro de Blanco Núñez es un aporte decisivo en la trayectoria del astillero ferrolano difícilmente superable y que dejará satisfechos no solo a los expertos, sino también a los profanos.

La simple lectura del índice de su capitulado ya establece el exacto perfil del hilo conductor que nos lleva desde el ingreso de Ferrol en el ámbito de la Real Armada hasta la reconversión de «Bazán» en «Navantía», pasando por «Izar»; las Leyes de Maura y Ferrándiz y las que siguieron, que marcaron una pauta en la política naval española; los buques de la República y sus connotaciones con la guerra civil y las carencias de la posguerra. Todo está tratado con impecable minuciosidad, con un lenguaje claro y conciso que facilita su lectura.

No sabemos si en los proyectos editoriales de Navantía figura el análisis de la construcción naval en los restantes astilleros departamentales (La Carraca y

RECENSIONES

Cartagena); lo que sí podemos afirmar sin temor a equivocarnos es que Blanco Núñez ha colocado el listón muy alto.

El prólogo, del también capitán de navío Santiago González Llanos, refleja con precisión y acierto el recorrido capitular, y la carta introductoria del consejero delegado de Navantia, Luis Cacho, destaca los valores del autor y su obra; factores ambos muy a tener en cuenta y a los que se une el recensionista de este libro excepcional.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La goleta Providencia: la Cruz de la Conquista*. Editorial Noray, Barcelona 2012, 444 páginas.

Con puntualidad cronométrica, bien trazado su derrotero, esta nueva zarpada de la saga marinera de los Leñanza -la tercera generación ya es protagonista de su tiempo- nos sigue conduciendo por los canalizos de la Historia, de la forma atrayente y sugestiva de la que el autor hace gala en todas sus entregas.

La narrativa de Luis Delgado se distingue por la coherencia de planteamientos, desde los ajustados moldes de la trama y su fidelidad al «tempo» histórico sin evasiones o subterfugios, lo que le permite abarcar un amplio campo de posibilidades, que sus personajes saben interpretar con hondura y solvencia.

En la goleta *Providencia* se muta el escenario, con la puesta en escena de la leyenda en ajustado acoplamiento a las singulares y específicas características de los distintos avatares de la saga. Estamos en 1824, en los perfiles de la ominosa década, y Fernando VII, que no ha perdonado ni olvidado nada, ha ordenado al ministro de Marina que, con la necesaria reserva, un buque de la Real Armada intente la recuperación de una cruz de extraordinario valor y una antigua talla de Nuestra Señora del Rosario, se conserva en un abandonado monasterio cercano a la ciudad californiana de Monterrey, empresa nada fácil dado que los primeros pasos de la joven república mexicana, no tienen favorables ecos para España. Y es a La Habana, donde llega el joven Leñanza a bordo de la goleta *Providencia*, el lugar elegido para el inicio de la operación, que debe recuperar la cruz de la Conquista que hunde sus raíces en los años de Hernán Cortés y las otras valiosas piezas para el tesoro español. Un peligroso itinerario en el que no van a faltar obstáculos, riesgos y sobre todo autoexigencia en el cumplimiento de la misión.

Como dice su autor, «por primera vez en su colección de novela histórica naval, no se abordan hechos históricamente contrastados, pero en todo caso posibles penetrando en el campo de la leyenda, sin que por ello baje un ápice su interés argumental» y así se puede constatar en prólogo, de imprescindible lectura, para seguir con un mayor conocimiento de causa, las incidencias del capitulado.

Acción, intriga, devaneos sentimentales... Todo el hábil y sorpresivo engranaje que el autor sabe imprimir a cada libro, no están en absoluto ausente de este, que puede entenderse como algo fuera de rumbo con respecto a los

anteriores, pero nos emplaza para el próximo «vuelto a la normalidad» y que a buen seguro será pieza relevante en tan sorprendente encuadre.

JOAQUINET, Ángel: *Nuestros piratas*. Editorial Noray. Barcelona 2012, 246 páginas.

Tras el éxito de la primera edición, diez años atrás, el autor vuelve a conectar con sus lectores, que asumen gustosamente esta nueva reaparición y se integran en los avatares de la piratería española, con la lección aprendida de que «en todas partes cuecen habas», porque no todos los hombres del ojo tuerco, pata de palo o loro al hombro fueron ingleses, franceses u holandeses. También los hispanos «echaron su cuarto a espadas» y no precisamente para darnos lustre y gloria

Ciertamente existen numerosas obras sobre la realidad histórica del fenómeno pirático, la mayor parte cargando tintas sobre los foráneos que a veces disfrazados como corsarios, pero mayormente como bucaneros o salteadores de mares y costas, dejando su triste huella de sangre y fuego bajo pabellones de tibia y calavera. Pero también con manifiesta ingenuidad se ha querido transformar en injustificada mitificación al ladrón y asesino con el romántico aventurero desfacedor de entuertos o vengador de oprimidos. Ángel Joaquinet, en su acertado estudio, no se deja llevar por corrientes sensibleras y en lenguaje distendido, y su habitual estilo ameno y directo, nos relata andanzas y avatares de aquellos compatriotas que por diversas razones o conveniencias de orden político ejercieron el oficio activo de la piratería y el corsarismo.

Con descarnada claridad el autor proclama que «España ha sido cuna de grandes piratas» y si se quiere descafeinar algo el término, «el corsarismo ha constituido una práctica de vida cotidiana», pero España fue también víctima de la codicia y la destrucción, por la magnitud de su imperio y la abundancia de caudales que les llegaba de América.

Un bien estructurado capitulado y una atractiva presentación por parte de la Editorial Noray en atractivo formato coadyuvan también a resaltar los valores de este libro de amplia acogida entre sus lectores.

MAESTRO, Manuel: *La mar en el Pentagrama*. Letras del Mar y Fundación Mapfre Guanarteme, Madrid, 2011, ilustraciones. (CD con piezas musicales).

La Fundación Letras del Mar, desde los animosos impulsos de su presidente, Manuel Maestro, destacado escritor y publicista, esta vez en colaboración con la Fundación Mapfre Guanarteme, ha editado primorosamente *La mar en el Pentagrama*, en el que su autor evidencia, como en anteriores entregas de poemas o artículos, su devoción marinera en la más amplia ejecutoria, y que alcanza su relieve en la singularidad y alcance de sus títulos.

RECENSIONES

La mar en el Pentagrama es una ofrenda musical a cuanto el mar comporta en ritmo, armonía y amplitud de perspectivas; una interpretación global de una fuente de inspiración que anima al autor a una profesión de fe.

Perfectamente estructurada, la obra realiza un amplio recorrido vivencial, desde la música clásica a la religiosa, de tan acusada proyección marinera como la Salve o la Oración de la Noche, para proyectarse también en la canción popular de diferentes orillas. En todo ello se advierte la percepción real de cuanto el mar aglutina, conjuntado en sentimientos musicales de grandeza, devoción, nostalgia o sensibilidad.

Con la solvencia acreditada de buen narrador y destacado investigador, Manuel Maestro presta un impagable servicio a la cultura naval, en una exposición amena y distendida de cuanto la música significa y cuenta en el mar, completada con la incorporación al libro de un cedé en el que se recoge una selección de piezas comentadas a lo largo del libro; un libro de amable lectura y que se lee y escucha en perfecta sinergia.

J.C.P.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFORMACIÓN
Y PUBLICIDAD
74301990-001-0001



9 770212 467007