

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 119

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXX

2012

Núm. 119



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: cuarto 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>	7
<i>Corrigiendo errores se progresa. La obra náutica de Porter y su autor</i> , por Mariano Cuesta Domingo y Alfredo Surroca Carrascosa	9
<i>El combate naval de Puerto Cabello en 1823</i> , por Agustín Ramón Rodríguez González.....	33
<i>Matagorda, el dique y la marina militar</i> , por Gerardo Manuel López García.....	47
<i>Las expediciones de don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, a las islas Canarias (1555-1559)</i> , por Patricia Millán de Silva.....	69
<i>La enseñanza naval en el pensamiento doctrinal del almirante Miranda</i> , por Jaime Antón Viscasillas	91
<i>La historia vivida: Los constructores del dique seco Reina Victoria Eugenia de Ferrol</i> , por José Antonio Ocampo.....	117
<i>Documento: Patente de corso española del siglo xvii</i>	121
<i>La Historia Marítima en el mundo: Ciclo de conferencias «Marinas pequeñas» en Maynooth (Irlanda)</i> , por José Antonio Ocampo	129
Noticias generales	135
Recensiones	143

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Mariano Cuesta Domingo es Catedrático de Historia de los Descubrimientos y Exploraciones. Universidad Complutense. Posee varios premios y condecoraciones, españolas y extranjeras. Ha sido Vicepresidente de la Asociación Europea de Estudio de las Exploraciones y Descubrimientos y Director del Seminario de Descubrimientos y Cartografía (IEIP); Conservador del Museo de América de Madrid; es Vocablibliotecario de la Junta directiva de la Real Sociedad Geográfica, etcétera, y es miembro de varias Academias y Sociedades. Ha publicado numerosos artículos y libros; varios en el Instituto de Historia y Cultural Naval.

Alfredo Surroca Carrascosa es físico especializado en geofísica por la Universidad Complutense de Madrid y ha ejercido su profesión en los laboratorios de la Compañía General de Electricidad de Francia y en los de la Universidad de Toulouse dentro del campo de la piezoelectricidad y dieléctricos sólidos. Ha ocupado cargos de responsabilidad en empresas multinacionales francesas, italianas, americanas y japonesas principalmente en el campo de las telecomunicaciones desde donde ha prestado sus servicios a organizaciones internacionales. Su permanente interés por el mar, la navegación y la náutica le ha llevado a impartir conferencias relacionadas con esas materias y con la cartografía náutica publicando artículos y obras sobre estas cuestiones entre las que destacan las recientes sobre la cartografía hispánica y sobre los errores de la navegación española en el s. xvii. Es miembro de la Real Sociedad Española de Física, de la Real Sociedad Geográfica, de la Real Liga Naval Española de cuya Comisión de Cultura es el Presidente, de la Real Asamblea de Capitanes de Yate y del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid.

Agustín Rodríguez González nació en Madrid en 1955, es doctor en Historia por la Universidad Complutense de Madrid, profesor de universidad y académico correspondiente de la Real Academia de la Historia desde 2008. Ha publicado hasta la fecha veinticinco libros entre los que destacan *Política Naval de la Restauración, 1875-1898* (1988); *Isaac Peral, historia de una frustración* (1993 y 2007); *Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica* (1998); *La fragata en la Armada Española, 500 años de Historia* (2003); *Trafalgar y el conflicto naval angloespañol del siglo xviii* (2005) y *Galeras españolas: del Egeo al Mar de la China* (2007), teniendo actualmente en prensa: *La reconstrucción de la escuadra: planes navales españoles 1898-1920*, así como colaboraciones en una treintena de obras colectivas y más de un centenar de artículos. Por sus trabajos ha merecido hasta la fecha la concesión en cuatro ocasiones del premio «Virgen del Carmen» de la Armada Española. Además ha obtenido el «Almirante Moreno» de la *Revista General de Marina*, el «Ángel Herrera» a la mejor labor de investigación en Humanidades de la Fundación San Pablo-CEU y otros. Es miembro distinguido del Instituto Almirante Brown y tiene la cruz del Mérito Naval con distintivo blanco por su aportación a la Historia Naval Española.

Gerardo Manuel López García es doctor en Ingeniería Naval y catedrático de Construcción Naval. Es miembro del Comité Español del Germanischer Lloyd de Hamburgo; es presidente del Comité de I+D de la Sociedad de Clasificación de Buques de España. Vicepresidente de Asesoría Naval, S.A., es también Consejero de Sertosa, Box Marine S.A. y Alvamar, S.A. Teniente de complemento, M.N.U., en el Cuerpo de Ingenieros Navales de la Armada, ha trabajado como ingeniero naval en Cádiz, Madrid, La Coruña, Gijón, Ceuta, Buenos Aires y El Callao. Es autor de los libros: *Estructura del Buque Tecnología y Cálculo. El Proyecto Solang* (Soldadura automática angular). *La trastienda de Trafalgar. El teniente general José Justo Salcedo*. López García pertenece a la Asociación de Amigos del Museo Naval de Madrid.

Patricia Millán de Silva es licenciada en Humanidades por la Universidad San Pablo CEU, especializándose en historia moderna de España a través del Máster de Historia de la Monarquía Hispánica de la Universidad Complutense de Madrid. Ha participado en el programa Erasmus durante el curso 2008-2009 en la Universidad Maria Santissima Assumpta de Roma y realizado actividades profesionales en el sector histórico-militar desempeñando tareas diversas en la Biblioteca y Archivo del Instituto de Historia y Cultura Militar.

Jaime Antón Viscasillas es licenciado en Derecho por la Universidad de La Coruña, máster en Paz, Seguridad y Defensa, y diplomado en Estudios Avanzados de Derecho Constitucional (Doctorado). Titulado superior de Gestión y Servicios Comunes de la Administración General del Estado, desde 2006 está destinado en la Escuela de Especialidades Fundamentales de la Estación Naval de La Graña (ESENGRA). Ha sido oficial del Cuerpo de Intendencia de la Armada (Militar de Complemento, Escala Superior de Oficiales) durante ocho años. Actualmente es teniente de navío de la Armada, en condición de reservista voluntario. Fue profesor de diversas disciplinas jurídicas en la Escuela Superior de Turismo de Ferrol (centro adscrito a la UNED; Diplomatura universitaria de Turismo) y de alumnos guardiamarinas (Cuerpo de Especialistas-Administración) en la ESENGRA. Colaborador de la *Revista General de Marina*, es autor de diversos trabajos de investigación y de artículos publicados en prensa y revistas técnicas sobre temas jurídicos, históricos y de actualidad.

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

Presentamos hoy un nuevo número de la *Revista de Historia y Cultura Naval*, el segundo de una nueva etapa del consejo rector, que creemos que responderá a las expectativas que nuestros lectores tienen cada vez que una de ellas cae en sus manos.

La actividad del Instituto no ha cesado ni un minuto y podemos decir que ha sido en ocasiones frenética. No solo porque el día a día aumenta considerablemente su volumen de trabajo sino, y lo que es más importante, porque sus actividades cara al exterior han sido numerosas.

Desde la aparición de la última REVISTA, la número 118, se ha tenido que emplear a fondo para conseguir que la que el lector tiene en sus manos vea la luz; no tenemos más remedio, si no queremos profundizar demasiado, que echarle la culpa a la crisis. Pero aquí estamos.

El Instituto ha organizado/participado en las siguientes actividades celebradas en el Cuartel General de la Armada: Panel sobre la dimensión marítima española, antecedentes históricos con tres conferencias a cargo del Excmo. Sr. D. Enrique Martínez Ruiz, Ilmo. Sr. D. Marcelino González Fernández e Ilmo. Sr. D. Mariano Juan y Ferragut; Real Liga Naval Española foro de modelismo coordinado por el Ilmo. Sr. D. Jesús Bernal García, jefe del Departamento de Historia del Instituto; España en Filipinas con cinco conferencias a cargo de la Sra. D^a Alicia Castellanos Escudier (leída por el Ilmo. Sr. D. José María Madueño Galán), Ilmo. Sr. D. Mariano Juan y Ferragut, Ilmo. Sr. D. Hermenegildo Franco Castañón, R.P. D. Blas Sierra de la Calle y Excmo. Sr. D. Enrique Martínez Ruiz y la presentación de los libros *Avatares de la guerra española en la mar*, del Excmo. Sr. D. José Cervera Pery, y *Otros cincuenta barcos españoles* del Ilmo. Sr. D. Marcelino González Fernández. Del interés de estas actividades es muestra la afluencia de público y los debates generados tras cada presentación.

Las actividades previstas no son menos interesantes: por una parte, la conferencia «El Tribunal Marítimo Central» que impartirá su presidente, Excmo. Sr. D. Enrique Pérez Ramírez, y por otra la que lleva por título «Lo militar en las Constituciones desde 1812 hasta hoy», que lo será por el Excmo. Sr. D. José Ángel Sande Cortizo.

Solo nos resta aprovechar esta oportunidad para desear a todos los que de alguna forma están en, con, por y para la Armada y la investigación, conocimiento y difusión de su patrimonio cultural, unas fiestas de Navidad donde la felicidad, la paz, la tranquilidad y el amor sean los pilares que sustenten nuestras actuaciones.

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

CORRIGIENDO ERRORES SE PROGRESA

La obra náutica de Porter y su autor

Mariano CUESTA DOMINGO
Catedrático de Historia

Alfredo SURROCA CARRASCOSA
Geofísico

SE ha afirmado con fundamento que, cuando se hace referencia a algún tema americanista o de carácter náutico con respecto a un ámbito local o regional, el argumento domina con decisión en la consideración del lector, en la valoración del investigador, en la deferencia del estudioso. Así ha sucedido siempre, y de tal manera ha ocurrido con redoblada reiteración desde 1992 debido a la efusión de conmemoraciones. Con motivo del cuarto centenario del nacimiento de Pedro Porter Casanate, se ha promovido un trabajo (1) sobre este personaje aragonés que escribió un breve libro crítico sobre la navegación y el pilotaje en su época, cuando su autor contaba solamente veintiún años, no podía presumir de gran experiencia y aún carecía de una formación empírica sólida; y, sin embargo, ahí estuvo su obra, a disposición del lector de su época así como interesa al investigador posterior. El autor sintió la necesidad de exponer sus ideas, y lo hizo de forma sencilla, corta y concretando los detalles, como se hace cuando se quiere ser leído.

Desde el punto de vista bibliográfico, las referencias al personaje no son excepcionales; sin embargo, son escasos los estudios biográficos, si exceptuamos las aportaciones de Alvaro del Portillo (1947 y 1982 la 2.^a ed.) en su tesis doctoral, y Arco (1947); poco después (1950) hizo aparición el librito de Gascón de Gotor, de carácter hagiográfico; Holmes (1963) hizo referencia a

(1) El ejemplar tomado como base procede del convento de Carmelitas Descalzos de Huesca. Su referencia antigua es G^o VI/ 71/ 9697/10.378. Fue reimpresso en 1971, aunque tal reedición ha sido recogida por José Ignacio González-Aller mediante una reproducción digital, cuando esta técnica comenzó a popularizarse. Aprovechando la efeméride, la Real Liga Naval Española (RLNE), y nosotros en su nombre, ha publicado una edición facsimilar del ejemplar que existe en la Biblioteca del Museo Naval de Madrid (MN) con la crítica necesaria y un estudio biobibliográfico de Cuesta y Surroca: *Pedro Porter Casanate y su Reparación a errores*.

Porter en su estudio sobre los intereses expansivos neohispanos; Mathes (1971) recogió una serie de documentos sobre el protagonista, incluyendo su *Reparo a errores*; finalmente, Manuel Gracia Rivas (1989) publicó *El sueño del Nuevo Reino de Aragón*. Otros le dedican más o menos páginas, en función del objetivo de su estudio. En cuanto a las fuentes documentales, los manuscritos capitales se hallan atesorados por el Archivo General de Indias, el General de Simancas y el de la Corona de Aragón, así como el Museo Naval, la Biblioteca Nacional de España y otros en América.

El personaje

Ha quedado demostrado que Pedro Porter Casanate nació en Zaragoza (1611), dentro del matrimonio de Juan Porter y Esperanza Casanate, que tuvo siete hijos que nacieron en una sucesión y regularidad matemática (2). Los estudios de Pedro Porter fueron sus vivencias en las naves y su convivencia en los diversos escenarios en lo que se vio inmerso. Ingresó en 1627 en las compañías de la Armada del Mar Océano y de la Guarda de las Indias, con la misión de proteger las flotas de Indias en su retorno; la flota se hallaba mandada por el famoso Capitán General, que tuvo importantes actuaciones tanto en las Pequeñas Antillas como en la costa sudamericana; estuvo también bajo el mando de Fadrique de Toledo y de Antonio de Oquendo. Sus primeras acciones de guerra sucedieron en Francia, socorriendo al puerto de La Rochella. Un año después (1628) combatió a los piratas en el entorno peninsular, en Finisterre y Sanlúcar.

De mayor riesgo y en tierras muy alejadas y exóticas fueron las acciones en que participó en el Caribe; se trataba de desalojar a los piratas instalados en el «arrabal de las tierras indias» (3), las islas de San Cristóbal y Nieves; fue un buen momento para obtener información náutica de aquellos extraños. Tuvo conocimiento de sus modos de alistamiento, el origen ecléctico de sus grupos, su costumbre de saber quiénes tenían alguna información sobre la navegación por regiones de su interés o conocimiento de las riquezas que pudieran obtener (p. 75 de *Reparo*).

Pedro Porter supo ganarse la simpatía de sus oficiales y comandantes y, a su regreso a España, fue ascendido al empleo de alférez. Inmediatamente viajó a Indias en la flota de Antonio de Oquendo; tras ocho años de instrucción y de observación, de hechos de armas, tanto en mar como en tierra, se sintió capaz de plantear alguna crítica, las suficientes para haber pasado a la historia con mayor énfasis en estos aspectos que por sus combates.

(2) Francisco (1609), Juan José (1610), Pedro, Teresa (1612), Sebastián (1613), Cipriano (1614) y Estefanía (1615).

(3) CUESTA DOMINGO, M.: «La fundación de Estados en el *arrabal* de las tierras indias. San Cristóbal y Nieves», REVISTA DE HISTORIA NAVAL, I, 3: 66-84. Madrid, 1983.

Porter en América

El premio a su dedicación y esfuerzo le llegó a Pedro Porter de inmediato; con un informe favorable de Fadrique de Toledo (25 enero 1634), el rey dio su *placet*. Antonio de Oquendo le nombró capitán de mar y guerra y le dio el mando de un patache, el *San Antonio*, con una dotación de 35 hombres. Su nueva travesía del océano tenía por objeto recaudar los capitales hacendísticos con destino a Cartagena de Indias. Pocos después, en 1635, se hallaba en la Nueva España dispuesto para afrontar nuevas empresas.

Una de las fronteras más complejas de las Indias era la relativa al septentrion neohispano. Por tierra era especialmente complicada; por mar, particularmente dificultosa. Se buscaba con insistencia un paso que uniera el Mar del Sur con el Atlántico en la zona templada, había contradicciones sobre la insularidad o peninsularidad de California, y un siglo de ensayos y errores no parecían haber dejado la cuestión suficientemente dilucidada. La existencia de pesquerías perlíferas en su entorno inmediato constituía un aliciente y la convertía en un área de tensión activa para ambiciosos y compañías explotadoras. Las aportaciones geográficas más importantes se hallan en el reconocimiento epidérmico de la península por ambas fachadas, bien que sin llegar a recorrerla en su integridad. La acción descubridora en la Mar del Sur puesta en ejercicio por Hernán Cortés durante la primera mitad del siglo XVI merece ser subrayada, aunque sus intereses más próximos hay que buscarlos en longitudes más occidentales; la actuación más inmediata fue la de Francisco de Ulloa (4), sin duda la más notable, llegando a alcanzar los 30° N. Poco después se amplió el conocimiento costero a partir de esa latitud: entre los navegantes más acreditados de mediados de siglo se halla Bartolomé Ferrelo, que —en tiempos del virrey Mendoza— sobrepasó el cabo Mendocino (1542) y alcanzó los 44°. Durante el resto del siglo los reconocimientos efectuados no tuvieron resultados significativos en cuanto a la expansión exploradora.

Sin embargo, durante el medio siglo que va desde el ensayo y fracaso de la Compañía de Santonis, Castillo y Lobato (1585) hasta la primera licencia otorgada a Pedro Porter Casanate (1636), hizo su aparición un nuevo elemento de interés económico: las pesquerías de perlas. Algunos protagonistas se distinguieron por encima del conjunto, aunque con resultados desiguales: Sebastián Vizcaíno, Tomás Cardona, Juan Iturbe, Francisco Ortega, Nicolás Cardona (5).

Que Pedro Porter presentara un proyecto al virrey (marqués de Cerralbo, 1635) entra dentro de lo previsible, dada su experiencia, fama y razonable ambición. En consonancia con todo ello, este zaragozano se levantó por encima de los intereses puramente mercantiles para, a la vieja usanza de las capitulaciones de descubrimiento, proyectar —a su propia costa— el reconocimiento y demarcación de tierras, y el redescubrimiento costero con instrumentos fabri-

(4) NAVARRO GARCÍA: *Francisco de Ulloa*.

(5) HERNÁNDEZ, Aparicio: *La Compañía de los Cardona*.

cados por él mismo (6). Era un momento crítico de competencia de intereses por las perlas, con pleitos (7) de por medio, de él mismo entre otros, contra Francisco Vergara y Esteban Carbonell; el resultado para Porter fue ruinoso: sus materiales fueron confiscados. Pedro Porter, tenaz, volvió a pedir al virrey marqués de Cadereyta autorización para realizar —a su propia costa, tanto en la provisión y aprovisionamiento de navíos como en el alistamiento de la gente— el descubrimiento del golfo de California, así como de las costas septentrionales y occidentales neohispanas (8). Tampoco en esta ocasión pudo Porter poner en práctica su plan. Antes de proceder al tercer y definitivo intento en California, se vio forzado a abrir un paréntesis en su trayectoria americana y a sufrir un luctuoso suceso en el Caribe y soportar una derrota en toda regla en aguas europeas. En busca de apoyo real directo, embarcó rumbo a España (1637), pero al pasar por el estratégico canal de Bahamas fue capturado por piratas holandeses; salvado de tan penosa situación, llegó a Cartagena de Indias vía Curazao.

En la corte (1638) la situación convulsa no hizo que se dilatara y únicamente obtuvo una ayuda de costas (25 escudos) y el nombramiento de capitán para un galeón de la escuadra de Lope de Hoces. Embarcado en aquella escuadra (9), Porter sufrió una derrota y la pérdida de un hijo (10) —él mismo se salvó echándose al mar y nadando aferrado a un tablón—. Posteriormente volvió a la corte y colaboró con sendos catedráticos del Colegio Imperial para la realización de experimentos, medidas y observaciones para conocer la estabilidad fluvial de la región, como recuerda en su citada *Relación ajustada* (11).

Los dos viajes a California

Una real cédula (8 de agosto de 1640) (12) le autorizaba a cargar hasta ocho toneladas (13) para llevar cuantos instrumentos, armas y demás pertrechos necesitara; a tal efecto era nombrado cabo-almirante de mar y guerra (14). Para

(6) Hoja de servicios de Pedro Porter. MN, Ms. 1509. «Relación ajustada de los servicios del almirante D. Pedro Porter Casanate» (Lima, 1655, septiembre, 15). BN [Biblioteca Nacional de España], Ms. 6438, f. 14-21.

(7) AGI (Archivo General de Indias), Patronato, 31; AGI, Guadalajara, 133.

(8) *Ibidem*.

(9) La que ha sido denominada pomposamente «escuadra de Lope de Hoces» no era más que una docena de navíos desabastecidos y escasamente tripulados por gente de mar y guerra.

(10) Sobre la existencia de tal hijo, del que se carece de referencias documentales, se han realizado algunas hipótesis. Gracia Rivas pg. 45, apunta que entonces tendría unos 11 años y calcula que su padre debía contraer en el momento de la concepción 16; lo atribuye a un amor adolescente zaragozano.

(11) En este mismo documento se verifica que la documentación requerida al virrey de la Nueva España llegó a Madrid (1640).

(12) Le otorgaba los permisos necesarios para la ejecución de su proyecto; recibió permiso personal y exclusiva —evitando las tensiones entre competidores anteriormente desencadenadas—, sin límites en el espacio, sin fecha de caducidad. AGI, México, 1096.

(13) *Ibidem*.

(14) *Ibidem*.



México desde Quivira a Acapulco y desde Río Grande del Norte hasta San Juan de Ulúa, mostrando la insularidad de California (*carta manuscrita*, Museo Naval).

colmar su satisfacción personal, se le otorgó el ingreso en la Orden militar de Santiago (15). Únicamente quedaba partir hacia Indias y poner en ejecución su ambicionado proyecto del Nuevo Reino de Aragón. Pero he ahí que el año de 1640 fue complicado; las campañas de Portugal y Cataluña consumieron recursos económicos y coparon los avíos náuticos. Porter Casanate hubo de permanecer en actividades menores de combate (16). Por fin, en 1643 recibió la autorización para pasar a Indias. En un dato autobiográfico que se halla en su correspondencia con Uztároz (17) puede leerse que denominó a California «Nuevo Reino de Aragón», que impuso topónimos procedentes del santoral «de la patria» (18), y que al golfo lo llamó de San Lorenzo para que «quede memoria de nuestro reino pues él mismo (...) un hijo de él [Reino], a su costa y con tan grandes gastos y riesgos, gobierna con orden de Su Majestad la empresa». He ahí el recurso a la vieja tradición de los descubridores, exploradores y conquistadores: que quede memoria de sus «fazañas».

(15) AHN (Archivo Histórico Nacional), Órdenes Militares, 6617.

(16) BN de España, Ms. 2372, ff. 816 y ss.

(17) Carta de Porter a Uztároz (Sinaloa, 1649 4,13). BN, Ms. 7095.

(18) Un entusiasmo de tal calibre que Antonio León le propone echar mano de las Once Mil Vírgenes para resolver el problema de una abundante toponimia (BN, Ms. 7095).

Cosa distinta era la ejecución del proyecto. Un largo viaje desde Cádiz hasta Cartagena y Veracruz para llegar a México; la compra y transporte de materiales a la costa del Pacífico para construir dos naves; el alistamiento de expertos carpinteros de ribera para el trabajo y del equipo auxiliar imprescindible, y la compra y abastecimiento de pertrechos. También el auxilio entusiasta de los jesuitas, que veían incrementarse las posibilidades de ejercer su proselitismo religioso y su acción transculturadora. Asimismo el miedo a la aparición de piratas y el temor a la acción sabotadora de algunos trabajadores huidos que lo arrasaron todo, dejando vacías las arcas del lúcido Almirante. Vuelta a la búsqueda de apoyos, obtención de algún aliciente (capitanía de Sinaloa) (19).

Su presencia en el Mar del Sur fue aprovechada para la construcción, a su costa nuevamente, como había previsto, de dos embarcaciones (20). Finalmente el rey ordenó al conde de Salvatierra el cumplimiento de la capitulación otorgada a Pedro Porter (21); tenía ya treinta y siete años cuando inició en Sinaloa la expedición (23 de octubre de 1648) que concluyó (7 de enero de 1649); tras una espera de trece años, bastaron poco más de dos meses para alcanzar el punto de desencanto, de decepción. Concluido el viaje, Porter informó (22) particularmente de los aspectos geográfico-náuticos (23) y solicitó la alcaldía mayor de Sinaloa, que tenía un gran valor estratégico en el golfo (24), pero solo obtuvo evasivas y buenas palabras, prometiéndole que tendrían «atención a lo que sirviere y efectos que resultaren para honrarle y hacerle merced como lo hubiera merecido» (25).

(19) Desempeñó la gobernación durante algo menos de cinco años de los seis por los que había sido nombrado. Nombramiento del Virrey (México, 1646, agosto, 30). BN, Ms. 2375. Sus servicios quedan reconocidos.

(20) *Nuestra Señora del Pilar y San Lorenzo. Relación ajustada*. BN, Ms. 6438.

(21) Real Cédula de 1647, noviembre, 1. AGI, México, 1067.

(22) «Relación de lo sucedido al almirante don Pedro Porter Casanate en el descubrimiento del golfo de California» (Sinaloa, 1649, abril, 13). AGI, Guadalajara, 134.

(23) Su progreso por la costa neohispana, su travesía del golfo de California, las abruptas costas de la península, recorrido litoral y de veinticinco islas adyacentes y de las dificultades de navegación —por los vientos— en la región más septentrional que alcanzaron en el golfo, que no llegó a completar, con sus surgideros y puertos. Impuso una abundante toponimia -en la que destaca el nombre de la anecdótica isla de *Salsipuedes*-, comenzando por el sonoro nombre de Nuevo Reino de Aragón, que no ha tenido gran repercusión en la cartografía; o sea, como dice Porter, y para el perfeccionamiento de los mapas, «se hizo un copioso diario poniendo nombres a las costas, ensenadas, bahías, puertos, ancones, cabos, sierras, islas, canales, arrecifes, y bajos». De todo ello tomó posesión debidamente y como ya era una larga rutina. El retorno tuvo asimismo dificultades de navegación. Población nativa, formas de vida, grupos étnicos y relaciones mantenidas por los expedicionarios con ellos. Asimismo alguna referencia a zonas perlíferas y mineras, en ambos casos -consideraron- de escaso valor. Cuyas referencias se dan oportunamente y estudia A. del Portillo.

(24) «Relación de lo sucedido al almirante...» (AGI, Guadalajara, 134). El Consejo de Indias, precavido y desconfiado, dio evasivas a la espera de su eventual éxito y posibles logros, eso sí, prometiéndole que tendría «atención a lo que sirviere y efectos que resultaren para honrarle y hacerle merced como lo hubiera merecido» (AGI, Guadalajara, 70).

(25) AGI, Guadalajara, 70 y 134.

Durante la segunda mitad del año (1649) tuvo lugar ese segundo y último viaje de Porter a la California, cuya relación transmitió a la Corona a través del virrey. Las novedades fueron escasas: recorrido de las costas continentales y peninsulares del golfo, algunos puertos aceptables, como el de Santiago, y una sucesión de islotes que parecen cortar el acceso a lo alto —en latitud— del golfo a unos 29° N, ofreciendo al navegante algunas dificultades eólicas e hidrográficas para la navegación; apuros y peligros tales que le hicieron poner rumbo a la base de partida, dando por concluida esta expedición y su proyecto de instauración del reino neoaragonés, así como de descubrimiento de la California. Su descripción se completa con los habituales datos etnográficos ya reseñados en su primer viaje, con algunas exageraciones sobre cálculos poblacionales (26), imagen física de los nativos (27) y demás descripciones etnográficas (28), sus actitudes, armas y herramientas, jefatura, calificación general, etc. (29). No faltaban explicaciones de tintes publicitarios, que cantaban unas excelencias difíciles de objetivar pero que servían de estímulo a eventuales pobladores y evangelizadores (30).

Porter fue consciente de que su proyecto no había alcanzado el éxito que él esperaba: «si no ofrezco a Su Majestad grandes reinos y riquezas es por ajustarme a la verdad que debo y no a los siniestros informes que otros han dado». Sus últimos servicios en el virreinato de la Nueva España (fines de 1649 y comienzos de 1650) fueron de apoyo frente a acciones piráticas al Galeón y a las naves que hacían la travesía Acapulco-Manila (31).

Y una gobernación en Chile

El final de la presencia de Porter Casanate en la Nueva España está oscurecido por la diferencia de opinión con el virrey sobre la posible insularidad de California. El zaragozano renunció a su obligación en Sinaloa (1651, 8 noviembre); entonces su familia y apoyos en Aragón solicitaron del rey algún otro cargo para Porter acorde con sus merecimientos y estatus (32). Ciertamente, el rey reconoció los esfuerzos y méritos, descubrimientos, trabajos y riesgos del almirante Porter (33), y le concedió a través del virrey «un gobierno de los de vuestra provisión conforme a lo que ha servido» (34). La *Rela-*

(26) BN, Ms. 6438.

(27) *Ibidem*.

(28) BN, Ms. 3042, 6438 y 6348.

(29) BN, Ms. 6438.

(30) BN, Ms. 8553. Ver A. del Portillo: *Descubrimientos y exploraciones*, cap. II.

(31) Las Californias entraron en la esfera de expansión misionera (jesuitas y franciscanos, principalmente) y mercantil (pesquerías de perlas). La capitulación de Porter, que no fijaba límites en el terreno ni en el tiempo, decayó.

(32) BN, Ms. 6438.

(33) *Relación ajustada*. BN, Ms. 6438.

(34) AGI, Indiferente General, 456.



Detalle del mapa de América de Antonio de Herrera y Tordesillas (1601) con los ámbitos de actuación de Porter Casanate en América y mostrando la peninsularidad de California.

ción ajustada... describe el final de Porter en Nueva España y sus vicisitudes económicas, sus importantes gastos, sus magros beneficios.

Con el traslado del conde de Alba de Aliste de virrey de Nueva España al virreinato de Perú, Porter viajó en su séquito hasta Lima, y allí fue designado «Gobernador y Capitán General del Reino de Chile y Presidente de la Real Audiencia que reside en la Ciudad de Santiago del mismo reino» (13 de mayo de 1655); allí permaneció siete años, hasta su muerte. Fueron siete años caracterizados por actividad en una inestable frontera frente a los indios mapuches y otros grupos étnicos, la pacificación de la isla de Chillán (controlando los peligros que pudieran llegarle por el sur a la ciudad de Concepción y su entorno, así como la reconstrucción de aquella ciudad donde, unos años después, fallecería [1657, 15 de marzo]). Concepción, asolada por un terremoto, facilitó que se achacara a Porter la sustracción de 2.000 ovejas y numerosas vacas. Lo cierto es que la

gran cantidad de pastos, como ya anunciara Pedro de Valdivia, daba lugar a abundancia de reses; la explotación pecuaria originaba abundantes reservas cármicas que preferían desperdiciar, originando episodios de fraude y corrupción y comprometiendo el abastecimiento de los presidios y pueblos de frontera, particularmente la meridional, como recuerda bien M. Gascón (35). El gobernador procedió a erigir un fuerte, Lota, negándose a una actividad más conservadora de los límites en el río Maule, como deseaba la Audiencia. Fue precisamente la Audiencia la que consiguió su destitución. No llegó a cesar en el cargo; falleció poco antes.

Pedro Porter y la cosmografía

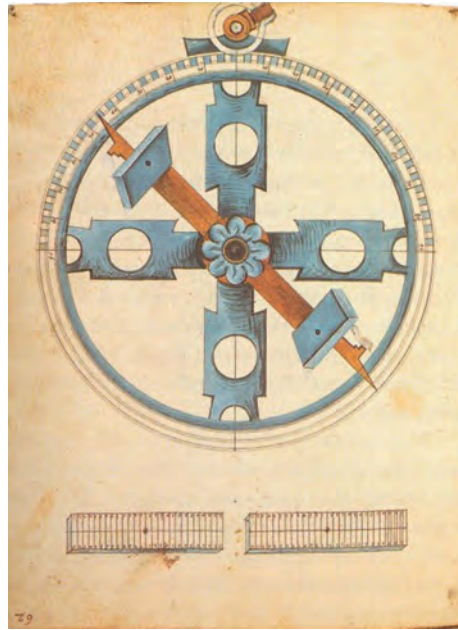
«Navegando se encomienda al viento y a las tímidas olas la hacienda y cosas y se pone la vida a tres o cuatro dedos de la muerte, que es el grueso de la tabla del navío». Esta expresión de Diego García de Palacio (f. 5) sintetiza

(35) *Recursos para la frontera*, p. 12. Véase también TORREJÓN y otros: *El auge de la ciudad de Concepción*, p. 5.

la importancia y los riesgos de la náutica. A tal efecto, el instrumento clave fue el barco de vela. He aquí el elemento fundamental en los descubrimientos primerizos y que, juntamente con la nao, constituyó la clave de la gran empresa ultramarina. Una de las preocupaciones se hallaba en el tamaño de la nave. Por otra parte, la pericia de los tripulantes, que era fundamental, se adquiría mediante la secular práctica de la navegación de cabotaje y poco más; en las expediciones descubridoras los tripulantes formaban un cuerpo social reducido, incompleto, fuertemente jerarquizado, con roles estrictamente delimitados y cumplidos a rajatabla. Su número debía ser el justo: ni más hombres de los necesarios ni menos de los imprescindibles; era cuestión de espacio, de sobrecarga, de *orden* y *policía*, de supervivencia.

Todo contribuía a la navegación; inicialmente imprecisa y surgía otro problema: la habilitación de tripulantes capaces para la navegación oceánica. La opinión de los maestros al respecto era pesimista: «Pocos o ninguno de los pilotos saben apenas leer y con dificultad quieren aprender y ser enseñados» (Martín Cortés, f. XXVI); la seguridad aumentaba al poder informar a tantos nuevos pilotos que súbitamente fueron necesarios para las «carreras de las Indias»; también para los competidores que supieron valorar aquel caudal de saber y traducirlo a diferentes idiomas con prontitud y reiteradamente. En la época de Porter las cartas, la esfera-astronomía, los elementos de matemáticas y la instrumentación de medida se hallaban íntimamente ligados a la astronomía bajomedieval y a las observaciones desde tiempo inmemorial. El rumbo no exigía más que conocimientos rudimentarios y alguna experiencia; la brújula fue un elemento objetivo, pero pronto se percibió el problema de la *declinación*; se vio la necesidad de conocer dos coordenadas clave, la *latitud* (de cálculo fácil) y la *longitud* (de deducción por conjeturas y hasta por *fantasías*).

Pedro Porter muestra a través de su obra un profundo conocimiento de las cartas planas y de cómo usarlas, corrigiendo acertadamente la deformación de los paralelos según su latitud; pero eran pocos, muy pocos a su juicio, los pilotos capaces de realizar los cálculos correctivos de forma adecuada. Como casi todos los cosmógrafos de la época, permanecía ajeno a las cartas esféricas y al concepto de proyección geométrica.



Astrolabio diseñado por Mateo Jorge (siglo XVI), en un manuscrito del Museo Naval.

El *Reparo a errores*

La *Imago mundi* seguía en ampliación continuada de horizontes geográficos. Tanto los manuales como los mapas mostraban sus defectos, sus errores, que una vez corregidos daban paso a otros nuevos. Ese continuo errores-rectificaciones, seguido de nuevas revisiones y la verificación de nuevos fallos, muestra la secuencia de aquel proceso de crecimiento, una evidencia del progreso de las ciencias y las técnicas. En la cartografía se pasó del Padrón Real a un examen periódico para su progresivo perfeccionamiento. El piloto mayor, con la *junta de pilotos*, tenía acceso al mapa modélico y podía y debía proceder a rectificarlo conforme progresaba el conocimiento. Más aún, se procedió a un examen sistemático y a la corrección del Padrón (36), y aun así los errores seguían apareciendo, como la «isla» de California, que tanto preocupó y ocupó a Porter.

Este es el ambiente en que hay que situar a Pedro Porter Casanate. De su corta biografía no se podía esperar mucho en cuanto a la enseñanza de la náutica y la corrección de otros maestros; su currículum tampoco es especialmente denso para ofrecer grandes conocimientos especulativos. Sin embargo, ahí está su obra, fruto de la experiencia y de la lectura; sobrepasa en poco el centenar de páginas, escritas en letra clara y grande, que se ofreció en formato de octavo. Su publicación puede ser interpretada como un simple ejercicio literario compilatorio de observaciones, espoleadas por una juventud impertinente, contra los maestros consagrados; también como un conjunto de reflexiones bienintencionadas para ayuda de otros que se hallen en su mismo trance; o, sencillamente, como un ejercicio más entre los trabajos literarios en que se hallaba inmerso, «pues en tan tiernos años saca a la luz trabajos tan doctos en materia tan importante, y se puede esperar de su gran talento y estudios, que así este libro como otros que tiene dispuestos —dice el censor—, han de ser muy convenientes».

La respuesta puede hallarse en la propia publicación. El *Reparo a errores* fue impreso en Zaragoza después de las habituales dedicatorias y aprobaciones de la censura previa (firmada por Diego Amigo). La dedicatoria a Fadrique de Toledo —con quien había colaborado eficientemente— serviría de apoyo a la difusión del trabajo. Algunos autores han pensado que la publicación de esta obra de Porter pretendía facilitar el camino a otra que también tenía escrita pero que, por su juventud y no larga experiencia, podría molestar a pilotos y maestros de la Carrera de Indias; sería el *Tratado de las Reglas y Preceptos de la Navegación*, «que tengo compuesto», decía el autor zaragozano. En verdad bien podía estar construyendo los cimientos de una carrera cosmográfica en la Casa de Contratación. Superados todos los impedimentos, el trabajo del alférez fue publicado por María de la Torre, «en Zaragoza, el año 1634» (37).

(36) Fue encargada, sucesivamente, a Hernando Colón (1518 y 1527), Suárez de Carbajal (1535) y Ambrosio de Ondáriz (1594), para posteriormente pasar de la cartografía manuscrita al predominio de la imprenta, de la carta universal o mapamundi al conjunto de parciales, atlas.

Contenido del *Reparo a errores*

La lectura de su obra lleva a pensar que, para el autor del *Reparo a errores*, la culpa de todos los males o errores en la mar recaen sobre un solo personaje y una sola circunstancia: el piloto y su deficiente formación científica. Omite casi absolutamente otras importantes causas, como la escasa información sobre allende las fronteras, el poco desarrollo de la tecnología naval, el pobre impulso del desarrollo científico en general, etc., que tanto pesaron sobre el retraso de la navegación española. Algunos detalles de su pensamiento pueden apreciarse siguiendo su propia línea narrativa.

La navegación y su enseñanza

En el preámbulo de «De las partes de la navegación y cómo se doctrinen los Pilotos» (capítulo I) se pone de manifiesto el objetivo expositivo: el piloto. Su deseable formación, su capacidad para interpretar cartas y manejar instrumentos, su aptitud para observar y anotar datos y accidentes geográficos, que debe referir al piloto mayor y al cosmógrafo cuando retorne a la Península. Un cometido clave para una continua actualización de las cartas de marear, tan importante como el de conducir certeramente la nave. En consonancia, opina que deben ser «hombres prácticos, expertos y versados en la náutica que en todo tiempo pudiesen emprender diferentes jornadas y viajes hallándose con suficiencia tan bastante que permitiese hacerles confianza no sólo de un navío pero de poderosas armadas».

He ahí la razón por la cual, no pudiendo ser todos los pilotos científicos, «se dividió la Navegación en Teórica y Práctica, con ejercicio de diferentes personas». Una formación teórica basada en la aritmética, la geometría y la astrología, orientada a comprender las reglas para la navegación, enmendar sus yerros y fabricar los instrumentos necesarios.

Así pues, el *quid* era el aprendizaje. Los profesores encargados de enseñar y examinar a los pilotos eran «dos personas que a más del sueldo señalado, tienen títulos de Cosmógrafo y Piloto mayor». A esto iba aparejado la formación práctica, «marinaje y pilotaje», en que los pilotos debían ocuparse del buen uso y gobierno del navío, pero también «poner en ejecución lo que la Teórica enseña». Y se presta especial relevancia a algunas funciones tales como observar qué reglas hallen falsas, qué tierras mal arrumbadas, qué alturas mal puestas, qué distancias no verdaderas, así como la de observar marcas

(37) Además del *Reparo a errores de la navegación española* (Zaragoza, 1634) (ediciones en 1971 y 2011), Porter preparó: *Diccionario náutico* (en 1642 Ustároz lo consideraba concluido), *Hidrografía general* (que estaba concluyendo en 1636), *Arte de Navegar y Discurso de los aragoneses que a las Indias han pasado* (subrayando la participación aragonesa en el Nuevo Mundo y poco apreciado por A. de Herrera y Tordesillas). Ninguna de estas obras llegó a publicarse (REAL ACADEMINA DE LA HISTORIA: *Diccionario Biográfico*. Madrid, 2012).

de las tierras, corrientes, variaciones de aguja, sondas y vientos que hay en diferentes parajes. De todas estas observaciones llevarán razón al cosmógrafo y piloto mayor, a cuyo cargo están todas las enmiendas y «dar, según estas relaciones, general aviso escrito a todos los navegantes».

Porter no tenía duda sobre la importante función de los pilotos: «[que] acostumbra en los galeones de la Armada Real como en los de Carrera de Indias, habiendo bastantes Pilotos, dar dos a cada Navío para, de este modo, evitar fiar la Nao al arbitrio del timonero lo cual en todos tiempos es donosísimo y de tanto peligro que no podía ejecutarse menos que habiendo dos Pilotos». Pero lo cierto es que —así lo afirma Porter Casanate— no se obra como se debiera, descubriendo verdades «que no impugnarán los que hubieren navegado». Así pues, el comienzo es una verdadera crítica a las circunstancias concurrentes en el acceso a la categoría de pilotos: escasa formación recibida por los candidatos, falsa experiencia acreditada por los aspirantes que —decían— habían ejercido de maestros, suplantación de identidades, presentación de exámenes falsos, etc., que añadidas a la imperiosa necesidad de nuevos pilotos, determinaban una deficiente formación e incapacidad náutica.

Son los pilotos que algunos llamaban «de Fanal y Vandera» porque «cierto piloto examinado me confesó el primer viaje que llevo nao a su cargo, ignoraba como hubiese de guiarla y echar el punto en la carta». Y como consecuencia de esta mala práctica llegaba a suceder que, llevando toda una armada un mismo viento y una misma derrota, cuando el piloto mayor pedía los puntos, veía en ellos tanta diferencia «que unos están cien leguas delante y otros cien leguas atrás».

De todo ello el alférez Porter deduce que los *errores de la navegación española* se deben a dos causas: el poco estudio y conocimiento de la navegación que poseen los pilotos (*poca especulación que de ella hacen los Pilotos*) [capítulo II] y *las falsedades que tienen los instrumentos y reglas para usarlos* [capítulo III]. Pero a la hora de repartir responsabilidades exime a los pilotos de tener alguna, puesto que los defectos instrumentales se deben —dice— a aquellos que, debiendo desvelarse en el remedio de esto, no atienden a él. ¿Cuáles son esos errores?, ¿qué reparos propone?

Declinación magnética

El primer tema es el relativo a la declinación magnética y su variabilidad; recordemos que se trata del ángulo que forma su campo magnético en un punto o el ángulo de la aguja con el meridiano geográfico del lugar en determinado punto. La declinación fue clave para pasar de los antiguos portulanos, cuyo rumbo venía determinado por la dirección de la aguja sin consideración alguna al meridiano geográfico, a las cartas planas, que introducen dicho meridiano. En la época de Porter se admitía que la declinación o variación máxima de la aguja era de dos cuartas ó 22,5° (38). Los pilotos solían aplicar

la llamada regla de los cuatro meridianos separados por 90°, según la cual el valor de la declinación magnética tomaba los valores sucesivos: 0°, +22,5°, 0°, -22,5°, 0°, conforme se iba cambiando de meridiano. El primer meridiano, con declinación 0°, según la observación que ya hiciera Colón, era el que pasaba por la isla de Corvo en las Azores (31° O). Navegando hacia el este, el siguiente meridiano, al que correspondería una declinación de +22,5°, es el que pasa por el cabo de las Agujas (20° E), el punto más meridional del continente africano. Puede observarse que la separación de estos meridianos no es de 90°, como dice la regla, sino de 51.

Los errores que señala Porter son: una errónea aplicación de la regla de los cuatro meridianos. Los pilotos se limitaban a mantener el valor de 0° hasta alcanzar el siguiente meridiano, en cuyo momento le otorgaban el valor de 22,5° y no utilizaban valores intermedios ni extrapolaciones entre dos meridianos consecutivos. El otro error frecuente de los pilotos, era que el valor de la declinación procedía de la información verbal de otros pilotos y no habían realizado, experimentalmente, el cálculo.

Los correspondientes *Reparos* que propone Porter son: usar correctamente la regla de los meridianos «dejando el modo y estilo que tienen tan defectuoso para saber la variación de las agujas», y desconfiar de los valores que no procedan de mediciones hechas personalmente:... *no se gobernarían por confusas relaciones de otros cuando, por sí mismos, pueden experimentar y saber cosa tan importante* (39). Sugiere otro procedimiento de determinar experimentalmente la declinación que no requiere ningún tipo de corrección. Se trata del método basado en la determinación de las amplitudes ortiva y occidua del Sol.

Declinación solar

En cuanto «apartamiento que el Sol, cada día tiene, de la línea equinoccial», se definiría como el ángulo entre la línea Sol-Tierra y el plano ecuatorial; su valor absoluto es máximo (23° 26') en los solsticios y mínimo (0°) en los equinoccios. La entrada de la declinación solar en el mundo de la náutica supuso un importante avance en el arte de navegar, pues permitió la determinación de la latitud durante el día. Bastaba para ello con determinar la altura

(38) Hoy el Polo Norte magnético está situado a unos 8° del Polo Norte geográfico, equivalentes a 900 km, y se desplaza a una velocidad en torno a 40 km/año. La declinación magnética depende del lugar de observación. Su valor en Madrid es de alrededor de 3° O.

(39) En el hemisferio norte, tomando el verdadero norte geográfico y haciendo comparaciones con la Estrella Polar; considerando que Dado está a situada a 3,5° del polo geográfico, es necesario hacer las pertinentes correcciones mediante las guardas Pherkad y Korchab. En el hemisferio sur, adoptando como referencia la estrella Alfa, de la constelación Cruz del Sur, que también requiere rectificación puesto que está separada del polo geográfico 26° 54'. Es a su vez necesario el uso de tablas correctoras, por ejemplo las de Zamorano que, por otra parte, deben ser corregidas.

solar a mediodía mediante astrolabio o ballestilla, y acudir a unas tablas (40) que daban la declinación para cada día. Con estos dos datos, altura y declinación solar, se obtiene la latitud del lugar, mediante una conocida y sencilla fórmula (41).

Porter percibe, acertadamente, el error: la no coincidencia del meridiano de la nave con el del lugar donde fueron hechas las tablas.

«Aquí es donde yerran los pilotos porque, al usarlas, no tienen en cuenta que las tablas de declinaciones solares están hechas para un determinado meridiano por lo que deberían advertir y saber que estando el piloto apartado del pueblo para donde fueron hechas las tablas, si la declinación disminuye y la nao está en meridiano más occidental se le quita al sol parte de declinación según fuere su apartamiento.»

Ciertamente, si la observación se hace desde un meridiano distinto —lo más frecuente—, la hora de la observación debería corregirse para que corresponda a la hora que aparece en las tablas en ese instante. Para hacernos una idea de la magnitud máxima de este error, supongamos que la nave se encuentra en La Habana a 83° O. Como las tablas se confeccionaron en Sevilla a 5° O, la diferencia de hora es la correspondiente a 78°, que equivalen a 5h 30'. En la época equinoccial, a esta diferencia de hora le corresponde una diferencia de declinación de 5', y este sería el máximo error que podríamos encontrar por razón de diferente meridiano. En época de solsticio el error sería irrelevante.

Porter propuso la solución manteniendo la hora y corrigiendo la declinación hallada, lo que resulta igualmente acertado. Porter plantea añadir o restar declinación según el meridiano donde se encuentre la nave. Para ello presenta un sencillo y correcto método basado en el conocimiento de la diferencia de longitud entre ambos meridianos. Sea dl la diferencia de longitud entre los dos meridianos, y dD la diferencia de declinación entre dos días sucesivos. La corrección a la declinación CrD sería

$$CrD = dl \cdot dD / 360$$

De esta manera se admite implícitamente que la variación de la declinación es lineal con el tiempo, lo que, a pesar de ser incorrecto, carece de relieve a efectos prácticos. Sin embargo, es muy probable que el efecto positivo de ajustar la declinación se echara a perder por la imprecisión con la que se determinaba la diferencia de longitud.

(40) Tablas de declinación, precisas y fiables. Las únicas disponibles en la época de Porter eran las de Rodrigo Zamorano, realizadas en Sevilla en 1581, un año antes de que entrara en vigor el calendario gregoriano y con más de medio siglo de antigüedad.

(41) La latitud F viene dada por $F = 90^\circ + d - b$, siendo la declinación del Sol obtenida mediante las tablas y b su altura meridiana medida con la ballestilla. En la época equinoccial, $d = 0$, por lo que $F = 90^\circ - b$. La latitud es el ángulo complementario de la altura meridiana.

Pero el alférez Porter sigue viendo otro error: el motivado por la falta de actualización de las tablas.

«Como también las entradas del Sol en ellos [los equinoccios] no sean a unos mismos tiempos, procede que las declinaciones del Sol, así máxima como diaria, son diferentes de lo que aparece en el regimiento, y no aprovechan en nuestros tiempos, como el mismo Zamorano confiesa, en la Carta que escribe al Lector, diciendo, cada diez y seis años, por las razones dichas, deben hacer de nuevo Tablas, y así no habrían de seguirse los Pilotos por estas, teniendo tantos defectos, y errores».

La razón de este error, como expone Zamorano y sostiene Porter, es la vigencia del calendario juliano (42). Las tablas deben ser, pues, corregidas cada cierto tiempo —cada dieciséis años aconseja Zamorano y repite Porter—. Sin embargo, en la época de Porter se mantienen las tablas que ya poseían una antigüedad de cincuenta y tres años. Consecuentemente, en aquella época, el error de calendario sería de 11 minutos x 53 años = 9,7 horas, que en periodo equinoccial supone un error de declinación de 10', que resulta excesivo. En conclusión, el reparo propuesto por Porter se limita a clamar por una actualización de las tablas, lo que no se produjo hasta que Antonio de Nájera las publicara (1628) (43). Sin embargo, no deja de sorprender que Porter no mencione los grandes avances técnicos y la mejora de la instrumentación de medida para la determinación precisa de la declinación solar, logrados por Tycho Brahe mucho tiempo antes (1588) (44).

Las cartas planas

La navegación trasatlántica supuso el inicio del fin de las cartas portulanas (45) y la aparición de un nuevo modelo de cartas llamadas genéricamente cartas planas o cuadradas, que tienen el defecto de ignorar la esfericidad de la

(42) En efecto, el calendario juliano consideraba que el año trópico estaba constituido por 365,25 días, es decir, 365 días y 6 horas o, lo que es lo mismo, 365 días más un día cada cuatro años. La cifra correcta es de 365,242189, es decir, 365 días, 5 horas, 48 minutos y 45,16 segundos. Esos más de 11 minutos contados adicionalmente a cada año habrían supuesto en los 1.257 de vigencia del calendario juliano, un error acumulado de aproximadamente 10 días. Así queda verificado si se observan las tablas de declinación solar de Zamorano, donde aparece el equinoccio de primavera el 11 de marzo en vez del 21, y el equinoccio de otoño, el 13 de septiembre en vez del 23.

(43) Las tablas siguientes, las de Lázaro de Flores Navarro, con meridiano en La Habana (1673).

(44) En cuanto a los esfuerzos, Brahe llegó a determinar declinaciones con error inferior al minuto, permitiendo de esa forma descubrir el carácter elíptico de las trayectorias de los planetas.

(45) El estilo aportulanado en las cartas pervivió durante siglos; por ejemplo, en el mapa de Louis Renard de 1713.

Tierra (46); es una limitación intrínseca a su propia esencia. Lo cierto es que, a pesar de los inconvenientes, entre los que sobresale la errónea valoración de los grados de paralelos, el uso de las cartas planas resolvió en gran medida los problemas de la navegación por las costas occidentales de África y muy principalmente por América; el hecho no se contradice con su corta vigencia debido a aquellas graves imperfecciones.

«Las cartas —dice Porter— deberían ser circulares pero esto no se acomoda al uso de la navegación por impedir el arrumbamiento de las costas. Por este y otros motivos se eligió por mejor la descripción cuadrada pero esto conlleva que las cartas necesitan de enmiendas por no imitar lo globoso» (47).

Y así, Porter Casanate subraya los errores que percibe en el uso de las cartas planas: «... si navegase alguno de leste oeste por el paralelo dicho de 60° sin hacer enmienda a la carta, era forzoso llevar errada la navegación pues cuando pensase estar en mitad del viaje se hallaría en el fin»; en consecuencia expone, correcta y muy gráficamente, el defecto intrínseco de la carta plana poniendo como ejemplo lo que sucede a un barco que, navegando a 60° de latitud, le diese al grado de su paralelo el mismo valor que tiene en la equinoccial, esto es, 17,5 leguas (48), cuando en realidad su valor es la mitad, puesto que debe multiplicarse por el coseno de la latitud. Indudablemente esto era, como dice él, un manifiesto error, pero habría que matizar que era un error conocido y evaluable. Por esta razón resulta llamativo que Porter explique en 1634 en qué consiste este error, propio de las cartas planas, y advierta a los pilotos sobre la necesidad de tenerlo en cuenta cuando ya hacía un siglo que Alonso de Santa Cruz utilizó dicha carta en su *Islario* y Pedro de Medina hizo lo propio en su *Mapamundi*. El mismo comentario cabe sobre la utilización de leguas de las de 17,5 al grado, cuando era un hecho conocido que estas habían sido abolidas casi un siglo antes. El hecho de que Porter inste a tener en cuenta esta circunstancia y a proceder a la adecuada corrección muestra que, en efecto, los pilotos no siempre la tenían presente.

(46) Una característica de estas cartas es la herencia tolemaica de usar coordenadas geográficas y grados sexagesimales, pero quizá la más destacable sea que los meridianos se representan mediante un haz de rectas paralelas, y los paralelos, por otro haz de rectas paralelas perpendicular al anterior. De esta forma los grados de meridiano valen las mismas leguas, sea cual fuere el meridiano y la latitud, lo cual es acorde con la esfera terrestre. Pero disponiendo los paralelos como un haz de rectas equidistantes perpendiculares a los meridianos se comete el manifiesto error de conceder al grado de paralelo igual valor en leguas, sea cual fuere la latitud del mismo.

(47) No parece del todo exacta la afirmación de que se escogió la carta plana por ser la mejor; en realidad, no había elección alguna. Era la única carta útil para la navegación oceánica, si bien es cierto que la carta esférica ya había empezado a abrirse camino entre los navegantes ingleses.

(48) La legua de «20 al grado» comenzó a ser utilizada en España en el siglo XVII en sustitución de la legua de «17,5 al grado», es decir, de 17,5 leguas por grado de longitud. Porter sigue utilizando esta última, a pesar de que fue oficialmente abolida por Felipe II en 1568.

Para reparar este error explica Porter, acertadamente, lo que se debería hacer para enmendar esta deficiencia de la carta plana, que no es otra cosa que, *fuera de la equinoccial, vayan en disminución los paralelos y por lo tanto de sus grados*. Coincide así con la idea sostenida por Alonso de Santa Cruz, en el sentido de que los meridianos deben encontrarse en los polos, con lo que resultaría una carta de husos. La idea central es, pues, la de rectificar el error que afecta a los grados de paralelo.

Se ha dicho antes que este error de la carta es perfectamente evaluable y corregible. En efecto, basta con multiplicar el valor del grado equinoccial por el coseno de la latitud estimada para obtener el valor real del grado de paralelo correspondiente a esa latitud. Sorprende, sin embargo, que Porter no mencione explícitamente esta simple manera de corregir el error intrínseco a las cartas planas y se incline más bien por la corrección de la carta, *hacer enmienda a la carta*, en lugar de la corrección del dato que en ella aparece. Quizá no lo mencione dada su opinión, reiteradamente manifestada, acerca de la escasa *especulación* y poco conocimiento de la teórica que poseían los pilotos.

Sin embargo, había otra solución para corregir la carta plana que, a la postre, sería la que prosperara con el transcurso de los años: en vez de corregir el grado de paralelo como sugiere Porter, se trata de dilatar la separación de estos de forma tal que se introduzca en los grados de meridiano el mismo error que aparece en los grados de paralelo. De esta forma, al cometer el mismo error en ambas coordenadas, su efecto queda compensado (49).

Del texto de Porter se deduce que desconocía la aparición de la carta esférica o, al menos, su gran utilidad para los navegantes, lo que podría interpretarse como un signo de la decadencia de la náutica española (50). Sin embargo, el castellano-portugués Antonio de Nájera (51) ya mostraba (1628) que conocía las cartas esféricas o cartas *del globo arrumbado*, como parece que las llamaba, aunque, valorando su adelanto e interés, las consideraba poco prácticas. Los pilotos, ignorantes de la teórica, tendrían dificultad en asumir ese tipo de carta, cuando utilizan con facilidad las cartas planas. La manifestación de estas dificultades parece mostrar que Nájera ignoraba la obra de Edward Wright (1599) (52).

(49) Esta fue la solución propuesta por Fernández de Enciso y Martín Cortés y que, llevada a la práctica por Mercátor cuarenta años más tarde, permanece en nuestros días. Aunque la carta mercatoriana, prototipo de carta esférica, no apareció hasta 1569, su diseño y uso no fue posible hasta 1599, cuando Edward Wright explicó con claridad el fundamento matemático de la proyección de Mercátor.

(50) Rey Pastor (*La ciencia y la técnica en el descubrimiento de América*) hace esta misma observación en relación con García de Céspedes, porque en 1606 ignoraba la obra de Mercátor de 1569. La verdad es que tiene cierta justificación que García de Céspedes la ignorara, porque el mapa de Mercátor fue un fracaso comercial y permaneció prácticamente sin difusión hasta principios del siglo XVII.

(51) Antonio de Nájera escribió un tratado de náutica muy utilizado durante el s. XVIII, *Navegación especulativa y práctica*, editado en 1628.

(52) En 1599 Edward Wright, en *Certain errors in navigation*, explica con claridad el fundamento matemático de la proyección de Mercátor sin necesidad de introducir cálculo diferencial. Por esta razón, los ingleses le consideran el inventor de las cartas esféricas.

Otro error que subraya el alférez autor es el del mantenimiento de rumbo constante. «Grande error —dice— hay entre los más Pilotos los cuales entienden hacer sus viajes por línea recta, y esto solo sucede en la Equinoccial y navegando de Norte a Sur donde la Aguja de marear en respecto del mundo y de la Navegación se corta en ángulos rectos»; es una observación acertada pero que requiere alguna aclaración, principalmente sobre el significado de «viajes en línea recta». Con esta expresión Porter se refiere, probablemente, al viaje que se realiza por el camino más corto que, como es bien sabido, corresponde efectivamente a trayectorias meridianas y a la ecuatorial, tal como él precisa. Pero pone en guardia a los pilotos de que esto no es así para los demás rumbos y graduaciones, a pesar de que el rumbo sea mantenido constantemente. En este caso, la trayectoria seguida es una línea espiral que acaba asintóticamente en los polos. No es ni recta ni la más corta. Porter muestra, aunque empleando un razonamiento confuso, que era conocedor del importante descubrimiento que hizo el portugués Pedro Nunes en 1546 sobre el carácter espiriforme de la trayectoria loxodrómica. Dice en efecto que «en los de más rumbos y graduaciones fuera de estas dos partes [la aguja y la navegación] se corta en ángulos obtusos. De que procede [de lo que se deduce] que cuanto en más altura estuviese la Nao más obtuso será el ángulo que hace el rumbo Norte Sur con la línea Leste Oeste y por esta razón declinan las Naos a la Equinoccial y navegan por líneas espirales y no rectas».

Para corregir este error propone a los pilotos que, para ir de un puerto a otro, sigan una ruta ortodrómica, porque solo en ese caso la trayectoria es recta —en cuanto a camino más corto—, aunque tenga el inconveniente de que requiere ir variando el rumbo. Siguiendo las reglas que indica, «la Nao se ha de guiar a más altura de la que tenía el Puerto que se iba a buscar aunque se mude de rumbo que con esto hace su viaje el piloto como si navegase en línea recta y, sin yerro, va a dar a la parte que pretende».

Pero el problema surge de nuevo al tratar de determinar este rumbo variable, cuando se pretende conocer cuánto más al norte o al sur se debe navegar. Para calcularlo, el libro ofrece a los pilotos unas reglas sencillas, meramente aproximadas y basadas en la diferencia de latitud entre el puerto de salida y el de llegada, así como en la correspondiente diferencia de longitudes (53).

Un error más es el que se produce al echar el punto de fantasía (rumbo y estima de velocidad) y el punto de escuadría (rumbo y latitud), porque los pilotos, «no entendiendo su fábrica, no pueden anotar correctamente sus observaciones por lo que obran mal al echar los puntos sobre la carta». Estos errores los cometen por ignorar esta peculiaridad de las cartas planas o, como él dice, «por no conocer la teórica Carta plana». Un error que es de doble efecto. Por un lado, impide al piloto tener una adecuada respuesta al interro-

(53) Las reglas son de difícil interpretación y parecen carecer de fundamento matemático.

gante principal que se plantea todo marino: conocer cuál es su posición. Pero en la época de Porter tenía un segundo y pernicioso efecto: la defectuosa corrección del padrón cuando estos datos erróneos se trasladaban a la Casa de Contratación para disponer de cartas cada vez más precisas, según estaba ordenado y era tradición. Se refiere el autor a la importancia de las cartas de marear como instrumento necesario para la navegación, «que no podrá hacer con seguridad el piloto a menos que teniendo mucha perfección y certeza», lamentándose de los muchos errores, como alturas mal situadas, costas mal arrumbadas, bajos y peligros por poner.

Unas imperfecciones que explica mediante dos razones. La primera de ellas es la escasa formación teórica de los pilotos que, estando encargados de enmendar las cartas, cometen los errores como consecuencia de su escasa formación (*por faltarles la Theórica*) por lo que «primero necesitan ellos de enmienda que las cartas, aunque estén erradas». Porter alude al confuso estilo de la descripción de sus derrotas, por no poder ajustar la práctica a las reglas del arte: «Habrá pilotos doctísimos que aunque en ejecutar las reglas que les dan sean muy ajustados, no lo serán en traer todo género de observaciones por requerir diferente estudio». Pone el ejemplo de un piloto muy acreditado que, tras recorrer la ensenada de Nueva España, hizo una carta muy detallada dibujando la ensenada, las costas y puntas, los cabos, ríos y bajos y algunas sondas, pero dejó de señalar las alturas, el tronco de leguas, las observaciones de distancias, los agujones y arrumbamientos, con lo que, «faltando totalmente las reglas hidrográficas[,] era forzoso haber en su descripción grandes engaños». En realidad, el alférez Porter confirma lo que ya sostenía Antonio de Nájera (54) sobre la ignorancia de los pilotos, quienes, según este, no solo desconocían los fundamentos de la navegación, sino que en muchos casos no sabían leer ni querían oír hablar de asuntos teóricos.

La otra razón de las dos aludidas en el párrafo anterior «no habrá quien la contradiga pues es cosa manifiesta las cartas de que usan los pilotos son diferentes unas de otras y, dudosos en la elección, no conociendo la mejor, compran la más acomodada en precio, no la necesaria y conveniente, y así si en una Armada se viesan las que los pilotos llevan hallaríanse bien pocas de un [mismo] padrón».

Explica este error sosteniendo que se debe a la falta de disposición, «que es la que malogra los trabajos de los que no son científicos», y para corregirlo Porter reclama la necesidad de que los autores, «siendo científicos[,] ajusten con la práctica por si mismo lo que escriben que con esto serán ciertos sus avisos». Con este fin, propone una solución:

Que en cada nave «embarque alguna persona que estando bastante adiestrada en las matemáticas a satisfacción del Cosmógrafo y Piloto mayor

(54) *Navegación especulativa y práctica* (1628), muy utilizado durante el s. XVIII. Corrigió el *Regimiento* de Rodrigo Zamorano.

para que uniendo lo práctico de la navegación con lo teórico de la cosmografía trajesen noticias y relaciones ciertas de todo aquello que solícitos y cuidadosos pudiesen advertir en los viajes que con esto habría seguridad en las enmiendas que hiciesen».

La instrumentación

Porter Casanate también encuentra defectos en astrolabios, ballestillas y agujas de marear, etc., cuya fábrica debiera ser perfecta pero muestran una graduación deficiente. Las ballestillas son hechas por cualquier carpintero al que le basta con proceder a copiar otro ejemplar, *teniendo otra delante sin saber unas ni otras*. Porter describe con precisión los problemas del uso de la ballestilla, «que a más de ser muy dificultoso a un mismo tiempo, con los balances e inquietud del navío, observar dos cosas juntamente por las extremidades de la sonaja se opone a esto mayor estorbo con la variedad de Horizontes» (55).

Como último recurso, acude al método de la *corredera* descrito por Crescencio y Bautista (56) para la fábrica y uso de instrumentos que, pendientes por la popa de la nao, señalen las leguas que andan. De ellos dice que no se halla la seguridad que prometen los que los traen, que tienen muchos inconvenientes y, habiendo mucha mar, no son de efecto alguno.

A la vista de lo expuesto, concluye Porter que «en tanto no se hallare el perfecto y más verdadero es que el Piloto tenga mucha experiencia y reconocimiento de lo que suele andar su bajel y juntando grande cuidado en las navegaciones su fantasía será lo más cierto y no serán sus engaños tan considerables» (57).

(55) La cuestión de la observación simultánea de astro y horizonte no fue correctamente resuelta hasta la invención del octante en 1760 permitiendo que, durante la observación, se solidarizara el movimiento del astro y del horizonte. En cuanto al problema de la modificación del horizonte verdadero, causada por *la claridad de la Luna* y la luz solar, solo se resolvió con el uso del horizonte artificial y el empleo de correcciones de refracción. Mientras tanto, para resolver el problema, «algunos pilotos, por fantasía, quitan lo que les parece a este crecimiento lo que no es cosa conveniente».

(56) Bartholomé Crescencio, en su *Náutica Mediterránea*, y Leo Bautista, en el *Libro Gobierno del hombre*.

(57) Porter evidencia ignorar el uso de la corredera o barquilla, dada a conocer por Bourne en Inglaterra (1577) y utilizada frecuentemente a principios del siglo XVII y aun antes. A pesar de los citados inconvenientes, principalmente con mucha mar, su adopción se fue generalizando.

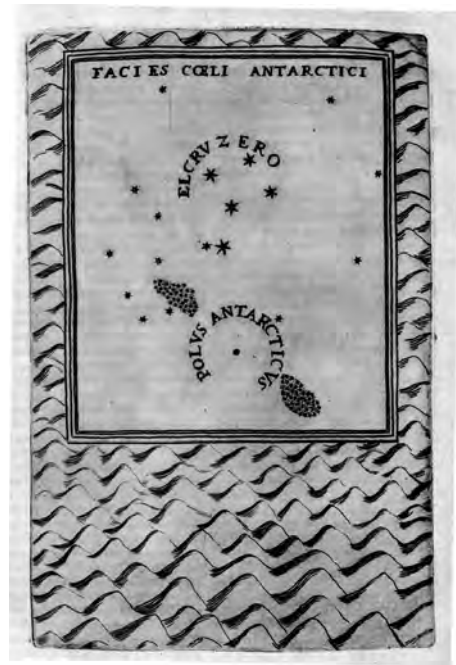
Errores en el cálculo de la Polar y Cruz del Sur

El elogio a la sencillez de los cálculos del *Regimiento* de Zamorano (58) muestra la convicción de Porter de que se trata de un buen manual para la formación de los pilotos, generalmente carentes de capacidad para entender demostraciones matemáticas: «En cuanto a los errores que ay por causa de las reglas de que usan los pilotos castellanos (decía un maestro de la Casa) éstos sólo acostumbran traer y valerse del *Regimiento* de Rodrigo Zamorano y a mi opinión por lo compendioso y claro de sus reglas y preceptos es muy acomodado a los pilotos, que no conviene ofuscarlos con demostraciones matemáticas, no entendiéndolas».

Ciertamente enaltece ese *Regimiento*, considerándolo muy bueno, pero no tiene inconveniente en someterlo a crítica porque «tiene defectos en algunas reglas que no pueden ser generales ni firmes por estar pendientes de los movimientos celestes»; por lo tanto, debe ser enmendado.

Las tablas, por ejemplo, requerían correcciones: «Otras cosas ay en este *Regimiento* que necesitan de enmienda particularmente las Reglas del Norte para saber la altura del Polo pues el apartamiento que tiene la Estrella Polar es menor de lo que trae el autor» particularmente la regla que da Zamorano cuando dice que «la guardia delantera llega a la cabeza, respecto del norte al punto de media noche en veinticinco de abril [pero] no sucede esto sino a primero de Mayo, como he hallado, haciendo relox seguro para ajustar la duda». Porter propone una corrección basada en sus propias observaciones.

Algo análogo sucede con la estrella baja del Crucero o constelación Cruz del Sur. Según Zamorano, «la Estrella más baja dista del Polo del Sur treinta grados, y aunque en su tiempo era esto cierto, ahora se halla diferente apartamiento en esta Estrella». Se refiere a la estrella Alfa Crucis (59), de la constelación de la Cruz del Sur. Porter dice:



Cruz del Sur en la crónica de Ovalle (Biblioteca Marqués de Valdecilla, Universidad Complutense).

(58) Rodrigo Zamorano fue el único miembro de la Casa de Contratación que ostentó los tres títulos de piloto mayor, catedrático de cosmografía y cosmógrafo fabricante de cartas e instrumentos.

(59) Con la denominación de la estrella más baja del Crucero o «Estrella Polar austral»

«Cierta Autor moderno que escribe de Navegación reprehende errores de Zamorano y Céspedes porque el uno trae que la Estrella del Crucero mas llegada al Polo está apartada del treinta grados y el otro dice que veinte y ocho grados y treinta y tres minutos y después de sacudir a ambos y menospreciar sus opiniones resuelve que esta Estrella está apartada del Polo veintitrés grados treinta y cinco minutos».

Después de censurar al autor —que no menciona expresamente— por sus críticas a los valores de Zamorano y Céspedes, Porter aporta sus propias observaciones de esta estrella, realizadas en Cartagena de Indias con medios de gran calidad para la época, como un cuadrante «cumplidísimo» que era cotejado y un astrolabio en ausencia del balanceo del navío (1932). Esta observación la repitió en Nueva España y también navegando. El resultado fue que «jamás hallé que la estrella baja del Crucero tuviese menos apartamiento del Polo que lo que dice Andrés García de Céspedes». La realidad es que la estrella a la que se refiere, a crux o a crucis, la más baja de la constelación de la Cruz del Sur, tiene una declinación de $63^{\circ} 6'$, por lo que su ángulo respecto del Polo es de $26^{\circ} 54'$, valor que es más próximo al de Céspedes, como acertadamente sostenía Porter.

Conclusiones

«Considerando —señala el alférez Porter Casanate— el desorden que hay en la enseñanza de los pilotos, cuán necesitados están de doctrina, y los defectos que tienen los instrumentos y reglas que usan. Con todo ello llevo a concluir que ni los pilotos pueden hacer ciertas sus navegaciones ni el cosmógrafo y piloto mayor acudir a las obligaciones de su oficio», presenta su propuesta, que consiste en una solución sencilla pero difícil de llevar a cabo: embarcar un piloto con buena formación científica:

«Embarcando alguna persona que estando bastante adiestrada en las matemáticas a satisfacción del Cosmógrafo y Piloto mayor para que uniendo lo práctico de la navegación con lo teórico de la cosmografía trajesen noticias y relaciones ciertas de todo aquello que solícitos y cuidadosos pudiesen advertir en los viajes que con esto habría seguridad en las enmiendas que hiciesen».

Era una manifestación sintomática del declive de la navegación española en el siglo XVII. Había cesado la brillante producción de obras científicas hispanas de épocas anteriores. España permanece ajena al gran proyecto de las

se refiere a la *estrella* más cercana al polo sur celeste de la Tierra. Actualmente, a simple vista, corresponde a Sigma Octantis, a un grado de separación angular del polo. Su *magnitud aparente* de 5,45 la hace inútil para la navegación, a diferencia de Polaris (dos grados magnitud), en el polo norte.

distancias lunares iniciado por Pedro Apiano en 1524, no se reciben las cartas esféricas hasta finales de siglo (1692) y se produce una tardía incorporación de los avances de las mediciones astronómicas de Tycho Brahe.

En estas circunstancias aparece el libro de Porter, el primero específicamente dedicado al análisis y crítica del estado del arte de la navegación en España, donde a cada error contrapone posibles soluciones. Un libro breve, denso e inmisericorde con los pilotos e instituciones marítimas. A los pilotos les imputa poco conocimiento y desidia en la aplicación de correcciones y reglas fundamentales de la náutica (corrección de la Polar, de la declinación solar, de la variación de la aguja, etc.) concernientes a latitud, rumbo y estima, que eran pilares básicos de la navegación en aquella época. A las instituciones les reprocha su ligereza en los exámenes de pilotos y el escaso rigor científico y formal exigido en la concesión de títulos náuticos.

La situación detectada por Porter responde plenamente a una realidad que era más profunda de lo que puede deducirse de la lectura de su obra, donde todo parece resolverse poniendo en práctica sus reparos y procurando una mayor formación científica a los pilotos. Sin embargo, parece que Porter no fue consciente del profundo cambio que venía produciéndose en la navegación, que de arte gobernado por una especie de recetario de reglas, se estaba transformando en una ciencia basada en las nuevas leyes de la física (gravitación); en la nueva, *sublime*, matemática (el cálculo infinitesimal), y en el auxilio de las nuevas tecnologías (carta esférica, octante, relojes de resorte, tablas de distancias lunares, etc.) (60).

Bibliografía

- ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J: *Razón y crisis de la política exterior de España en el reinado de Felipe IV*. Madrid, 1977.
- CHAVES, Alonso de: *Quatri partitu en cosmographia practica y por otro nombre 'Espejo de Navegantes'*, de. [Ed. y estudio P. Castañeda. M. Cuesta Domingo y P. Hernández] Museo Naval, Madrid, 1983.
- CORTÉS, Martín: *Compendio de la sphaera y del arte de navegar*. Ed. y estudio de M. Cuesta Domingo Museo Naval. Madrid, 1991.
- CUESTA DOMINGO, M. y A. SURROCA CARRASCOSA: *Pedro Porter Casanate y su Reparación a errores de la navegación española*. Madrid, 2011.
- CUESTA DOMINGO, M: *'Inéditos de Náutica'*, *Com os olhos no céu e os pés na Terra*. Academia de Marinha de Portugal. Lisboa, 2011.
- «Alonso de Santa Cruz, cartógrafo y fabricante de instrumentos náuticos de la Casa de Contratación» *Revista Complutense de Historia de América* Vol. 30, pg: 7-40. Madrid, 2004
- «García de Palacio, escritor castrense y de náutica». *Revista de Historia Naval*, Nº XII, 46: 78-98. Madrid, 1994.
- «La fundación de Estados en el arrabal de las tierras indias. San Cristóbal y Nieves». *Revista de Historia Naval*, I, 3: 66-84. Madrid, 1983.

(60) Solo más tarde, en el siglo XVIII, España se incorporaría plenamente a esta ciencia de la mano de personajes como Jorge Juan y, posteriormente, Mendoza y Ríos.

- «La influencia de la náutica española en Europa». *Carlos V. La náutica y la navegación*: 50-75. Pontevedra, 2000.
- «Náutica especulativa y práctica. Navegación oceánica, siglo XVI». (ed. S. Caraciocchi), *Prodotti e tecniche d'oltremare nelle economie europee, sec. XIII-XVIII*, pp. 821-841. Prato. Mounnier, 1998.
- *Alonso de Santa Cruz y su obra cosmográfica*. CSIC. Madrid, 1983-1984.
- *Islario y cartografía de Santa Cruz*. Real Sociedad Geográfica. 2 vols. Madrid, 2003
- *La Obra Cosmográfica y Náutica de Pedro de Medina*. BCH. Madrid, 1998.
- FERNÁNDEZ DE ENCISO: *Suma de Geografía de*. Ed. y estudio de M. Cuesta Domingo Museo Naval. Madrid, 1987.
- GARCÍA DE PALACIO, Diego: *Instrucción náutica*. Ed. y estudio de M. Cuesta Domingo. Museo Naval. Madrid, 1992.
- GASCÓN DE GOTOR, A: *Aventurero genial. Soldado, navegante, descubridor, publicista*. Zaragoza, 1950
- GRACIA RIVAS, M: *El sueño del «Nuevo Reino de Aragón». La California de Pedro Porter Casanate*. Zaragoza, 1989.
- HERNÁNDEZ APARICIO, P: «La Compañía de los Cardona y sus viajes a las pesquerías de perlas de la costa de California». *Anuario de Estudios Americanos*, XXXIII. Sevilla, 1976.
- HERRERA Y TORDESILLAS, A. de: *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del mar Océano*. Ed. completa, en 4 vol., de M. Cuesta Domingo. Universidad Complutense. Madrid 1991.
- IMAGO MUNDI. *Mapas e imprenta*. Catálogo de la exposición Universidad Complutense de Madrid [dir. y coord. M. Cuesta Domingo]. Madrid, 2010.
- MATHES, W. M: *Californiana II. Documentos para la historia de la exploración comercial de California, 1611-1672*. 2 Vol. Ed. Porrúa. Madrid, 1970-1971.
- NAVARRO GARCÍA, L: *Francisco de Ulloa. Explorador de California y Chile austral*. Badajoz, 1994.
- O'SCANLAN, T: *Diccionario marítimo español*. Madrid, 1831 [Museo Naval. Madrid 1974]
- PORTILLO, Álvaro del. *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California, 1532-1650*. Rialp. Madrid 1982.

EL COMBATE NAVAL DE PUERTO CABELLO EN 1823

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia Contemporánea

AHORA que se conmemora el bicentenario de los hechos relacionados con la llamada Emancipación de la América española, tal vez sea el momento oportuno de volver sobre algunas de las campañas y luchas más importantes, no solo para recordar los hechos, sino para establecerlos con algún rigor y, aún más, para analizar su importancia y repercusiones. Objeto de estas líneas es documentar y reflexionar sobre uno de los más importantes combates navales de estas guerras: el ocurrido el 1 de mayo de 1823 en las costas cercanas a Puerto Cabello, en la actual Venezuela, combate que, paradójicamente, ha pasado casi desapercibido a la historiografía posterior y al que, cuando es recordado, apenas se da una importancia más que anecdótica.

La situación de la campaña

Tras largos años de una durísima lucha, las tropas de Simón Bolívar habían alcanzado el decisivo triunfo en la batalla de Carabobo, el 24 de junio de 1821, lo que permitió al líder americano proseguir su avance por todos los territorios de la entonces llamada «Gran Colombia» (hoy, las actuales Colombia y Panamá, Venezuela y Ecuador) y amenazar desde el norte la última resistencia española en el virreinato del Perú, formando tenaza con las fuerzas argentinas y chilenas que convergían desde el sur.

Pero los partidarios de la unión con España aún resistían en determinados puntos, uno de ellos Puerto Cabello, entonces y ahora uno de los más importantes puertos de la costa venezolana, si bien asediados por tierra y bloqueados por mar, por lo que su caída se daba por segura en un plazo más o menos largo de tiempo. A falta de un poderoso ejército, la única esperanza de los que resistían consistía en un socorro por mar. Pero era muy dudoso que tal ayuda llegara.

Como es bien sabido, España vivía por entonces una gran crisis en varios órdenes, iniciada al menos en 1808, con la durísima lucha contra la invasión napoleónica, que dejó el país devastado y en quiebra económica. A estos males se unieron los derivados de la desunión política de los españoles, enfrentados en dos grandes partidos: liberales y absolutistas, cada uno con sus correspondientes subgrupos y matices, lo que no hacía más que complicar y

retrasar la tan necesaria recuperación. A la abolición de las Cortes, de la Constitución de 1812 y de toda su legislación por Fernando VII en 1814, siguió un período de inestabilidad y de pronunciamientos de militares liberales, con el éxito final de Riego en 1821, que inauguró la vuelta a la situación anterior, dando paso al Trienio Liberal, en cuyos últimos momentos sucedieron los hechos que vamos a narrar. A todo ello, encrespando y complicando la ya muy difícil situación, se unió desde 1810 la cuestión americana, que también dividió a los españoles de ambas orillas del Atlántico entre los partidarios de la independencia de las nuevas naciones y los que preferían el mantenimiento de la unión de la Monarquía. Y no siempre, ni mucho menos, los españoles europeos fueron partidarios de la unión y los españoles americanos de la independencia, las cosas fueron mucho más complejas.

Las consecuencias de todo ello se dejaron sentir gravemente en la Real Armada, pues un Estado en bancarrota apenas podía atender sus todavía enormes necesidades. Todavía después de Trafalgar, la Armada seguía siendo la tercera potencia naval del mundo, con una cuarentena de navíos y unas treinta fragatas, en los años siguientes apenas se perdió ninguna gran unidad en combate, y por el contrario, se apresó la escuadra francesa de Rosily y algún navío francés más (1).

Sin embargo, tras largos años de abandono, en que los buques literalmente se pudrían en los abandonados arsenales o se perdían por carecer hasta de lo más necesario para navegar con alguna seguridad, la situación se había deteriorado tanto que en 1823 solo se disponía de 8 navíos (4 desarmados) y 10 fragatas (4 desarmadas). La tan polémica compra de la escuadra rusa de 1817 apenas había conseguido resultados visibles.

Las unidades menores no presentaban mejor aspecto, con siete corbetas armadas y dos desarmadas, igual número y estado de bergantines, siete goletas armadas y nueve desarmadas, ninguna de las antes numerosas urcas y apenas uno o dos desarmados paquebotes, balandros y misticos.

Especificando las unidades mayores, en Cádiz quedaban desarmados los navíos *Algeciras* y *América*, estando armado únicamente el *San Julián*. En Cartagena estaban armados los *Guerrero*, *San Pablo* y *Asia*, así como el desarmado *San Carlos*. En Ferrol estaba el *Héroe*, armado, que había sido insignia de Rosily y que fue el último en desaparecer.

En cuanto a las fragatas, la situación era parecida: en Cádiz estaban la *Constitución* y la *Ligera* ambas armadas, en Ferrol las *Iberia* y *Cortes*, ambas en construcción, y en Cartagena, armada, la *Perla*, y desarmadas, la *Santa Casilda* y la *Proserpina* (2).

E incluso este triste balance era más teórico que real, pues muchos de los buques estaban ya en tal estado que nunca podrían volver a navegar, y faltaban los medios de toda índole para repararlos y ponerlos en servicio.

(1) Cfr. en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*. ACTAS, Madrid, 2005.

(2) Estado General de la Armada, año 1823, pp. 179 y ss.

Y, como también es bien sabido, faltaban hasta las pagas y las raciones para los hombres, igualmente influenciados por las luchas y avatares políticos de la época, con lo que el cuadro no podía ser más desconsolador.

Por todo ello, y pese a que su intervención en las contiendas de la Emancipación hubiera podido ser decisiva, pudieron enviarse muy pocos buques a América y de forma muy espaciada. No olvidemos, por otra parte, que a la desidia e ineficacia de la corte de Fernando VII en afrontar resueltamente estos problemas se unía la renuencia de no pocos españoles a partir hacia una guerra no deseada. Justamente la sublevación de Riego había prendido entre tropas destinadas a América.

Curiosamente, entre los rebeldes también escasearon los marinos y los buques de guerra, por lo que, y dada su evidente necesidad, se recurrió a otorgar patentes de corso a marinos de procedencia extranjera, británicos y estadounidenses de forma notoria, pero también franceses y de otras nacionalidades, que armaron muchas embarcaciones particulares para ese propósito.

En las campañas del Plata, entre 1810 y 1814, dicha solución pareció la adecuada, pues la escuadra así improvisada, al mando del británico Guillermo Brown, se impuso a las igualmente improvisadas fuerzas navales realistas, basadas en Montevideo, derrotadas por los corsarios en mar abierto, lo que significó el bloqueo y la caída de ese último bastión de resistencia. Ante tan decisivo éxito, de nada valió la tenacidad, pericia y triunfos de la aislada escuadrilla al mando del capitán de navío Jacinto Romarate, que bloqueada y aislada tuvo que capitular cuando ya todo se había perdido (3).

Faltaba por ver si ese mismo esquema se podía repetir en las aguas del Caribe, pues en España se había tomado buena nota de la dolorosa lección del Plata y de que incluso los corsarios americanos llegaron a amenazar las costas y la navegación españolas en aguas europeas.

Ángel Laborde: un gran líder para tiempos difíciles

Ya que tanto faltaban a la Armada los medios materiales, era de esperar que esta carencia se compensara, al menos en parte, con un liderazgo fuerte y decidido, y no cabe duda de que, a diferencia de la mayor parte de los escenarios, en el Caribe sí dispuso la causa española de un líder adecuado: Ángel Laborde y Navarro, sin duda alguna uno de los mejores marinos de su época (4).

(3) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: «Jacinto Romarate y Salamanca», en MARCO, M.A. de, y MARTIRÉ, E. (eds.): *Protagonistas de Mayo de 1810*. Academia Nacional de la Historia-Emecé, Buenos Aires, 2010.

(4) EGEA LÓPEZ, Antonio: «El marino gaditano Ángel Laborde y la pacificación de América», en *Actas de las V Jornadas de Andalucía y América*, Sevilla-Huelva, 1986, Vol. I, pp. 173-228, y «Ángel Laborde, comandante del Apostadero de La Habana», *Revista de Historia Naval*, Madrid, IHCN, núm. 28 de 1990, pp. 7-30 y Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, (AGM, AB en lo sucesivo) Expedientes Personales, Cuerpo General, Ángel Laborde y Navarro.



El jefe de escuadra Angel Laborde y Navarro (anónimo colonial, 1853, Museo Naval, Madrid).

Nacido en agosto de 1773 en Cádiz, hijo de un empleado francés naturalizado y de española, en 1791 entró como guardiamarina en la compañía de Ferrol, ascendiendo a alférez de fragata al año siguiente, con tal aprovechamiento que fue nombrado para seguir el Curso de Estudios Mayores en Cádiz, interrumpidos luego por la guerra con la Convención francesa. Durante ella Laborde sirvió en distintos buques y se distinguió en tierra durante el sitio de Rosas. De nuevo en guerra con Inglaterra, sirvió en la escuadra de Melgarejo y en los combates que esta mantuvo con los bloqueadores británicos en Rochefort, así como en la defensa de Ferrol en 1800 ante el desembarco enemigo.

Entre 1801 y 1803 sirvió en la urca *Aurora*, de viaje de Ferrol y Cádiz a Manila y vuelta, donde ascendió a teniente de fragata, casándose en 1804.

Al año siguiente, y destinado en el navío *San Juan Nepomuceno*, se libró de Trafalgar al ser puesto al mando de la goleta *Hermógenes* con correos oficiales para Nueva España y Cuba, perdiendo su buque en un temporal, pero saliendo absuelto de cualquier responsabilidad en la pérdida.

De vuelta en España, mandó sucesivamente el cañonero *Sorpresa* y el bergantín *Descubridor*. En 1809, ya de teniente de navío, se ocupó en las obras de fortificación de La Coruña, pasando después como profesor de matemáticas al Colegio Militar de Santiago, donde se formaban los jóvenes oficiales de los Ejércitos 3.º y 4.º, hasta septiembre de 1815. De esta época es su libro *Tratado elemental de Geografía Matemática, aplicada a la Topografía y parte militar*, que conoció varias ediciones y con el que demostró sus amplios conocimientos.

Ascendido a capitán de fragata, fue luego subdirector del Depósito Hidrográfico, destino tras el cual, y al mando del navío *San Julián*, volvió a hacer la larga travesía hasta Filipinas y regreso entre 1817 y 1819.

Nada hacía, hasta entonces, de Laborde un marino muy distinto de tantos de su generación, y si acaso había destacado por su preparación intelectual. Pero entonces su vida y su carrera dieron un vuelco absoluto al ser nombrado comandante de la fragata *Ligera* y jefe del apostadero de Puerto Cabello en diciembre de 1819, aunque por diversos avatares de la época no llegó a su destino con la fragata de su mando hasta enero de 1821, apenas unos meses antes de la decisiva victoria de Bolívar en Carabobo.

Pero cuando muchos ya daban la causa española por perdida, Laborde se esforzó de una manera increíble, sorteando la desidia del gobierno, las intrigas entre los mandos españoles del Ejército, de Cuba y de Puerto Rico, la penuria absoluta de medios y otras mil dificultades para reavivar la contienda. Pronto formó una escuadrilla con su fragata, el bergantín *Hércules* y una flechera, a la que añadió buques auxiliares, a veces apresados al enemigo, con la que cooperó con el ejército y transportó tropas y los escasos recursos disponibles.

Y ello es tanto más de destacar por cuanto su *Ligera* era uno de los desdichados buques de procedencia rusa que, aparte otras cuestiones, tenían unas maderas pensadas para el Báltico, no para el Caribe. El resultado es que el barco, falto además de un adecuado mantenimiento por el declive del arsenal de La Habana y la carencia de presupuesto, se mantuvo en servicio solo gracias a los denodados esfuerzos de su comandante y de su sacrificada dotación, que al siempre duro servicio de guerra en el mar unía una constante labor en las bombas y continuas reparaciones, hasta que el barco, materialmente, se deshizo. Pero Laborde sabía que casi todo dependía de él y de su desfalleciente barco, pese a todo muy superior a los corsarios que el enemigo empleaba. El mismo Fernández Duro dedica muchas páginas del último tomo de su *Armada Española* a detallar y encomiar la dura, tenaz y sacrificada lucha de Laborde (5).

Un refuerzo y una arriesgada misión

Al final, algo debió de conmovearse en las altas esferas, pues se dieron a Laborde, que había ascendido a capitán de navío en diciembre de 1821, dos nuevos buques: la fragata *Constitución* y la corbeta *Ceres*. Con ellos debía romper el estrecho bloqueo naval a que la escuadra de la «Gran Colombia» sometía Puerto Cabello y conducir hasta allí dos goletas mercantes con todo tipo de provisiones y recursos para los ya tan dura como largamente asediados.

Cumpliendo las órdenes, Laborde zarpó de La Habana el 3 de abril de 1823 con sus dos buques de guerra y las dos goletas mercantes desarmadas.

Merece la pena que dediquemos algunas líneas a los dos buques de guerra que ondeaban el pabellón rojo y amarillo en una misión que sabían muy arriesgada, dado el número, muy superior, de embarcaciones enemigas que debían afrontar.

La *Constitución* no era otra que la nombrada desde su botadura *Santa Sabina*, ahora rebautizada siguiendo los avatares políticos, una muy veterana fragata, pues había sido botada en Ferrol en 1781, nada menos que cuarenta y dos años antes.

Era no solo una de las más grandes y poderosas fragatas construidas en España en tiempos indudablemente mejores, sino una veterana de muchos

(5) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. IX. Editorial Naval, Madrid, 1972.



Capitán general don Pablo Morillo (Museo Naval, Madrid).

combates y campañas. Entre ellos, el más destacado fue cuando, junto con la fragata *Santa Matilde*, se enfrentó en combate con la *Minerve* y la *Blanche*, al mando del mismísimo Horacio Nelson, en aguas próximas a Cartagena el 19 de diciembre de 1796.

La *Minerve*, insignia de Nelson, consiguió tras dura lucha apresarse a la española, al mando de don Jacobo Stuart; pero la presa le duró poco, al regresar la *Santa Matilde* con el jefe español, don Miguel Gastón, y ser apoyado este por la *Ceres* (no confundir con la corbeta mencionada) y la *Perla*, recién salidas del puerto cartagenero, y a distancia, por el navío *Príncipe de Asturias*, debiendo abandonar Nelson su presa y en ella a la dotación británica, al mando de su fiel subordinado y amigo Hardy (6).

Por supuesto que la *Sabina* fue reparada y volvió a prestar largos y denodados servicios, pero uno de los cambios más importantes que sufrió fue el de su armamento: en el citado combate llevaba 28 cañones de a 18 libras y 12 de a 6, con los que llegaba al porte de 40 cañones y unos 12 pedreros de a 3, alcanzando un peso de andanada de unas 315 libras, muy inferior al de su enemiga, que debía de rondar o superar las 410 libras.

Fue común durante todo el siglo XVIII que los navíos y fragatas españoles llevaran menos artillería de la que hubiera sido tan necesaria como posible, dado el tamaño y fortaleza de sus cascos. La lección se aprendió, y tras sucesivos cambios, la *Santa Sabina* montaba en 1823 nada menos que 12 cañones de a 24 libras y 28 de a 18, con un total de andanada de unas 396 libras. Y nada digamos de la contundencia ganada al sustituir las pequeñas piezas de a 6 y los pedreros por cañones de a 24 libras, que pocos enemigos podrían soportar (7).

La corbeta *Ceres* era un barco bien distinto. Comprado recientemente en Nueva York y de factura estadounidense, era un magnífico y rápido buque en su clase, muy alabado por Laborde, armado con 28 piezas, aunque otras fuentes indican 27: 26 de a 18 libras en los costados y uno de a 12 en colisa o montaje giratorio.

(6) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: «Una derrota naval de Nelson», en *Victorias por mar de los españoles*. Sekotia, Madrid, 2007, pp. 243-248.

(7) AGM, AB, Estados de Fuerza y Vida, *Santa Sabina*.

Aparte del supremo de Laborde, tenía el mando de la *Constitución* el capitán de fragata José María Chacón, y el de la *Ceres* correspondía al teniente de navío Miguel Espino, sumando las dotaciones unos 330 hombres en la fragata y unos 200 en la corbeta.

El enemigo

Mandaba la escuadrilla bloqueadora de la Gran Colombia el comodoro John Daniel o Danels, nacido en Baltimore, Estados Unidos, en 1786, y ya veterano de la lucha contra los españoles, pues había sido capitán de la flota de José Artigas en el Río de la Plata, pasando luego al Caribe bajo las órdenes de Brión en 1818. En la época de que tratamos acababa de volver de Estados Unidos de comprar un buque para los rebeldes y de obtener el grado y mando que ostentaba (8).

Como para muchos otros de sus compatriotas, la guerra le había proporcionado una lucrativa ocupación y honores inesperados, aparte de comulgar con sus ideas liberales y americanistas. Veremos que buena parte de su escuadrilla y dotaciones eran de origen estadounidense.

La fuerza puesta a su mando era bastante más numerosa que la de Laborde, e incluía las corbetas *Carabobo*, a su mando directo y de 28 cañones; *María Francisca*, de 22 cañones y apresada anteriormente a los españoles, al mando del capitán G.S. Christie, y la *Bolívar* de 24, al del teniente B. Murray. También estaba los bergantines *Vencedor*, al del teniente T.M. Brotherton, y *Pichincha* al del teniente Mathews. Y acababa de unírseles el *Independencia*, por excepción al mando de un francés, René Belouche, armado con un cañón de a 18 en colisa y catorce en las bandas, con 130 hombres de dotación. Finalmente estaban las goletas *Leona*, armada con un cañón en colisa de a 18 y tres de a 9 libras y con 80 hombres, cuyo mando desconocemos, y la *Flor de la Mar*, al mando del teniente Samuel Wright, la *Rayo*, del teniente Woods, y la *Manuel*, de porte, dotación y mando desconocidos para nosotros. También figuraban afectas a la escuadrilla dos goletas más, desarmadas y seguramente destinadas a abastecimientos.

El total era de tres corbetas, tres bergantines y cuatro goletas armadas, un conjunto superior indudablemente a las dos únicas unidades españolas, salvo por el calibre de las más pesadas piezas de la *Constitución* y el tamaño y robustez de la veterana fragata. También en el número de hombres embarcados la ventaja era de Daniel.

Sin embargo, tal ventaja se vio reducida antes del combate por los avatares propios del desgaste y operaciones de un largo bloqueo: la corbeta *Bolívar* se había destacado con anterioridad del grueso y solo reapareció iniciado el combate, visto el cariz que tomaba, su comandante, Murray, decidió que la

(8) Consta que murió en su ciudad natal, en 1856, tras obtener pensión de Venezuela. Sobre su vida, véase HOPKINS, Fred: «For Flag and Profit. The life of Commodore John Daniel Danels of Baltimore», *Maryland Historical Magazine*, núm. 80. Baltimore (1985), pp. 392-401.



Otra de las operaciones navales de las fuerzas navales españolas en las costas de Venezuela, en este caso en la isla Margarita. Museo Naval, Madrid.

mejor parte del valor estriba en la prudencia, y se mantuvo primero a la expectativa para luego desaparecer. En cuanto al bergantín *Vencedor*, había embarrancado en un punto de la costa y el *Pichincha* acudió en su auxilio, por lo que tampoco estos dos bergantines se hallaron en el combate, reduciendo así la fuerza de Daniel a dos corbetas, un bergantín y cuatro goletas armadas, con lo que el balance se equilibraba notablemente (9).

El combate

Como ya sabemos, Laborde había zarpado de La Habana el 3 de abril, para recalar en la Aguadilla de Puerto Rico. De allí dio la vela el 27 del mismo mes, llegando al amanecer del 1 de mayo a Puerto Cabello y divisando las velas enemigas adentradas en el mar, a las que dio inmediatamente caza, mientras Daniel se retiraba hacia la costa y reagrupaba sus fuerzas.

(9) Para la composición de las fuerzas de Daniel y posterior combate, véase: FERNÁNDEZ DURO, C.: *op. cit.*, pp. 244-245; un extracto del parte de Laborde en *Gaceta de Madrid*, 25-XII-1823, pp 483-484, y del de Daniel en revista *Nile's Weekly Register*, Baltimore, 22-VII-1823, pp. 298-299. Cartas e impresos de la época sobre el combate en Archivo Histórico Nacional de Madrid, Estado, leg. 6375/14. Gaspar PÉREZ TURRADO (*La Marina española en la independencia de Costa Firme*. Editorial Naval, Madrid, 1992), que apenas se refiere al combate, da referencia del parte de Laborde en AGM, AB, que no hemos podido encontrar.

El pretencioso comodoro americano afirma en su parte que pensó que aquel sería «un glorioso primero de mayo para la Gran Colombia», en evidente alusión al «Glorioso Primero de Junio» de 1794, en que los 25 navíos británicos al mando de Howe derrotaron a los 26 franceses de Villaret-Joyeuse, apresándoles seis buques y hundiendo otro más. Pero las cuentas no salieron como tan ingenuamente pensaba.

Tras reagrupar sus fuerzas, Daniel formó una línea de combate, encabezada por la *María Francisca*, seguida de la *Carabobo* y del bergantín *Independencia*; en segunda línea estaban las cuatro goletas armadas, y fuera de la formación, las otras dos mercantes desarmadas. Su plan era abordar a los dos buques españoles, reforzando con las dotaciones de las goletas los trozos de abordaje de sus tres mayores buques. Pero reconoce que había sido tomado por sorpresa, a sotavento y demasiado cerca de la costa.

Por su parte, Laborde se dirigió contra el enemigo resueltamente, haciendo frente a las dos corbetas enemigas con la fragata *Constitución*, mientras la *Ceres* se encargaba del bergantín *Independencia*. A todo esto, y habiendo quedado libre la entrada en el puerto, las dos goletas españolas cargadas de las ansiadas provisiones entraron sin dificultad, cumpliéndose así buena parte de la misión encomendada al marino español. Pero quedaba aún el combate entre las dos agrupaciones.

El fuego se rompió a eso de las cuatro y media de la tarde (Daniel habla de cuatro y tres cuartos), no tardando la *Ceres*, con una andanada de 14 cañones, en dejar muy averiado y castigado al *Independencia*, que solo podía oponer ocho y en general de menor calibre. Bien pudo haberlo apresado, pero el comandante español, teniente de navío Espinós, juzgó acertadamente que era mucho más importante apoyar a la *Constitución* en su lucha contra las dos enemigas, por lo que dejó huir al baqueteado bergantín.

No era el único que huía, pues las cuatro goletas armadas de Daniel forzaron la vela, huyendo del combate tras los primeros disparos, comprometiendo así el plan del comodoro americano.

La fragata española, a una distancia de uno y medio o dos cables, rompió fuego contra las dos corbetas, que lo devolvieron animosamente. Eran 20 cañones españoles contra unos veinticinco corsarios, si bien de menor calibre por lo general, pues eran piezas de 12, 9 y 6 libras, aparte de carronadas de a 32 y de a 18, pero por ello mismo más rápidos en el disparo. El fuego de los americanos se hizo hacia el aparejo de la fragata, con bala, metralla y palanqueta, buscando desarbolarla para luego pasar al abordaje. Y no cabe duda de que lo intentaron, pues consta que la dotación de la *Constitución* gastó 3.000 cartuchos de fusil en rechazarlo. Pero lo decisivo fue la superior altura y robustez de los costados de la fragata y la mayor potencia y calibre de sus cañones.

En cualquier caso, el oportuno refuerzo de la *Ceres* decidió el combate, teniendo que arriar bandera las dos corbetas a eso de las 06.30 para Laborde o las 06.40 para Daniel. Las bajas americanas, según confesión del comodoro Daniel, llegaron a los 37 muertos y 21 heridos graves, quedando él y el resto de sus dotaciones, unos 300 hombres, prisioneros junto con las dos corbetas.



Las guerras de la emancipación americana tuvieron un muy importante capítulo naval. En la ilustración, un meritorio combate del bergantín *Voluntario* con un corsario argentino. Museo Naval, Madrid.

Desconocemos las pérdidas del bergantín *Independencia*, pero debieron de ser sensibles, dado el castigo que recibió de la *Ceres*. En cuanto a las dos unidades españolas, sufrieron un total de bajas muy inferior: un muerto y 17 heridos graves, casi dos tercios de ellos en la corbeta, pero el aparejo de la *Constitución* quedó en muy mal estado, con un balazo que atravesó por entero el palo mayor y dejó todos los botes inservibles salvo uno.

Laborde marinó las dos presas, poniendo la *María Francisca* al mando del teniente de navío José Mestre y la *Carabobo* al del teniente de fragata Antonio Pallerá, que tras dos días de trabajo repararon las averías más serias. Los prisioneros fueron bien tratados, según reconoció el propio Daniel, y no tardaron en ser repatriados.

La victoria era completa, y los admirados defensores y la población de Puerto Cabello prepararon un recibimiento triunfal a Laborde, que había salvado la plaza, pero el modesto marino español prefirió desembarcar de noche y discretamente. Y todavía se apuntó un tanto menor al apresar en los días siguientes otra embarcación enemiga que transportaba cuatro piezas de a 24, seguramente para las tropas de tierra que asediaban la plaza.

El valor, pericia y decisión de Laborde quedaron más que demostrados en el combate, pero tampoco hay que regatear elogios a la conducta en combate

de los tres buques principales del enemigo, si bien es de notar la poca gallarda huida de las cuatro goletas y de recordar la evidente cobardía de la destacada corbeta *Bolívar*, que alertada por el cañoneo acudió a aquellas aguas para, después de observar el desarrollo del combate, dar la vela y alejarse sin hacer nada por sus compañeros.

Indudablemente, la intervención de la citada corbeta hubiera podido poner en serios aprietos a cualquiera de los dos buques españoles y, tal vez, dar la vuelta al resultado del combate. Acaso parezca más explicable la renuencia de las goletas a entrar en combate, pero un análisis más pormenorizado nos lleva a conclusiones muy distintas. Por citar una de ellas, la *Leona*, este era un barco con 80 hombres de dotación y armado con un cañón de a 18 en colisa y tres de a 9. No tenía por qué haberle sido imposible situarse por las poco defendidas proas o popas de cualquiera de los dos buques españoles y castigarles casi impunemente. Y no estamos hablando de imposibles. Buques mucho más pequeños —las cañoneras españolas de una generación anterior, en esencia grandes botes de remos con un mástil rebatible, una treintena de hombres y armados de una sola pieza de a 24 o de a 18— se habían atrevido en muchas ocasiones con los navíos británicos y les habían causado graves daños en el bloqueo de Cádiz de 1797-1798, en el combate de Algeciras de 1801 y en muchas otras ocasiones. Si las cuatro nada desdeñables goletas de velacho hubieran hecho algo parecido, las cosas podrían haber sido muy distintas.

Claro que es muy diferente dar caza a mercantes poco o nada armados, con rica carga y que apenas se defendían, a luchar cara a cara con poderosos enemigos. De nuevo la imagen creada por cierta literatura y por el cine sobre los corsarios muestra su falsedad.

En cualquier caso, la victoria española no solo había salvado Puerto Cabello para su causa, sino que había destruido y dispersado la flotilla enemiga y hundido su moral, al paso que las dos presas hechas servían para reforzar las fuerzas navales españolas.

Pero tan grande y meritoria victoria no tardaría en verse empañada, y tal vez por eso su recuerdo se haya visto oscurecido en la historiografía posterior.

Una amargura y una derrota

Acontecimientos que no tenían nada que ver con él y con su valerosa, acertada y abnegada conducta, amargaron el triunfo a Laborde. En España, la intervención de los famosos Cien Mil Hijos de San Luis, tropas francesas que acabaron con el régimen del Trienio Liberal y repusieron en sus poderes absolutos a Fernando VII. Aquel vuelco político suponía la persecución y depuración para los que habían servido al régimen anterior, y la anulación de los ascensos y honores obtenidos durante él, por lo que la primera «recompensa» del marino por su victoria fue verse de nuevo reducido a la graduación de capitán de fragata. Inevitablemente, su fragata volvió a cambiar su nombre, y recuperó el viejo de *Santa Sabina*.

Pero aquello eran minucias comparadas con otro hecho, mucho más grave.

El mando español en el área era el general Morales, poco informado de los temas navales, pero superior jerárquico de Laborde. Envalentonado por el éxito de Puerto Cabello, al que no había contribuido en nada, ordenó tajantemente al marino que pasara a la ofensiva en aguas del lago Maracaibo.

En aquellas someras aguas, donde por su calado no podían entrar las unidades de Laborde, los españoles y sus partidarios criollos habían formado una escuadrilla de fuerzas sutiles o ligeras, armando sumariamente pequeños mercantes de cabotaje, embarcaciones pesqueras y botes de todas clases. Eran en total unas 31 embarcaciones pequeñas, armadas con 67 cañones de 16 a 4 libras y tripuladas por unos 1.645 hombres, incluyendo algunos que Laborde desembarcó de su división como refuerzo. Enfrente, y al mando del almirante de la Gran Colombia, José Prudencio Padilla estaban unas veinte embarcaciones, pero bastante más grandes y mejor armadas, con 2.200 hombres y 96 cañones. Cabe destacar que el peso en libras de la artillería americana suponía 1.557 libras de bala, por solo 594 por parte española, bastante más del doble (10).

Morales no quiso saber nada de las atinadas objeciones de Laborde: las órdenes fueron tajantes, y al marino no le quedó sino obedecer e ir a un desastre seguro, perdiéndose en la batalla del 24 de julio de ese mismo año de 1823 casi toda la fuerza y dos tercios de los hombres, por heridas en combate, haber caído prisioneros o desertar, ya que la mayoría eran naturales del país. Pero nadie dudó de la pericia y valor de Laborde, pues él se había limitado a obedecer unas órdenes insensatas de un superior arrogante, con una fuerza improvisada y muy inferior a la enemiga.

Siendo combates tan distintos, en varias cuestiones se asemejan los de Puerto Cabello y Maracaibo: en ambos triunfó el bando que tenía menos unidades, pero más grandes y potentemente artilladas, y en ambos se alzó con la victoria el bando que tomó la ofensiva. Por otra parte, a los venezolanos les quedó la grata sensación de que mientras los corsarios extranjeros habían defraudado, en la escuadra de Padilla, sin faltar, eran minoría.

De nuevo se repitió la experiencia de la escuadrilla improvisada de Montevideo nueve años antes. Y el combate resultó decisivo: quebrada la última resistencia española en la zona, no quedó sino la evacuación de las tropas y de los civiles que no quisieron seguir en aquellas tierras, tarea que cumplió denodadamente Laborde.

Las consecuencias de una olvidada victoria

Parecería entonces que la victoria de Puerto Cabello había quedado anulada por entero, pues ya desde México a Venezuela en todas partes la indepen-

(10) Sobre el combate de Maracaibo y la polémica posterior véanse, FERNÁNDEZ DURO, C: *op. cit.*, pp. 245-289, y PÉREZ TURRADO, G: *op. cit.*, pp. 271-305.

dencia había logrado asentarse. Pero las cosas ocurrieron de modo muy distinto: tanto en México como en la poco duradera Gran Colombia se forjaron muy serios planes para «liberar» las últimas posesiones españolas en el área: las islas de Cuba y Puerto Rico, donde las ideas independentistas también afloraban, aunque de forma muy minoritaria.

Pero allí seguía Laborde montando guardia, reforzado además desde España, visto el inminente peligro, con algún navío luego relevado por otros y varias fragatas, aparte unidades menores. Gracias a su celo y a la financiación procedente de la misma Cuba, pues desde España apenas se remitía nada, Laborde consiguió tener los barcos y dotaciones en un magnífico estado, que llamó la atención de los neutrales y, por supuesto, de los enemigos (11). Con aquella fuerza no solo persiguió y dio caza a los corsarios, sino que bloqueó a los enemigos en sus puertos y amenazó sus propias costas, prolongándose la campaña hasta 1830, en siete años de lucha y navegación constantes, y por cinco años después de la batalla final de Ayacucho.

En Puerto Cabello había quedado meridianamente claro lo que podían hacer los españoles incluso con solo alguna veterana y remendada fragata. Y los americanos, que lo habían aprendido bien, siguieron recibiendo algunos recordatorios en combates parciales: ni los corsarios tipo corbeta o bergantín eran enemigos para los buques de alto bordo de la Real Armada ni, aunque lo intentaron reiteradamente y con grandes gastos, se puede improvisar una escuadra de alta mar. Tampoco les ayudó el cambio de actitud de las potencias neutrales, Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos, nada interesadas en que variara el *statu quo* en el Caribe.

Así que por muchos años, y de forma que pocas veces se ha explicado convenientemente, Cuba y Puerto Rico siguieron formando parte de España.

Laborde, el principal artífice de ese resultado, ascendió hasta el grado de jefe de escuadra, y póstumamente al de teniente general, al mando del apostadero de La Habana y con las Grandes Cruces de Carlos III, Isabel la Católica y San Hermenegildo en recompensa por sus luchas y fatigas. Incluso se le nombró ministro de Marina en 1832, pero prefirió no abandonar su importante puesto. El 4 de abril de 1834 falleció en el puerto cubano, víctima de una epidemia de cólera y tras una vida entregada por entero al servicio de su patria, fuera cual fuese el régimen que imperara.

En 1870 sus restos fueron trasladados a España por el vapor de la Armada *Fernando el Católico*, descansando desde entonces en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz) con todo merecimiento, siendo uno de los marinos que, con su esfuerzo, celo y dedicación, remontaron la amarga depresión que sufrió la Armada en el primer tercio del siglo XIX, y ello pese a los continuos avatares políticos, siendo un notorio ejemplo y referente para la siguiente generación: la tan celebrada de la Marina de Isabel II.

(11) Un ejemplo notorio de esa preocupación y de sus resultados positivos es el libro de CHACÓN, José María: *Instrucción militar para el navío de S.M. Soberano*. La Habana, 1829.



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

MATAGORDA, EL DIQUE Y LA MARINA MILITAR

Gerardo Manuel LÓPEZ GARCÍA
Doctor Ingeniero Naval

*En recuerdo del equipo de hombres
que dirigieron el trabajo en el dique de Matagorda:
Barba, Castro, López Real, Prieto, Ramos y Varela.
Formaron a muchos que llegábamos con
nuestra maleta llena de teorías
y nos enseñaron cómo se mandaba.
Lealtad, honradez y eficacia eran sus
herramientas para el buen hacer.*

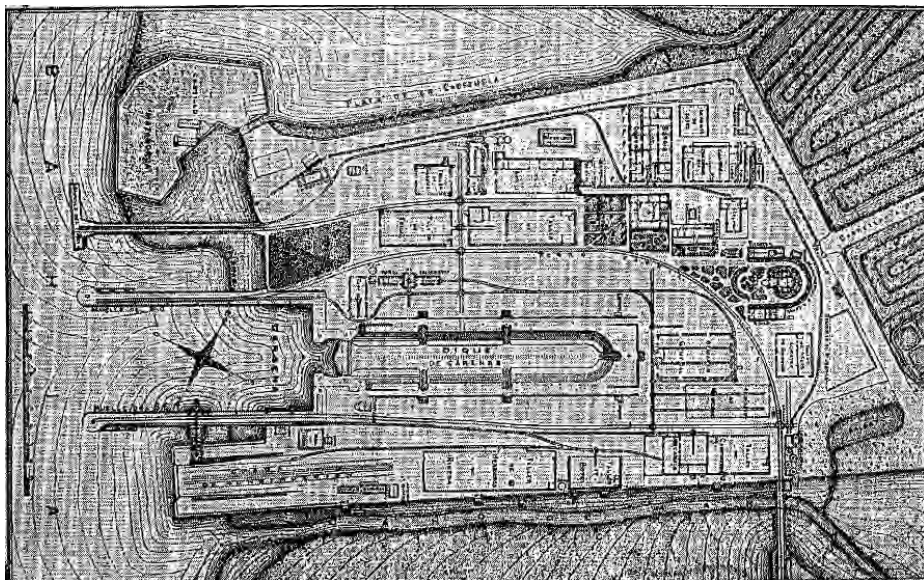
Introducción

HAY mucha información privada sobre Matagorda (1) y su dique, pero es difícil acceder a las fuentes de esa información, y lo encontrado está sospechosamente impregnado de lo políticamente correcto en cada circunstancia. Matagorda fue en su momento la fuente de negocio de la ciudad de Cádiz que, siempre marinera y política, vio, en la segunda mitad del siglo XIX, caer su vida comercial e industrial, decadencia de la que le salvó, solo parcialmente, Antonio López con su naviera, que hizo de la ciudad un punto de unión de la Península con los territorios de la antigua patria de todos.

Antonio López, que comienza su aventura naviera en Cuba hacia el año 1845 (2), siempre había tenido clara la conveniencia de disponer, como negocio paralelo al de armador, de unas instalaciones que le permitieran efectuar el mantenimiento de sus barcos con un carácter preferencial, cosa difícil de conseguir en todo tiempo pero mucho más en aquel, en que no se disponía de suficiente número de diques privados para el carenado, los que había eran de pequeño tamaño, y las averías de los equipos propulsores, muy frecuentes,

(1) El castillo de Matagorda fue terminado en 1534 como un elemento de defensa fronteriza contra los moros. En 1612 fue reconstruido y en 1702 sufrió el ataque de los británicos, que habían desembarcado en sus cercanías. También fueron británicos los que lo defendieron en 1811 contra las tropas francesas, quedando el castillo en ruinas hasta nuestros días.

(2) En el año 1850 consigue un contrato para mantener una línea entre Guantánamo y Santiago de Cuba que cubre con el barco *General Armero*, de 716 T.R.B. Este barco con casco de madera, de 51,8 metros de eslora, 8,53 de manga y 5,8 de puntal, fue el primero con bandera española propulsado por hélice. Entregado por William Cramp & Sons Shipbuilding Company, de Filadelfia, en el año 1852, embarrancó y se perdió sin víctimas el 14 de diciembre de 1853.



El astillero de Matagorda en 1900.

obligaban a resolver los fallos por medios artesanales que precisaban de personal muy cualificado.

Cádiz es una ciudad con una historia universal a bordo. Incluso en el Arco del Triunfo de París figura nuestra bahía como uno de los triunfos de Napoleón, sabia forma de comunicarnos que la historia se escribe con goma y tijeras al lado, pues todos recuerdan en coplas y pasacalles cómo corrían los franceses ante nuestra infantería cuando esta los desalojó del castillo de Matagorda, desde el que bombardeaban la ciudad con los primeros cañones de la historia con retrocarga y balas con metralla de barras de plomo, con las cuales «se hacían las gaditanas tirabuzones». Cañones que fueron desmantelados y de los cuales solo queda uno, conservado en los jardines de la residencia del primer ministro británico, en el número 10 de Downing Street en Whitehall, Londres. No fue menor la paliza que recibió la escuadra francesa del vicealmirante marqués de Rosily-Mesros, que seguía refugiada en nuestra bahía, al este de Matagorda, en la Fosa de Santa Isabel, cuando el conde de Venadito le obligó a rendir la flota que ocupaba la bahía gaditana desde los días de la batalla de Trafalgar (3). Por todo

(3) La escuadra francesa se componía de cinco navíos y una fragata, con un total de 442 cañones, muy superior en fuego a las posibilidades conjuntas de los barcos españoles y de las baterías costeras. Tras el asesinato del capitán general de Cádiz, el general Solano, ocupó la capitania el general Tomás Morla, que luego ascendió a mariscal de campo, quien se inclinó rápidamente a la política antifrancesa. Permitió el abastecimiento de pólvora a los barcos británicos del vicealmirante Purvis, que cercaban la bahía, y ordenó a nuestro jefe de escuadra, Juan

ello, Matagorda es algo más que un astillero para los gaditanos: es el Dique. Ese dique en el que tengo el orgullo de haber trabajado como ingeniero a lo largo de muchos años.

Muchos son los libros y trabajos que hacen referencia a Matagorda y a su dique, por lo que recomiendo prestar atención a la bibliografía que se acompaña al final del texto. Cito entre las fuentes de información, para los que quieran estar mejor documentados, la *Revista General de Marina*, la revista *Ingeniería Naval*, las hemerotecas del *Diario de Cádiz* y, curiosamente, de *La Vanguardia* de Barcelona y la revista *El Dique*, publicada en el mismo Astillero y difícil de conseguir por su muy limitada difusión. Entre los muchos libros publicados recomiendo especialmente *Matagorda: mito y esperanza*, de Pedro Castilla Madrina, cuya lectura, de poca sustancia técnica, pues no es esa su intención, sirve para conocer lo que llamaríamos «el espíritu de Matagorda».

Más difíciles de conseguir son los datos de primera mano, aquellos que no han sufrido la polución que supone toda publicación, que se pueden sacar de la biblioteca del Dique de Matagorda; de las actas de los Consejos de Administración de la Cía. Trasatlántica, de la Naval y de Astilleros Españoles; y mucho más difícil, de los informes internos de la dirección del dique y del astillero, de los cuales alguno he tenido a mi disposición.

No quiero terminar sin hacer un breve comentario sobre el libro *Astilleros españoles 1872-2000*, que es una recopilación de la información, correctamente presentada, puesta a disposición de un grupo de historiadores universitarios expertos en los temas que nos presentan... (véase carta de presentación del, entonces, presidente de IZAR, antes Astilleros Españoles, José Antonio Casanova en la introducción del libro, que tiene párrafos de contenido político, criticando épocas en las que España ocupó el cuarto puesto de la construcción naval mundial, que parecen incluidas a modo, más bien diríamos, del famoso grito de ¡¡viva Cartagena!! y que resultan difíciles de justificar por su oportunidad cuando se habla desde una posición industrial, económica y política como la que tenían quienes así escribían.

La factoría de Matagorda nació para prestar servicio de mantenimiento a los barcos de una empresa, la fundada por Antonio López y López, dedicada a los servicios de correo y pasaje entre la Península y los territorios españoles de ultramar. Su primera intención fue disponer de un dique flotante para el carenado y reparación de los barcos. Para ello se contactó con los astilleros William Denny Brothers, en Bumbarton, proximidades de Glasgow (4), con vistas a la construcción del mismo. Pero posteriores estudios obligaron

José Ruiz de Apodaca, conde de Venadito, el ataque a los barcos franceses, que se rindieron, después de breve combate, el 9 de junio de 1808, dejando cerca de 4.000 tripulantes prisioneros y pertrechos y armamento que equiparon a nuestra escuálida Armada.

(4) Estos importantes astilleros proyectaron un dique flotante de 91 m de eslora, 14,4 de manga y capaz de varar barcos con 6 m de calado. El coste, incluida la puesta a punto, era de 75.000 libras esterlinas y se colocaría en el lugar que acababa de ser aprobado por O'Donnell a Antonio López y situado en la orilla de la península del Trocadero. De esta forma se pensaba dejar de usar el dique grande de La Carraca y, junto con el dique flotante situado en La Habana,

a anular el contrato, por no considerar idóneo el proyecto, dadas las condiciones meteorológicas —los frecuentes vientos fuertes— de la bahía de Cádiz.

Pero, con anterioridad a la solución gaditana, Antonio López barajó la solución que llamaremos catalana. Era lógico, pues este santanderino universal residía en Barcelona, ciudad con un nivel industrial superior a la media del resto de España y que tenía una población que pensaba en algo más que en la deuda pública y en las acciones de las compañías ferroviarias para la inversión de los ahorros. En esta ciudad se instaló, hacia 1875, un ingeniero belga, Alejandro Wohlguemuth, que abrió en las Ramblas una oficina técnica; en 1879 se asocia con capitalistas catalanes y monta una industria de fundición y mecanizado que, con el tiempo, intentó dedicar a trabajar en el sector naval, aprovechándose del Plan de Escuadra aprobado en 1886, para lo cual efectuó una inversión de 12,5 millones de pesetas.

Las cosas no le fueron bien a Wohlguemuth, pues se encontraba con una fuerte competencia dada la desconfianza en los productos nacionales; no obstante, logró un importante contrato, el 30 de junio de 1886, por 61.837 pesetas, para la construcción de tres calderas tipo Pelicano, con sus accesorios, destinadas a la Armada, que entregó a finales del año y que le facilitaron el permiso para montar un varadero en las playas de Casa Antúnez. Este contrato dio lugar al nacimiento de la compañía Arsenal Civil, cuyas instalaciones se erigieron en el lugar en que ahora se asienta el Club de Tiro Deportivo de Barcelona.

La factoría Arsenal Civil fue un fracaso económico, pues después de esas tres calderas Pelicano solo consiguió el contrato para la construcción de la cañonera *Cóndor* (5), para la Armada española, provista de un equipo propulsor de 380 CV fabricado, también, en la factoría.

La situación financiera no fue óbice para que Antonio López se interesara en invertir en esta empresa, a la que hizo importantes pedidos procedentes de su grupo empresarial. Uno de ellos fue la maquinaria para el *Joaquín del Piélagos*, cuya construcción fue financiada por los compradores. Pero el interés de tener una factoría para el mantenimiento de la flota llevó a conversaciones que concluyeron en una alianza empresarial en el otoño de 1891, cuando se

tener cubiertas las necesidades de varada de los barcos de la Compañía cerca de los puntos terminales de la travesía.

(5) La cañonera *Cóndor* fue una consecuencia de la Feria Internacional de 1888, en la que se le concedió una medalla de oro, para demostrar que el Programa de Escuadra de Berenguer podía contar con la industria nacional. De su diseño se ocuparon los ingenieros Francisco Erro Zugasti, como inspector del Estado, y Federico Armenter y José Batlle, por parte del astillero. Este último fue autor de la máquina de triple expansión, la primera de esta índole construida en España. La embarcación tenía el casco de acero importado, desplazaba 63 toneladas, medía 25,5 m de eslora total, llevaba 24 tripulantes y montaba un cañón Hontoria de 90 mm. Fue dada de baja el 18-5-1900 por orden del ministro de Marina, Francisco Silvela; no obstante, siguió prestando servicio en el puerto de Vigo hasta el 24 de enero de 1902, en que sufrió una explosión en la caldera cuando perseguía a unas embarcaciones contrabandistas, lo que ocasionó su pérdida y la muerte de seis tripulantes.

fundó la sociedad Arsenal Civil de Barcelona, con un capital de 1.250.000 pesetas. Presidida por Emeterio Alcobé, se fijó como objetivo fabricar maquinaria para embarcaciones y aun las propias embarcaciones. Como gerente y director técnico de la empresa se nombró a Enrique Satrústegui Barrié (ingeniero, socio y amigo de Antonio López), auxiliado por el ingeniero Juan Brunet Alsina.

La flamante empresa, empujada por el grupo industrial de Antonio López, comenzó una nueva andadura llena de trabajo. Contrató para la Armada dos pequeñas cañoneras denominadas *Águila* y *Cuervo* (6), de 27 metros de eslora y casco de acero galvanizado, así como varios equipos propulsores para pequeñas embarcaciones de la Marina. Pronto se convenció Antonio López de que el lugar para el mantenimiento programado de sus barcos no podía estar en Barcelona, porque esta solución hacía muy difícil el mantenimiento de los que hacían el servicio en el mar Cantábrico.

El punto intermedio, que además era el de salida para América, era sin duda Cádiz, por lo que se acudió a esta definitiva solución natural. En la década de los años noventa del siglo XIX la factoría de Barcelona fue cesando en sus actividades; dejó una serie de obras terminadas muy interesantes y variadas que abarcaban desde las lanchas cañoneras, de las que hemos hablado, a seis barcas y una draga para Manila, y en lo que a obra histórica se refiere, queremos recordar que en sus talleres se fundieron todas las piezas del monumento a Colón que se encuentra a la entrada del puerto de Barcelona.

En el año 1871 se acomete, por fin, la que iba a ser la solución definitiva: un dique seco de mampostería situado entre las ruinas del castillo de Matagorda y el caño María, cerca de la estación de ferrocarril de El Trocadero (7). La autorización definitiva para la ocupación de los terrenos públicos, expropiación de los privados que se consideraran necesarios y construcción del dique y talleres anexos fue concedida el 19 de agosto de 1872 por el rey Amadeo I (8) e incluía una cláusula que obligaba a varar barcos con bandera española, mediante tarifas aprobadas previamente, respetándose la prioridad de uso a los barcos de la compañía de Antonio López y a los de la Armada española. Esta cláusula de prioridad se mantuvo durante toda la vida útil del dique, incluso al

(6) Ambas cañoneras fueron destinadas a la vigilancia costera del puerto de Cartagena. Estaban fabricadas en acero galvanizado y desplazaban 70 toneladas con una eslora de 26,63 m. Daban una velocidad superior a los 14 nudos gracias a un equipo propulsor formado por una máquina de triple expansión, tipo pilón, que desarrollaba 300 I.H.P. a 300 r.p.m. Las dos embarcaciones causaron baja en la Armada, por orden de Francisco Silvela, el 18 de mayo de 1900.

(7) El ramal ferroviario de Jerez de la Frontera a El Trocadero fue uno de los primeros tramos de ferrocarril de la península ibérica y estaba destinado a facilitar la exportación de los vinos de Jerez.

(8) Curiosamente, aunque en el decreto de la aprobación figura como lugar de la firma el monasterio de El Escorial, realmente fue firmado por el rey en Ferrol, durante la visita real a la fragata acorazada *Amadeo I*, ex *Príncipe Alfonso*, ex *Sagunto*, que estaba carenándose para su entrega en el arsenal. El barco, cuyas características principales eran 6.253 t de desplazamiento, 10 cañones de 220 mm, 3 de 180, 12,5 nudos de velocidad y 560 tripulantes, acabó sus días con el nombre de *Sagunto*.

venderse el astillero a la Sociedad Española de Construcción Naval, y fue aplicada en el caso de la reparación de la motonave *Guadalupe* en los años sesenta del siglo pasado, en la obra efectuada para subsanar los daños ocasionados en la colisión en el estrecho de Gibraltar.

Se proyectó la construcción del dique seco, en prolongación del cual se hicieron dos muelles paralelos, de seis metros de ancho, formando una dársena que permitía tener sendos barcos atracados y dejando ancho libre suficiente para la entrada y la salida de un tercer barco en el dique.

Se dispuso en el muelle del este de una machina de 60 toneladas de izada, que, como curiosidad histórica, fue un importante elemento colaborador de las operaciones del desembarco de las tropas españolas en la bahía de Alhucemas.

El dique resultante tenía las siguientes dimensiones:

Eslora en línea de picaderos	145,0 m
Eslora en el plan del dique	150,5 m
Eslora en el coronación	156,5 m
Manga en el plan	15,5 m
Manga en la entrada	19,2 m
Manga en la coronación	27,6 m
Calado en pleamar máxima	7,7 m
Calado en bajamar mínima	6,7 m

Los proyectistas y ejecutores de la obra de ingeniería civil descrita en el párrafo anterior fueron la firma de ingeniería británica Bell & Miller de Glasgow (9) —que utilizó el proyecto en dos ocasiones posteriores: una en Montevideo y otra en el mismo Glasgow— y el ingeniero español Eduardo Pelayo y Gomiz (10). Las obras costaron 6.101.306 pesetas (según apuntes contables), tres veces la cantidad presupuestada, pues se encontraron con dificultades para mantener el nivel freático preciso para las obras (el mismo problema que se encontró en la construcción del nuevo dique en 1972) dado el tipo de fondo de la zona, que llega a alcanzar 20 metros de espesor de fangos con profundas vaguadas pliocénicas

Curiosamente hay que señalar que este dique era, cuando se construyó, el segundo existente en España de propiedad privada. El primero era el construi-

(9) Bell & Miller era una ingeniería, con sede en Glasgow, fundada en 1850 por Robert Bell, nacido en Edimburgo en 1822, y Daniel Miller, nacido en Glasgow en 1825. Especializados en obras portuarias y con importantes proyectos desarrollados en el Firth of Clyde. Bell murió el 13 de septiembre de 1883, y Miller, el 28 de septiembre de 1883, pero la firma continuó hasta finales de los años noventa. Glasgow ha sido siempre un lugar de investigación importante para obras civiles marítimas y fue un centro de información importante para el desarrollo de la puerta del dique de la nueva Matagorda (Astillero de Puerto Real).

(10) Eduardo Pelayo, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, fue un activo técnico español en trabajos de ingeniería marítima con obras importantes en Cádiz, el dique y muelles de Matagorda, y en Santander. Consiguió emplear cemento natural nacional en las obras de Matagorda, utilizando los fabricados por Jacinto Mombrú en Alcaulete, provincia de Jaén.

do en San Mamés (11), en Bilbao, y en todo el mundo solo existían ochenta diques de carenado de propiedad privada.

Período de propiedad de la Compañía Trasatlántica

El dique se utilizó principalmente para el mantenimiento de los barcos de pasaje que la compañía propietaria empleaba en el tráfico de pasaje y correo que tenía contratado. El primer barco que utilizó el dique fue el vapor *Guipúzcoa* (ex-*Príncipe Alfonso*), que fue varado el día 3 de julio de 1878. El negocio de reparaciones, que al principio solo se dedicó a la atención de los barcos de la Compañía, se diversificó, con el tiempo, a la atención de barcos ajenos, que pasaron de cinco en el segundo semestre de 1881 hasta un máximo, que se alcanzó en 1889, de 126 barcos.

En los talleres anexos se construyeron 40 embarcaciones, como negocio adicional, durante los años comprendidos entre 1889, entrega del primer barco, hasta los 126 barcos botados, el máximo se alcanzó en 1889, hasta 1913 en que se entregó el último de esta compañía entre las que se cuentan: 2 barcos mixtos de carga y pasaje, 5 cargueros, 4 remolcadores, 7 lanchas, 7 ganguiles, 12 barcasas y 3 pontonas. Además, la oficina técnica del astillero realizó el proyecto de dos barcos de carga que luego no se construyeron. En total el astillero entregó embarcaciones por valor de 10.067 TRB. El primer barco que se botó en Matagorda fue el *Joaquín del Piélagu* (12), un barco mixto de carga y pasaje proyectado por Löbnitz and Co. (13). Es curiosa la relación mantenida, en los comienzos de la vida de Matagorda, con la técnica de ingeniería naval y civil escocesa (14), sin duda debida a Satrústegui que, ingeniero, socio y hombre de confianza de Antonio López, tenía grandes amigos en Glasgow.

(11) Este dique se inauguró en 1868.

(12) El barco fue botado el 9 de mayo de 1891 y la entrega se efectuó el 16 de mayo de 1892. Sus características principales eran: eslora total, 61,67 metros; manga, 8,36 metros; puntal, 6,28 metros; desplazamiento: 1.000 toneladas; arqueo bruto: 841,34 TRB. La propulsión era una máquina de triple expansión con 1.250 caballos indicados, que a 105 revoluciones daban una velocidad de 15 nudos. Tenía dos calderas que trabajaban a una presión de 160 libras. Durante la segunda guerra mundial fue vendido, transformado en carguero y rebautizado *Sidi Ifni*. Declarado presa de guerra por los británicos, por transportar material de guerra enemigo, y se le pierde la pista.

(13) Sir Frederick Löbnitz (1863-1932), constructor y proyectista de barcos y ministro del gobierno británico. Nació en Renfrew, población cercana a Glasgow. Su aprendizaje lo hizo en el astillero de Govan, en Fairfield. En 1890 se convirtió en socio de su padre, Henry Löbnitz, nacido en Dinamarca, que había fundado una empresa especializada en el proyecto de dragas que colaboró en las obras del canal de Suez y del de Panamá. Durante la primera guerra mundial fue ministro de Armamento, y al terminar la contienda volvió a su empresa, de la que fue presidente hasta su muerte.

(14) Curiosamente, al proyectar la puerta del nuevo dique de Matagorda (conocido como Puerto Real), se acudió de nuevo a la tecnología escocesa, que junto a la de Massachusetts fueron la base del proyecto de la, hasta ahora, puerta móvil más grande del mundo.

Con un presupuesto para la construcción de 13.000 libras, al final las obras alcanzaron una cifra próxima a las 35.000 libras (cambio oficial: 1 libra = 28,50 pesetas), un 10 por 100 más que el coste en el Reino Unido, lo que sirvió para demostrar que en España era posible la construcción de este tipo de barcos si se revisaba la imposición fiscal sobre este tipo de operaciones. Las obras de construcción de la embarcación corrieron a cargo del ingeniero naval Toribio Gil, y la decoración del barco, con intenso sabor árabe, fue dirigida por el cate-drático de Bellas Artes de Cádiz Adolfo García Cabezas.

La mayor embarcación fue el *José de Aramburu*, de 2.387 TRB, construc-ción número 16, para la Compañía Gaditana de Navegación. Esta sociedad, nacida bajo los auspicios del banquero José de Aramburu, precursor en Cádiz del Banco de Bilbao, al que vendió su empresa bancaria, estaba presidida por el conde de Osborne y tenía como gerente al gaditano Enrique MacPherson. La botadura, que no estuvo exenta de anécdotas, se llevó a cabo el día 7 de junio de 1902 y es recordada porque el barco se botó anticipadamente, antes de que los invitados al acto ocuparan sus puestos. Este carguero montaba una máquina alternativa de vapor construida en España.

La carga de trabajo en el astillero de Matagorda se vio disminuida en este periodo, a pesar de la magnífica calidad de la maestranza y mano de obra, por la sempiterna ayuda del poder constituido, político y económico, a los astille-ros de la provincia de Vizcaya, y por la distancia entre los centros de suminis-tros de materiales y Cádiz, lo que representaba un aumento de los costes y una dificultad en las comunicaciones precisas para las relaciones comerciales.

Matagorda representó una importante aportación a la industrialización de la zona y fue un ejemplo en lo que se refiere a las relaciones laborales, muy avanzadas para lo que era usual en aquellos tiempos. La formación profesio-nal fue importante, aunque no llegó a igualar la practicada en los astilleros de Escocia y del este de Inglaterra, de donde procedían los primeros técni-cos, entre los que se contaban Thomas Coleman, director de construcción naval; David Miller, jefe de talleres; Elias Muramet, maestro de grada; Jorge Patterson, maestro de electricidad, y Mariano Coviggioli, maestro de calde-rería.

En este período no se realizó ninguna operación de nuevas construcciones con la Armada ni con barcos de guerra extranjeros. No obstante, hay que resaltar que se presentó un momento en el que se intentaba paliar el bajo rendimiento económico del astillero preparándolo para acudir, en el año 1902, al Plan de Escuadra para la recuperación de las pérdidas sufridas por nuestra Armada en Cuba. El plan, muy ambicioso, incluía la construcción de 10 acorazados de 12.500 a 14.000 toneladas de desplazamiento, 4 cruceros de 2.500 a 3.000 toneladas de desplazamiento, 40 torpederos de 130 toneladas de desplazamiento y 32 torpederos de 70 ton. de desplazamiento y 2 barcos escuela. El presupuesto para esta escuadra era de 516 millones de pesetas (la mitad del presupuesto anual de España).

Este Plan de Escuadra, que se llegó a denominar *el negocio del siglo*, murió por sí solo entre proyectos y anteproyectos a lo largo de todo un lustro

y realmente a causa de su dimensión que lo ponía lejos de las reales posibilidades de España junto con la competencia de un plan nacional de regadíos que pretendía modernizar e industrializar la agricultura española.

Era la lucha política conocida como «pantanos *versus* acorazados». Entre los defensores de los primeros se encontraban Joaquín Costa y Rafael Gasset, y entre los partidarios de la Armada se distinguieron Maura, Sánchez Toca, Ferrándiz y Cobián. La falta de contratos de nuevas construcciones militares no supone desvinculación entre la Armada y Matagorda; y así, en cuestiones de protocolo se enmarca la visita de Alfonso XII a Matagorda a bordo de la falúa del comandante de la fragata *Numancia* el día 30 de octubre de 1879. Durante la visita S.M. asistió a la varada del vapor correo *África*, acontecimiento que se recuerda al denominar al muelle en que desembarcó el monarca Muelle del Rey, nombre que se conservaba cuando se cerró el dique en 1975.

Varios barcos, nacionales y extranjeros, se repararon en Matagorda, así recordamos, entre los relacionados con las marinas militares de otros países, al buque escuela alemán *Stosch* (una importante reparación cuya duración imprevista hizo imposible el programa previsto aquel año para la formación de los guardiamarinas de Alemania).

No todo eran felicitaciones entre ambos organismos, Matagorda y la Armada. Curiosamente existía entre la factoría y las oficinas en la ciudad de Cádiz una unión radiotelegráfica (gracias a la utilización de los equipos desmontados de dos embarcaciones de servicio de la factoría para el transporte de personal), sistema que duró hasta mediados del siglo pasado y que servía para la comunicación entre ambos puntos, supliendo la falta de líneas telefónicas (en 1960 la factoría de Matagorda disponía de tres líneas telefónicas con el exterior, una de ellas destinada a servicios especiales).

En 1905, durante unas maniobras de la escuadra, el acorazado *Pelayo* se encontró con serias dificultades de comunicación radioeléctrica por las interferencias producidas por el equipo de Matagorda que, por lo visto, era más potente que el de la escuadra, lo que ocasionó las esperadas protestas por la utilización del sistema de comunicación y que fueron la primeras de una serie que terminó muchos años después.

Propiedad de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) hasta 1936

La SECN, más conocida como la Naval, nació el 18 de agosto de 1908 para atender a la construcción del Plan de Escuadra y a la administración y gestión de los arsenales militares. Su capital social era de 20 millones de pesetas, dividido en dos grupos, el primero procedente del ahorro nacional, propietario del 60 por 100, y el resto de origen británico. Después, sucesivas operaciones financieras aumentaron dicho capital, que en 1922 ascendía a 60 millones de pesetas, el 67,5 por 100 era obligatoriamente capital español y el resto de la inversión era de libre disposición, disminuyéndose, por lo tanto, la participación británica en la empresa.



El dique en operación de llenado, desmontando las escoras de dos embarcaciones.

Dentro del grupo español se encontraban dos subgrupos principales, el primero era el formado por el capital vasco (representado por José María Chavarri y Estanislao Urquijo), y el segundo, el procedente del capital catalán (representado por Javier Gil Becerril).

El Plan de Objetivos fundacional de la Naval no olvidaba la entrada en el campo de la marina mercante, para lo cual se precisaba de nuevas instalaciones *ad hoc*. Ya a mediados de 1911 se empezaron a tantear las posibilidades de absorber el astillero de Matagorda, operación en la que estaban ilusionados todos los estamentos de la ciudad de Cádiz, y en especial los empleados de la Compañía Trasatlántica. Su director, Ignacio Noriega, contactó con la Naval al respecto, encontrándose con un desinterés razonable ante la importancia y novedad del negocio que se quería plantear. La mediación de un hombre-puente, Enrique de Satrústegui y Barrié, entre la Trasatlántica (de la que era delegado en Madrid) y la Naval (de cuyo Consejo de Administración formaba parte), activó los contactos tendentes a la adquisición de Matagorda por la Naval.

Pero las conversaciones se alargaban. Por un lado, la Compañía Trasatlántica jugaba la baza de su importante cartera de posibles construcciones, cuyo programa incluía 20 barcos de pasaje con un total de 103.100 TRB a construir entre los años 1914 y 1924 (dos de los cuales eran verdaderamente importan-

tes con 15.600 TRB y 22.500 TRB). Por el lado de la Naval, se seguía con las dudas sobre la rentabilidad que ofrecía el mercado español de barcos mercantes, dadas las inestables condiciones políticas y financieras en las que se encontraba España.

Pero se llegó a un acuerdo por fin, y durante el mes de marzo de 1914 quedó concluido el convenio, que se firmó el día 21 de ese mes. Por parte de la Naval lo hicieron Fuster y Navarrete, y por parte de la Cía. Trasatlántica, Eizaguirre y Monturiol. El importe total de contrato fue de 6,5 millones de pesetas, que cubría la cesión del astillero (5.000.000 pts.), la comisión por la exclusividad de construcción de nuevos barcos (1.000.000 pts.) y la cesión de los derechos para el carenado y la reparación de embarcaciones (500.000 pts.). La entrega de la factoría se efectuó el día 27 de marzo de 1914.

Entre las condiciones pactadas en el convenio había una que tuvo importancia años después. Esta era, como hemos indicado anteriormente, la preferencia absoluta de los barcos de la Trasatlántica para la utilización del dique seco. Al final de los años cincuenta ocurrió que el buque de pasaje *Guadalupe*, navegando a plena carga y pasaje desde Barcelona al Río de la Plata, fue pasado por ojo en el estrecho de Gibraltar por un barco mercante, que hacía la ruta Algeciras-Ceuta cargado con municiones y explosivos para nuestro Ejército en África. El *Guadalupe* no se hundió pero, gravemente dañado, se vio obligado entrar en el dique de Matagorda, como se ha dicho a plena carga y repleto de pasajeros. El dique tenía su cama con picaderos inadecuados, de baja calidad y muy gastados, dadas las dificultades para su reposición. Estudiado el asunto con detenimiento, se asumió el riesgo y se varó el barco pero, desafortunadamente, los picaderos cedieron y, dejando el barco sobre un mar de astillas. Salvo pequeñas abolladuras locales, el barco no sufrió avería alguna. El talón del codaste quedó a solo unos pocos centímetros del bloque de hormigón de la estructura de la puerta del dique sin tocarla, pero obligando a un estudio muy cuidado del trimado a la hora de dar agua al dique. Lo curioso fue el anecdótico que ocasionó, entre el personal del astillero, la varada de un buque repleto de pasajeros (y pasajeras).

Las reparaciones de los barcos de guerra españoles fueron muy poco frecuentes —hay que tener en cuenta que en las cercanías se encontraba el arsenal de La Carraca—, pero hemos encontrado algunos datos al respecto, todos ellos referentes a las varadas efectuadas entre los años 1921 y 1926, en que entraron a reparar en Matagorda los siguientes barcos de la Armada española:

<i>Año</i>	<i>Barcos varados</i>
1921	3
1922	1
1923	4
1924	3
1925	3
1926	4



El buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* carenando para su entrega a la Armada.

Es verdad que entonces era director de Matagorda un miembro del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, el coronel Iglesias, muerto prematuramente el 28 de junio de 1925, quien se distinguió en los trabajos de reparación de los guardacostas *Larache* y *Alcázar* y del crucero *Princesa de Asturias*. Este último era conocido como el «Arrastrao», por las incidencias ocurridas en La Carraca con su botadura, que se efectuó en tres actos: el primero, en septiembre de 1896, el día de su botadura inicial, que fracasó al no deslizarse el barco; el segundo, en el mes de noviembre siguiente, cuando se intentó la botadura mediante el tiro de remolcadores fracasando también y quedando el barco con medio casco en el agua y el tercero, en la madrugada del día 17 de noviembre, cuando el barco, sin que se hiciera nada para conseguirlo, entró en el agua.

Al final de este período se construyeron tres barcos para la marina militar, uno para la Armada de la República del Uruguay, un segundo para la de México y el tercero para la española.

El barco para Uruguay era un buque hidrográfico, el *Capitán Miranda*, construcción núm. 64. Se le puso la quilla el 9 de marzo de 1930 y su botadura se efectuó el 26 de julio de 1930. Actuó de madrina Sara Tage de Latmarthée, esposa del capitán de corbeta Julio Lamarthée, futuro comandante de la

embarcación. Con línea de yate y proa de violín, de 504 TRB, desplazaba 552 toneladas. Sus características principales eran: eslora total 54,85 metros, manga 8 metros, y puntal 6 metros. Velocidad 11,5 nudos. Iba armado con un cañón de 37 milímetros y una ametralladora, contando con una dotación de 52 hombres. El 19 de noviembre siguiente efectuó pruebas en bahía, terminadas las cuales satisfactoriamente, sería entregado a los representantes de la Marina uruguaya. El día 21 de noviembre el buque zarpó rumbo a Montevideo, con dotación española, bajo el mando del capitán de corbeta Luis Gil de Sola. En 1977 el barco fue transformado en buque escuela con arboladura de goleta de tres palos tipo Bermuda, situación en la que se encuentra actualmente.

El barco para la Armada mexicana fue un cañonero, el último de una serie de tres construidos gracias al crédito de 70 millones de pesetas a la República de México, mediante la Ley del 28 de diciembre de 1932. Estos barcos de 1.320 TRB fueron construidos, dos en Ferrol y el tercero en Matagorda siendo, con el nombre de *Potosí* el núm. 67 de los barcos botados en este astillero. Su quilla se puso el día 30 de noviembre de 1933, botándose el 24 de agosto de 1934 y se entregó el 5 de marzo de 1936 junto con el *Guanajato* y el *Queretano*. Dado que había estallado la guerra en España, el barco fue embargado por la Armada española. Sus dimensiones eran 80 metros de eslora, 12 de manga y cuatro de calado, siendo su desplazamiento de aproximadamente 1.250 toneladas. Los otros dos barcos, originalmente propulsados a vapor con turbinas Parsons de 5.000 caballos y calderas Yarrow y dos hélices, modificaron la planta propulsora, en la década de los años sesenta, reemplazándola por motores diésel. La velocidad máxima era de 18 nudos. La tripulación llegaba a 140 personas entre oficiales y marinería. El armamento principal era de tres cañones Vickers de 102 mm. Estos dos barcos lucharon en la segunda guerra mundial dedicándose a la escolta de barcos petroleros por el golfo de México, para lo cual se les dotó de equipos de detección y lucha antisubmarina.

Y, por último, nos queda relatar lo referente al tercer barco de guerra, este destinado a la Armada española. Nos referimos al buque hidrógrafo *Malaspina*, cuyas características principales eran: eslora 68,5 metros, manga 10,6 metros, puntal 5,7 metros y arqueo 1.220 TRB. La maquinaria propulsora se construyó en Ferrol y la componían una máquina alternativa de vapor de 850 CV, dos calderas Yarrow y dos líneas de ejes que proporcionaban al buque una velocidad de 12,5 nudos. La construcción tenía el número 70 de las botadas en Matagorda. Su quilla se puso el 26 de enero de 1935, botándose el 13 de septiembre del mismo año en un acto desprovisto de toda solemnidad, acudiendo el almirante jefe de la Base Naval de La Carraca, Gómez Pablos, y los directivos del astillero junto a la madrina del nuevo buque, María Luisa Gómez Pablos Duarte. El barco se entregó el 4 de mayo de 1937 como crucero auxiliar, dado que al entrar en servicio España se hallaba en plena guerra civil, por lo cual se le montaron dos cañones de 101 milímetros.

Prestó servicio a la Armada hasta el 2 de noviembre de 1970, año en el que se le dio de baja. En el proyecto de este barco intervino de forma muy destacada el capitán de navío Francisco Moreno Fernández (después almirante y

primer marqués de Alborán), gracias a su conocimiento en los temas hidrográficos, a los que se destinaba el barco, adquiridos en su etapa como segundo jefe de la Comisión Hidrográfica del Norte.

No menos interesante, pero que no se puede incluir como una nueva construcción, fue la colaboración con Astilleros de Echevarrieta en la terminación del buque escuela de la Armada española *Juan Sebastián de Elcano*, ya que en el dique de Matagorda se terminó el barco, se le desmontaron los santos de botadura y se efectuaron las obras de pintura y carenado necesarias para la entrega.

Durante este período se produjo en Matagorda un hecho muy singular: la colaboración del personal y medios de la factoría en el desembarco de Alhucemas en 1927. Las tropas españolas se encontraron con la dificultad de abastecerse de agua dulce, por lo que se pensó en la instalación de una planta potabilizadora de agua de mar. La caldera, de 40 toneladas de peso, comprada en Alemania, llegó en barco a Cádiz, donde no había más medios de descarga que la machina de Matagorda, que nunca había manejado pesos de esa entidad. Se decidió reforzarla, y con ello se consiguió desembarcar el equipo. Luego se procedió a estanqueizar la caldera, para conseguir una flotabilidad de dos toneladas, y se remolcó con el *Cíclope*, a cinco nudos, hasta la playa de desembarco, donde desde tierra se varó y se trasladó a su lugar de trabajo. Todo la operación estuvo dirigida por el personal de Matagorda.

Al frente de los trabajos de Matagorda se encontraba, durante gran parte del período considerado, un hombre emblemático tanto en Cádiz como en Puerto Real. Nos referimos a Félix Barrio Fort, que se jubiló en el 1934, a los setenta y cinco años, después de cuarenta y nueve de servicio en el astillero de Matagorda que le llevaron desde el puesto de delineante, con el que ingresó en 1885, al cargo de jefe de construcción naval, con el que se jubiló en 1934. Murió en 1936 como consecuencia de las heridas sufridas durante el bombardeo de la Aviación republicana a la ciudad de Cádiz el 26 de julio de 1936.

Período de 1936 a 1939

En 1936 había en Matagorda un problema realmente grave: encontrar trabajo —ya fuera de nuevas construcciones, ya de reparaciones— para la factoría, que se encontraba en una situación crítica, cercana al paro total. Los sindicatos y el Ayuntamiento hacían gestiones ante el ministro de Marina, José Giral, para que fuera encomendada a este astillero la gran reparación y puesta a punto del crucero *República* (ex *Reina Victoria Eugenia*) (15). Estas gestio-

(15) Crucero de 5.590 toneladas de desplazamiento y 140,82 m de eslora, montaba 9 cañones de 150 mm Vickers, 4 de 47 mm y 4 tubos lanzatorpedos. Alcanzaba los 26 nudos gracias a dos equipos de turbinas Parsons que generaban 25.000 CV. Su dotación era de 450 tripulantes. Se le puso la quilla en Ferrol el 31 de marzo de 1915, y se entregó a la Armada en febrero de 1923. Este barco se destacó en el desembarco de Alhucemas, donde arboló la insignia del contralmirante jefe de la flota. En 1936 se encontraba en Cádiz, en segunda situación, y se incorporó a la escuadra nacional con el nombre de *Navarra*.

nes se completaron con peticiones de ayuda al presidente de la Naval, que por lo visto precisaba de esta solicitud, e incluso llegaron hasta el jefe del gobierno, Manuel Azaña. En marzo de ese año aparece una posibilidad de resolver el problema, ya que se habla de la contratación de un petrolero que, se dice, estaría asignado a Matagorda, pero la gerencia de la Naval decide, irrevocablemente, encargar la construcción a sus astilleros de Sestao. Matagorda sigue en situación dramática, y la población de Puerto Real, con gran descontento social, se desahoga con el ataque y la quema de algunas iglesias (16). El Ministerio de Marina, para remediar el retraso en el comienzo de las obras en el crucero *República*, asigna a Matagorda la revisión anual del *Juan Sebastián de Elcano*, lo que supone un muy ligero alivio y no evita que la huelga general afecte a aquella.

La guerra de España comenzó, para la factoría de Matagorda, con otra huelga, ya que el personal de la Naval se unió al paro general convocado en Cádiz contra las medidas de estado de guerra tomadas por las autoridades navales, a pesar de que se consideraba que la situación había sido aclarada con la llegada al puerto del destructor *Churruca* y el desembarco de un tabor de regulares y la efectiva actuación de los guardiamarinas de la Academia Naval de San Fernando. El astillero fue militarizado, destinándolo a las obras de reparaciones y carenado de los barcos de guerra. Se efectuaron 110 operaciones en total. Entre las obras realizadas conviene destacar la de los cruceros *Canarias* y *Baleares*, que detallamos a continuación, el crucero *Almirante Cervera*, los minadores *Marte*, *Júpiter* y *Vulcano*, los cañoneros *Dato*, *Calvo Sotelo* (ex-*Potosí*), *Cánovas*, *Canalejas* y *Alcázar*, los destructores *Velasco*, *Almirante Valdés* y *Lazaga*, entre otros barcos.

La del crucero *Canarias* fue una de las importantes reparaciones llevadas a cabo en este período. Lógicamente, el barco no se pudo varar, dadas sus dimensiones, por lo que lo referente a la obra viva y a la avería en la hélice hubo que llevarlo a cabo en Ferrol. Las cosas ocurrieron así: el 13 de marzo de 1937, en aguas de Gibraltar, navegando con niebla y con visibilidad muy reducida, y acompañado del crucero *Baleares*, apareció por su banda de estribor la proa de un buque que cruzaba el Estrecho en sentido perpendicular a él. Cayeron a babor, pero no se pudo evitar la colisión, que afectó a la popa del crucero a la altura codaste. El otro barco era un mercante griego de unas 8.000 toneladas de desplazamiento, que en veinte minutos se hundió y cuya tripulación fue recogida por un mercante inglés. Las averías que presentaba el *Canarias* no afectaban a su obra viva, pero sí a una pala de su hélice de estribor. El *Canarias*, en unión del *Baleares*, entró en el puerto de Algeciras, donde, una

(16) Aunque algo fuera del tema que nos ocupa, quisiera, copiando del libro de Salvador Catalán que se cita en la bibliografía, relatar una anécdota que sirve para algo que sí forma parte de la intención de este trabajo, que es señalar el carácter que denominaríamos «matagordiano»: «Cuando la turba desalmada quemaba una iglesia en Puerto Real, reclamó del sacerdote que retirara el Santísimo Sacramento del sagrario».

vez evaluadas las averías, se trasladó a Matagorda para la reparación y, posteriormente, a Ferrol, para reemplazar la hélice inutilizada y aprovechar para limpiar fondos.

Por su parte, la importante reparación efectuada al crucero *Baleares* fue consecuencia de la batalla naval de Cherchel (al oeste de Argel, el día 7 de septiembre de 1937), uno de los dos combates navales de nuestra guerra civil, típicos por las unidades empleadas y su forma de actuar. El otro fue el ataque a los cruceros nacionales en las cercanías del cabo de Palos (al este del Mar Menor el día 6 de marzo de 1938). Del primero salió tocado el crucero *Baleares*, que reparó en Matagorda las averías en la obra muerta, forro exterior y superestructuras, dejando para Ferrol un importante problema de vibración en las chumaceras y el carenado. Puesto a punto, salió para proseguir con sus misiones de escolta, que desempeño hasta el mencionado encuentro en el que fue hundido en las proximidades del cabo Palos.

La plantilla de operarios y empleados tuvo que ser reforzada para la atención requerida por estos trabajos, pasando de 979 personas (98 empleados y 881 operarios) antes de la guerra a 1.379 personas (119 empleados y 1.260 operarios) en el momento de máxima plantilla, en 1938.

El astillero sirvió, en primera línea de combate, de una forma que podríamos comparar con un «hospital de campaña» para la flota nacional, al estar situado en un puerto, dentro de la bahía de Cádiz, estratégicamente ubicado a la salida del Mediterráneo y permitiendo fácilmente la entrada y salida de barcos y con los servicios del arsenal de La Carraca a su disposición.

Período desde 1939 hasta el cierre del dique

Matagorda, en la época del llamado franquismo (desde el final de la guerra civil hasta su cierre), fue un ejemplo del buen hacer social, tanto económica como técnicamente hablando.

Al final de la guerra, se canceló, con la publicación de la Ley del día 2 de septiembre de 1939, el contrato que tenía la Naval para la explotación de los arsenales de la Armada, lo que redujo a dos, Matagorda y Sestao, los astilleros de que disponía la Sociedad. Al producirse la segunda guerra mundial, a continuación de la contienda española, los astilleros tuvieron que sufrir las consecuencias, tanto en lo que afecta a los contratos como a los materiales precisos para las construcciones y reparaciones.

En la Matagorda del año 1940 se sufría una carestía de todo lo necesario para el normal transcurrir de los trabajos: parecía milagrosa la simple continuidad de una vida lánguida. Por ejemplo, la falta de energía eléctrica era tal que solo se suministraba tres días a la semana e hizo necesaria la instalación de una planta térmica de 650 kW que hacía imposible acometer cualquier mínimo programa de modernización de la producción. El acero suministrado por Altos Hornos de Bilbao era escaso y con una calidad que, solo con una bondadosa inspección, podía utilizarse ya que como los cupos eran mínimos

había que comprar el acero de libre disposición, aquel que, por su calidad física y química, no había pasado el control de calidad de la acerería y que, además, se vendía a un precio superior que el de cupo.

Esta situación duró hasta la entrada en servicio de la planta siderúrgica de Avilés durante los años cincuenta. Aun así, Matagorda acometió unas obras de mejora que supusieron un esfuerzo económico grande para la Naval, que se destinaron a las imprescindibles obras de mejoras en el servicio de grúas en la grada, ampliación de los talleres mecánicos y de herreros de ribera, compra de equipos de soldadura, mejora en la obra civil en los muelles de la dársena y otras obras complementarias; su presupuesto total fue de 10.480.219 pesetas, que se cubrió gracias a un préstamo hipotecario concedido por el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional.

La política industrial de Matagorda, una vez concluidas estas reformas mínimas imprescindibles, se volcó decididamente hacia las nuevas construcciones, dejando las reparaciones y construcciones mecánicas en un segundo lugar, supeditadas al objetivo principal pero dotándolas de un total autonomía para la contratación de trabajos y subcontratación de actividades y trabajos.

El primer problema que se planteaba era demostrar que se podían hacer barcos en tiempo y precio competitivos, y de eso se encargó un magnífico equipo técnico y laboral, con una maestranza muy bien formada y entregada a la tarea.

Todos teníamos en nuestra memoria que la prefabricación de los barcos tipo Liberty en Estados Unidos fue un elemento imprescindible para el triunfo ruso sobre el ejército alemán. Aquellos barcos, que rompieron el cerco y llegaron a Murmansk, en el mar de Barents, con falta de resiliencia en el acero de su estructura y su descuidado proyecto, que solo había tenido en cuenta la facilidad en la construcción que duraba cuarenta días en grada, fueron la salvación del Ejército Rojo.

Pues bien, en el astillero de Matagorda se construyó un barco con cincuenta días de permanencia en grada, mientras en Madrid se discutía (en el Consejo de Ministros) si sabíamos o no construir barcos en España. Naturalmente el barco no era muy grande, se trataba del pequeño petrolero para la CAMPSA, el *Camprovín*, de 2.030 TRB construcción núm. 85, cuya quilla se puso el 2 de noviembre de 1953 y que se botó el 21 de diciembre de ese año después de cuarenta y nueve días de permanencia en grada. El barco era pequeño y posiblemente muy ajustado de presupuesto, pues los buques grandes y rentables, en la época del franquismo, se destinaban a los astilleros vascos. La sorprendente rapidez fue tildada por los expertos de casualidad, por lo que el astillero se vio obligado a mantener el tiempo de construcción de un segundo barco, gemelo del *Camprovín*, fue la construcción núm. 86, el petrolero *Camporreal*, cuya quilla se puso el 15 de febrero de 1954, botándose el 5 de abril de aquel año, sesenta y cuatro días después.

La factoría entregó en aquella época una serie de barcos con un amplio espectro de características, algunos muy especiales que requirieron la preparación previa de la factoría entre los que destacamos las construcciones de los

petroleros *Talavera* (construcción núm. 91, de 20.589 TRB entregado en mayo de 1960) y *San Marcial* (construcción núm. 94 de 20.580 TRB, entregado en marzo de 1961) por las avanzadas características de sus plantas propulsoras consistentes en turbinas de vapor de muy alta presión y temperatura, los butaneros *Butauno* (construcción núm. 103 de 1.523 TRB, entregado en julio de 1965) y *Butados* (construcción núm. 104 de 1.523 TRB, entregado en octubre de 1965) por las características del acero empleado en los tanques que precisaron una adecuación de los soldadores al tipo de acero utilizado en este caso, y los petroleros *Barrancabermeja* (construcción núm. 117 de 14.839 TRB, entregado en julio de 1966) y *Tumaco* (construcción núm. 142 de 14.839 TRB, entregado en junio de 1968) por ser barcos destinados a la Armada de Colombia, aunque realmente tenían pocas diferencias con petroleros para el tráfico comercial privado. Lo que sí resultó diferente fue el nivel de exigencia de la inspección.

En total se entregaron a los armadores nacionales y extranjeros, en el período comprendido entre enero del año 1955 a enero del año 1970, un total de 72 embarcaciones de diferentes características y tamaños, contándose entre ellas:

- 16 Petroleros
- 3 bulkcarriers
- 5 barcos de pasaje
- 6 barcos de carga general
- 4 fruteros
- 2 frigoríficos
- 2 butaneros
- 9 pesqueros
- 7 remolcadores
- 3 dragas
- 8 ganguiles
- 7 artefactos navales

Además, la oficina técnica desarrolló trabajos sobre tres contratos que no llegaron a entrar en vigor.

El ritmo de trabajo del Departamento de Reparaciones no disminuyó a pesar de su colaboración con el Departamento de Nuevas Construcciones, llegándose, incluso, a llevar la construcción de cuatro remolcadores y cinco pesqueros que, por su tamaño, eran fáciles de subcontratar. Los datos de que disponemos nos permiten enumerar los barcos reparados de 1957 a 1971, en los que se atendieron las reparaciones siguientes:

Año	barcos españoles	barcos extranjeros
1957 (desde 1/V)	38	9
1958	65	14
1959	76	9

1960	44	7
1961	31	10
1962	27	9
1963	49	18
1964	77	28
1965	53	9
1966	62	17
1967	62	19
1968	51	20
1969	60	45
1970	53	53
1971 (hasta 1/IV)	24	31

Entre las reparaciones efectuadas hay que recordar algunas de singular importancia, como la reconstrucción de barco de pasaje *Ciudad de Valencia*, que había tenido un incendio en Cádiz cuando cargaba municiones para la guerra en Ifni; la modificación de la estructura, en la zona de tanques, del petrolero *Bruch*, del cual se conservaron la cámara de máquinas y el castillo de proa; el cambio íntegro del doble fondo del buque mixto de carga y pasaje de bandera argentina *Río Bermejo*; la reconstrucción del pesquero *Juan de Urbieta*, un barco de propulsión eléctrica que curiosamente se hundió dos veces, el día de su botadura en Vigo y ya en servicio, lo que motivó un estudio de su estabilidad y la modificación del proyecto; la reparación del buque de pasaje *Guadalupe*, a la que nos hemos referido anteriormente y que estuvo llena de curiosas anécdotas. Como se ve por lo anterior, Matagorda no tuvo en este período relaciones con la Armada española, aunque sí se puede indicar que se construyeron dos petroleros para la Armada colombiana y se llevaron a cabo varias reparaciones de unidades de servicio portuario para la US Navy.

Pero había un plan previsto en la política económica que regulaba nuestro ingreso en la Comunidad Europea (17). Era necesario cerrar Matagorda, y como decía un prestigioso ingeniero naval, «nada hay más difícil que cerrar un astillero en pleno funcionamiento. Es preciso previamente que se quede sin trabajo».

Y aquí se presentó el problema. Matagorda tuvo su máxima producción, rentabilidad y beneficios en el quinquenio final de su vida industrial que comprendía los años comprendidos entre 1970 y 1974, en que se entregó el último barco, el bulkcarrier *Graiglas*, de 53.000 toneladas de peso muerto, sus grandes cifras de producción fueron:

Barcos entregados	24
Toneladas de peso muerto	934.750
Tamaño medio	38.948

(17) Curioso este enfoque de la necesidad de cerrar astilleros europeos cuando varios años después se presentan cuestiones tan difíciles de justificar como la fabricación en Francia de fragatas para Grecia o de submarinos en Alemania para Turquía con formas de pago complicadas.

Pero Matagorda se cerró. A costa de un gran sacrificio social, económico e histórico, Matagorda se cerró.

Es interesante referirnos a un tema que puede explicar, en parte, este sorprendente resurgir de la factoría de Matagorda que elevó su cifra de facturación, y por consiguiente la cuenta de resultados, de forma sorprendente dentro de un espíritu de colaboración de todo el personal de la factoría, a cuyo buen hacer se añade un programa social implantado por la dirección.

Entre las acciones que se llevaban a cabo se encontraban: el sostenimiento de la escuela de enseñanza primaria Nuestra Señora del Buen Consejo, en Puerto Real; las escuelas de los Hermanos de las Escuelas Cristianas de Cádiz y de la barriada de Matagorda; se concedían becas de estudio en la Institución Sindical Virgen del Carmen, de Puerto Real, y para las Escuelas Profesionales de la Sagrada Familia, de El Puerto de Santa María; existió un comedor de tarifas reducidas en el astillero; se sostenían los economatos laborales de Cádiz, Puerto Real y barriada de Matagorda; se disponía de 200 viviendas en régimen de autogobierno en la barriada de Matagorda; se mantenía una biblioteca y una revista de empresa y funcionaron, por último, un comité de seguridad e higiene y un jurado de empresa. En el primer convenio colectivo, en 1962, se tuvieron en cuenta aplicaciones complementarias a los fondos de jubilación y se incluyó una paga extraordinaria relacionada con los beneficios.

Conclusión

¿Y qué opinan de todo esto, del cierre de una factoría con todo este historial, aquellos que lo han sufrido?

Aquellos para los cuales Matagorda era su vida, aquellos que no tenían la maleta hecha, simplemente porque no tenían a donde ir... Pues muchos encontramos acomodo lejos de nuestro amado Cádiz, de nuestra vida y la de nuestros hijos, rompiendo lazos con amigos, con negocios, modificando nuestro desarrollo profesional, pero no todos tuvieron esa oportunidad. Pensando en ello casualmente encontré un curioso blog en internet en el cual conversaban una mujer, María, y un antiguo matagordiano y seguro amigo que firma con el nombre, no sé si real o ficticio, de J. Villalpando.

La conversación no tiene desperdicio y se refiere a la botadura de un petrolero en las gradas de la vieja Matagorda. Dice así:

María: Qué alegría daban las botaduras en el Dique de Matagorda, recuerdo que desde el muelle salía una barcaza que por el caño del Trocadero nos llevaba para ver las botaduras. A los obreros les regalaban media botella de vino y una naranja especial, cosa que a los niños nos hacía mucha ilusión pues esas naranjas la «veíamos» poco, ¡tantos barcos que se botaban! ¡tantos hombres de 6 de la mañana a 6 de la tarde!, en fin tiempo pasado...Matagorda,.. El Dique,.. AESA,.. Astilleros Españoles,.. Izar,.. Navantia, tantos nombre y cada vez menos trabajo en ese Dique de

Matagorda que era el motor principal de este pueblo, miles de hombres en ese tren que era como el de las películas del oeste, luego la bicicletas, a las 5 de la tarde parecía la Jarcia el final de la vuelta ciclista, venían jartos (sic) de trabajar, llenos de tizne, pero contentos con su sobre,, los puntos... las velá (sic), los destajos, qué tiempos, ¡¡Dios mío!!, y ya ni se llama el Dique...

J. Villalpando: *María, parece como si me estuvieras contando mi vida... 36 años de trabajo en ese Astilleros, hasta que me jubilaron... Creo que soy una «víctima de la reconversión naval»*

María: *Por mi trabajo tengo que pasar por el Dique de Matagorda (ese nombre no me resisto a olvidarlo) y he visto cómo se quedaba vacío, unos cuantos coches en el aparcamiento, las oficinas con muchas mesas vacías, entre otras cosas porque... no sé por qué ese personal se ha ido a La Carraca, tendrá su explicación, pero me duele, y ahora y es por lo que me decido a escribir, veo más personal, muchos coches en el aparcamiento es señal que se mueve algo más el trabajo, menos mal, y digo me duele, porque el Dique siempre fue de Puerto Real, siempre nos vamos quedando con menos, el Río San Pedro, hasta la arena se fue a la orilla de enfrente, con la cantidad de orilla que teníamos, el Dique, para La Carraca, la Universidad está en nuestro pueblo, en nuestra Algaida pero es de Cádiz, en fin sé que tendrá su explicación pero duele...*

Quisiera terminar justificando la ausencia de nombres de los protagonistas del final de esta historia, los que hicieron posible coronar la cima que alcanzó Matagorda en 1970, precisamente antes del cierre, pero por un lado mi deseo de no cometer olvidos y por otro mi deseo de terminar como lo hace mi amiga Paquita Martínez (18): «Si los barcos llevaran en su casco la firma, como la llevan los cuadros y las esculturas, se tendría que escribir no un nombre ni muchos sino: del primero hasta el último retoque, aquí trabajó un equipo».

Bibliografía

- AZNAR GÓMEZ, Antonio: «Memoria de actividades del astillero de Matagorda en el periodo 1968-1972». Documento interno de A.E.S.A.
- AGUILERA, Alfredo et al: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín, Madrid 1979.
- BARRAGÁN MUÑOZ, José María: *Los puertos de la bahía de Cádiz*. Diputación Provincial de Cádiz, 1987.
- BERNAL, Manuel: *Cambio económico y modernización social, 1880-1936*.
- CARNEVALI RODRÍGUEZ, Emilio: «Matagorda», *Revista de Ingeniería Naval*, diciembre 2008.

(18) MARTÍNEZ ROMERO, María Francisca: *La industrialización en Cádiz: Sector Naval. (siglos XIX y XX)*. Universidad de Cádiz, 1991.

GERARDO MANUEL LÓPEZ GARCÍA

- CATALÁN ROMERO, Salvador: *El problema obrero en Puerto Real, febrero-julio 1936*. Universidad de Cádiz, 1991.
- CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín, Madrid, 1979.
- CASTILLA MADRIÑAN, Pedro: *Matagorda. Mito y esperanza*. Imprenta San José, Puerto Real, (Cádiz), 2006.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española*. Ediciones Aldaba, Madrid, 1989.
- COSSÍO, Francisco de: *Cien años sobre de vida sobre el mar*. Compañía Trasatlántica, Madrid, 1980.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: «Los astilleros de Antonio López», *Revista de Historia Naval*, Madrid 1983.
- GUILLOTO GONZÁLEZ, Emilio: *Cinco años de la historia de Cádiz, 1936-1940*. Fundación Municipal de Cultura, Cádiz, 1988.
- HOUPT, Stefan, y otros: *Astilleros Españoles, 1872-2000*. Imprenta Tecnograf, Barcelona, 2002.
- LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española*. Aqualarga Editores, Barcelona, 1998.
- LÓPEZ GARCÍA, Gerardo: «20 años, la puerta del dique de Matagorda», *Revista de Ingeniería Naval*, diciembre 1994.
- *Estructura del Buque, Tecnología y Cálculo*. Tipografía Jiménez Mena, Cádiz, 1972.
- MANRIQUE DE LARA, José: *La marina ochocentista y el puerto de Cádiz*.
- MARTÍNEZ HIDALGO TERÁN, José María: *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Garriga, Madrid, 1957.
- MARTINEZ ROMERO, María Francisca: «Astilleros de Matagorda en la Bahía de Cádiz», *Revista de Ingeniería Naval*, mayo, 1987.
- *La Industrialización en Cádiz: Sector Naval. (Siglos XIX y XX)*. Universidad de Cádiz 1991.
- MORENO DE ALBARÁN, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada*. Gráficas Lormo, Madrid, 1998.
- PELAYO Y GOMIZ, Eduardo: *Experimentos sobre la resistencia de los cementos empleados en el dique de carena de la bahía de Cádiz*. Imprenta Mariel y López, Barcelona, 1884.
- PITA, José Lorenzo: *Recollections from a Spanish Surveyor*. ABS. Dispatch. Octubre 2010.
- RODRIGO Y ALHARILLA, Martín: *Los marqueses de Comillas, 1817-1925. Antonio y Claudio López*. LID Editorial Empresarial, Madrid, 2000.
- ROMERO GONZÁLEZ, Jesús: *Matagorda, 1870-1940*. Universidad de Cádiz, 1999.
- SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL: *Memoria del Consejo de Administración. Años 1965 y 1966*. Madrid, 1965 y 1966.

LAS EXPEDICIONES DE DON ÁLVARO DE BAZÁN, PRIMER MARQUÉS DE SANTA CRUZ, A LAS ISLAS CANARIAS (1555-1559)

Patricia MILLÁN DE SILVA
Licenciada en Humanidades

Introducción

CON el descubrimiento del Nuevo Mundo, las islas Canarias asumieron un papel de importancia vital para la marcha de las relaciones comerciales entre los continentes de Europa, África y América y el consiguiente sostenimiento de las posesiones del emperador Carlos V. Esta favorable situación geoestratégica trajo consigo un gran crecimiento económico al archipiélago canario, pero como contrapartida selló al mismo con el yugo de constantes ataques corsarios que escogían este punto en un afán debilitador del imperio por ser el lugar de paso de las naves destinadas o procedentes de Indias (1). Como consecuencia, las poblaciones isleñas padecieron saqueos, robos y asaltos que trataron de ser remediados con la formación de milicias, embarcaciones de vigilancia y fortificaciones en tales tierras (2). Y en refuerzo de tales medidas acudió la «Armada de guarda de Indias y costas e islas del Océano», cuyo cargo fue confiado —a mediados del siglo XVI— a Álvaro de Bazán, futuro marqués de Santa Cruz, quien logró «restablecer la

(1) Véase RUMÉU DE ARMAS, Antonio: «Papel de Canarias en la estrategia defensiva del Imperio hispánico», en *III Jornadas de artillería en Indias*. Tenerife, 1988, IDEM: *Canarias y el Atlántico. Piraterías y ataques navales*, Viceconsejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias, 1991; MARTÍNEZ VALVERDE, Carlos: «Sobre la dilatada y compleja batalla del Atlántico en los siglos XVI y XVII», *Revista de Historia Militar*, Año XXXI, nº 63, (1987); CALVAR GROSS, J.; GONZÁLEZ ALLER, J., y otros: *La batalla del mar Océano*, vol. I.; Ed. Turner, Madrid, 1988, ORTEGA Y MEDINA, J.: *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, siglos XVI y XVII*. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1981.

(2) Es muy significativa la obra de José María Pinto de la Rosa *Apuntes para la historia de las antiguas fortificaciones de Canarias*. Tabapress y Museo Militar Regional de Canarias, Madrid, 1996. Veáanse también: ANTONELLI, Giovanni B.: (ed., Mario Sartor): *Epitomi delle fortificazioni moderne*. Ed. Forum, Udine, 2009; y TORRIANI, Leonardo: *Descripción de las islas Canarias*. Ed. Goya, Santa Cruz de Tenerife.

tranquilidad en nuestras provincias marítimas» (3) tras las operaciones militares que llevó a cabo entre los años 1555 y 1559, en paralelo con las guerras entabladas entre Francia y España (4).

Título de capitán general de la «Armada de guarda de costas y de navegación de Indias» e Instrucción para dicha armada

La amenaza que suponían Francia y sus corsarios fue el motivo principal de la creación de la *Armada de Guarda de Costas y de Navegación de Indias*, cuyo cargo de capitán fue concedido a Álvaro de Bazán el 11 de julio de 1554 en la ciudad de La Coruña:

« por cuanto siendo ynformados que (h)an salido de Francia muchos navíos armados y algunos dellos andan al cabo de Finisterra y otros en el de San Vicente e islas Azores y de Canaria, confin de hazer en las costas destos Reynos el daño que pudieren (...) , havemos acordado (...) se haga y apareje una Armada de las dos Galeazas de don Álvaro de Bazán cuyas son las villas del Viso y Santa Cruz y de otros cuatro navíos» (5).

Sin embargo, la designación de este cargo en su primigenia idea estaba dirigida a Álvaro de Bazán y Solís, padre del marqués (6).

Formarían esta armada un total de seis buques: dos galeazas de la propiedad de Don Álvaro de Bazán el Viejo y otros cuatro navíos de 200 a 300 toneladas cada uno —dos galeras y dos zabras— tomados en la costa cantábrica.

En la Instrucción de esta armada se estipularon todos los pormenores de la misma. Las condiciones de medida y arqueo de los barcos se otorgaron a personas expertas, se fijó un número cerrado de tripulación para cada nave y se determinó tanto el sueldo como los momentos de su ejecución, además del material y armamentos que se debían aderezar (7).

(3) ABARCA VICENTE, A.: «Don Álvaro de Bazán, Primer Marqués Santa Cruz», en *Estudios sobre Patrimonio, Cultura y Ciencia Medievales*, vol. II, ed. Agrija, Cádiz, 2000, p. 164.

(4) Existe una última visita del marqués de Santa Cruz a las islas Canarias, en el año 1580; pero, por no corresponder al cargo de la Armada de Guarda de Indias que aquí se expone, no nos ocuparemos de la misma.

(5) «Título de Capitán General de la Armada de Guarda de Costas y Navegación de Indias»; PÉREZ DE CAMBRA, Fernando: *Don Álvaro de Bazán, almirante de España*. Ed. Nacional, Madrid, 1943, pp. 52-53.

(6) Así consta en un documento hallado en la Casa-Archivo del Marqués de Santa Cruz, en que se alude a la repentina muerte de aquel como motivo de la cesión del nombramiento de capitán en honor de su hijo. Casa-Archivo del Marqués de Santa Cruz (CAMSC), caja 43, exp.1, f. VIIr. «Título de capitán general e Instrucciones sobre la armada firmadas de su Majestad y otros señores». Instrucción sobre la formación y características de esa armada, firmada por la princesa. Valladolid, 13 de noviembre de 1555.

(7) *Ibidem*, ff. III-VII. Valladolid, 8 de diciembre de 1554.

Finalmente, se acordó una proporción de veinte marineros, pajes y grumetes por cada cien toneladas de la embarcación. Los pagos de estos servicios aumentaron en 60 maravedíes con respecto a lo habitual entregándose, por tanto, por cada tonelada de servicio al mes 170 maravedíes.

Las variaciones de los sueldos quedaron pactadas de la siguiente manera:

- Los marineros recibirían 200 maravedíes de más en sus sueldos, lo que supone un salario de 800 maravedíes por cada uno al mes.
- Los grumetes percibirían 133 maravedíes de más sumando un total de 533 maravedíes.
- Los pajes aumentarían en 66 maravedíes alcanzando 266 maravedíes al mes.
- Por otra parte, los maestros o capitanes de cada nave, que hasta entonces habían percibido un sueldo por ventaja de 2.500 maravedíes mensuales, no se verían afectados por tal alza de estipendios. Tampoco variarían los 2.000 maravedíes de ventaja al mes del piloto, ni los salarios de los diez oficiales de la nao: «contra maestre, alguacil, escribano, *dispensero (sic)*, calafate, carpintero, *harriero (sic)*, tonelero y dos artilleros», para los que se mantendrían los 5.000 maravedíes (8). Pero la provisión de estos pagos se realizaría cuando las vituallas, armas y aquello necesario para el viaje estuviera dispuesto.

El proveedor real, Juan Martínez de Recalde, asumió la tarea de suministrar el material de la armada para un total de 1.200 hombres de entre mar y guerra por un tiempo de dos meses en alta mar, mientras que las vituallas eran encomendadas a los oficiales de la Casa de Contratación, sita en Sevilla. En lo que se refiere a la designación del personal que estaría bajo la dirección de dicho capitán general, quedó al amparo de su libre elección y responsabilidad, ateniéndose dicha instrucción tan solo a ofrecer algunos consejos:

«ha de tener cuidado de haber (...) la gente sobre salientes y deguerra que ha de haver en la dicha armada que sobre la que ha de haver de mar conforme a lo que está dicho a cumplir (...) los dichos mill y doscientos hombres que sea gente util y que esten hechos para quando las vituallas, de manera que no aguarde lo uno a lo otro (...)» (9).

Correspondía también a Bazán el nombramiento de los cargos de capitanes, alféreces y caporales, así como el trompeta y los dos *atambores (sic)*

(8) Estos 10 oficiales debían estar presentes en cada una de las naos de tal armada.

(9) CAMSC, caja 43, exp.1, f. IVv. «Título de capitán general e Instrucciones sobre la armada firmadas de su Majestad y otros señores...». Instrucción de la armada emitida por Francisco de Ledesma. Valladolid, 8 de diciembre de 1554.

que irían en cada uno de los navíos. Otros profesionales de los que no podía prescindir esta empresa eran un médico, un cirujano y un alguacil real (10).

Continúa esta Instrucción detallando la relación de cada uno de los materiales necesarios para la vida cotidiana a bordo como son las botas para el agua, las vasijas para comer y beber, las calderas para guisar, lanas secas, candelas, linternas, etcétera, que debían comprarse procurando el mínimo gasto. Una de las dos galeazas debía contar, asimismo, con un fanal que sirviera para hacer señas y alumbrar en la noche, al que se debía atender con las cantidades oportunas de tea y resina o alquitrán para su funcionamiento.

Por otra parte, la artillería y municiones debían ser repartidas entre los buques según estimase el capitán general. La artillería sería tomada de una de las galeazas de la armada de Álvaro de Bazán el Viejo (padre del marqués) que había acudido a Inglaterra con motivo de los desposorios reales (11). No obstante, los gastos derivados de su colocación como eran los «portanotas» o «lechos», los «marpeos» con sus cadenas, los cueros, estoperoles, jarcias, etcétera, correrían a cargo de Bazán.

No hay que olvidar que «Carlos V no tuvo marina propia o marina militar del Estado, en el concepto actual de la frase formado por la construcción de naves expresamente destinadas a la guerra y por el servicio que la organización de instituto las hace prestar» (12) por lo que el capitán general asumía toda la responsabilidad del apresto de la tripulación, vituallas y armas y tan solo era pagado por el tiempo de su actividad.

Por último, se establecía que, a fin de que «de mejor gana nos sirvan en la d(ic)ha jornada» (13), se adelantasen dos pagas en dinero antes de embarcar las gentes de mar y guerra «a cada uno en su mano» (14), tal y como se hacía en la flota de don Luis de Carvajal. Estos sueldos, así como la compra de armas, serían registrados y firmados por Bazán: «hareis hazer la paga de dos meses a los d(ic)hos mill y doz(ien)t(o)s hombres qual se (h)a de hazer por nominas y libranzas firmadas de v(uest)ra mano y tomada la razon por el n(uest)ro contador de la d(ic)ha armada (...)» (15), mientras que en el caso de las vituallas y gastos del personal para el acarreo de las naves hasta salir de la villa de Laredo quedaba bajo la libranza de Juan Martínez de Recalde, quien a su vez podría actuar en esta materia en ausencia del capitán general.

Por último, los salarios del capitán general y del proveedor serían los siguientes: Álvaro de Bazán recibiría un sueldo de 2.000 ducados al mes,

(10) *Ibidem*, f. Vr.

(11) Hace referencia a esta empresa FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española: desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, t. I. Museo Naval, Madrid, 1972, pp. 309-322.

(12) *Ibidem*, t. I, p. 331.

(13) Instrucción de la armada emitida por Francisco de Ledesma, f. Vr.

(14) *Ibidem*, f. Vr.

(15) «Título de capitán general e Instrucciones...», f. IXr.

«q(ue) comience agozar desde el día que saliere de esta n(uest)ra corte para yr a servir y todo el tiempo que sirviere con la d(ic)ha armada hasta q se despi-da y veinte días mas que le damos para bolver a su casa del qual, mandamos que sea pagado por el n(uest)ro pagador de la d(ic)ha armada con librança del n(uest)ro contador della (...)» (16).

Por su parte, Juan Martínez de Recalde percibiría un salario de 500 maravedíes cada día, con los que debía aprovisionar a la armada. Este pago se le haría efectivo «desde el día que rescibiere este despacho hasta que la d(ic)ha armada salga ala vela en la d(ic)ha villa de Laredo, o en otro puerto de la aquella costa donde saliere y más tres días que le damos para bolver (*sic*) asu casa, quesenla (*sic*) villa de Bilbao» (17).

Estos dispendios efectuados a Martínez de Recalde se harían por la libranza del capitán general en el pagador (18) de la armada, tomando el contador (19) razón de ello.

Expediciones a las islas Canarias

Primera expedición a las islas Canarias. Año de 1555

A pesar de que el título de capitán general de la armada fue concedido el 11 de julio de 1554, las dificultades para el apresto de la misma retrasaron la salida hasta mayo del año siguiente. Álvaro de Bazán se esmeró en la preparación de cada uno de los aspectos que exigía aquella empresa, según la Instrucción recibida, y no dejó de dar parte a la princesa regente, Juana de Austria, de cada uno de sus movimientos.

El primer punto que debía resolver era la búsqueda de las embarcaciones que compondrían su armada. Para ello visitó el puerto de Santoña; pero, no encontrando navíos que respondieran a las condiciones exigidas, se dirigió a Portugalete, donde tan solo pudo disponer de un buque (otros tres, a pesar de reunir las cualidades exigidas, excedían en número las toneladas acordadas). Conociendo tales circunstancias, y el retraso que conllevaban para la salida de aquella armada, la princesa gobernadora escribió a Bazán el 6 de enero de 1555 autorizándole para tomar aquellos barcos, si bien se aclaraba que ello no afectaría a los pagos convenidos ni al número de los tripulantes, que se mantendría inalterable a pesar del aumento —anteriormente indicado— del tonelaje.

(16) Instrucción de la armada emitida por Francisco de Ledesma, f. VIr.

(17) *Ibidem*.

(18) Pedro Díaz Lasso. *Ibidem*, f. VIIr.

(19) Nicolás de Ayçaga. En CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. VII r. Copia del escrito al contador sobre el salario del capitán de dicha armada. Valladolid, 13 de noviembre de 1555.

Por otra carta, fechada el 24 del mismo mes, estamos al corriente de que la princesa tuvo que acceder a la solicitud del capitán (carta del 28 de diciembre) en materia de artillería por la que se dotaría de mayores armamentos cuando la armada estuviese terminada: «... quanto ala artilleria q(ue) suplicais mandemos seos de haviendo tomado las naos que a (h)an de servir en esta armada y visto la q(ue) podran sufrir...» (20).

Era urgente que aquella flota partiese, y así lo testimonia otra carta fechada a 5 de febrero de 1555, donde la princesa insistía en la necesidad de agilizar su marcha, dando «(...) mucha priesa al despacho y salida desarmada porquel d(i)cho proveedor (e)scribe que por falta de vituallas nose determina nada y cadaora que ay de dilacion se pierde mucho t(iem)po como se os (h)a (e)scrip-to y entendistes quando de aquí partisteis» (21).

A falta de vituallas, se dieron avisos a Cádiz y Sevilla y se encomendó a la Casa de la Contratación que reuniera todo lo necesario para su llegada, advirtiéndoles de que, de ser imprescindible, enviaran al puerto donde desembarcase Bazán lo requerido una vez iniciado su viaje.

El marqués de Santa Cruz se dirigió a las ciudades de Burgos y Vizcaya para reunir al personal de su armada. Pero se presentaron diversas dificultades, y Juana de Austria se vio obligada a zanjar esta situación haciendo efectiva una paga adelantada, a fin de incentivar a aquellas personas.

«Habemos por bien como se os escribió con el correo pasado, que al tiempo que se les ordenase que caminasen para irse a embarcar proveyédeses (*sic*) fuesen socorridas con algún dinero para el camino...» (22).

También Bazán había establecido un socorro monetario con que animar a la que sería su tripulación, pero las órdenes reales le volvieron a recordar con urgencia la importancia de no romper con las costumbres mantenidas respecto a los salarios:

«... lo que decís que en esa costa hay muchos marineros y que no quieren asentar por ser poco el sueldo (...) el que se da en Sevilla y que deberíamos mandar se diese algún dinero a los maestros sobre el sueldo o que se repartie-

(20) CAMSC, caja 43, exp. 1, f. XIIIr. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Escrito firmado por la Princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 24 de enero de 1555. Otra carta, fechada este mismo día y firmada por la princesa gobernadora y Ledesma, declaraba que uno de los galeones que Bazán había tomado para su armada (de unas 400 toneladas aproximadamente) en el canal y ría de Bermeo fuera destinado al servicio del rey de Portugal.

(21) CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. XV r. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta firmada por la Princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 5 de febrero de 1555.

(22) *Ibidem*.

sen los que faltan por esa carta, parece que no se debe hacer, en ninguna manera y...» (23).

Todas estas gestiones estaban motivadas por la angustia de la salida de aquella flota. Y así lo prueba otro escrito, de 21 de febrero del mismo año, que emitido en Valladolid incidía de nuevo en esta preocupación:

«... ynportando tanto a n[uest]ro servicio questa sea con mucha brevedad aunque en la instrucción que se dio y mandamos guardase el proveedor y contador desa armada y por lo que después os havemos scripto hordenamos que las naos no ganen sueldo hasta el día que dieren la muestra y toviere toda la gente y otras cosas que son obligados y estemprestas y en horden para partir...» (24).

Tampoco resultó fácil hallar gente dispuesta al remo entre los puertos del norte. Pocos hombres aceptaban dicha labor, ya fuera por las malas condiciones sanitarias, ya por los salarios o por los trabajos a realizar. No quedó más remedio que acudir a la leva: presidiarios y carceleros completarían los puestos necesarios para el remo.

Además, la princesa gobernadora había dispuesto que en el instante en que las vituallas estuviesen en orden no debían pasar más de cinco días para la salida de aquella armada, lo que suponía partir aun cuando no se hubiera cubierto el número de marineros fijados en la instrucción:

«... havemos acordado y vos mandamos porque por esta causa no se dilate que visto para el día que las vituallas y otras cosas necesarias de esa armada estaran prestas señaleis día en que así las galeaças como naos y zabras della den su muestra y dendel día que asy señalaredes saliendo luego a hazer v[uest]ro viaje sin que se detenga mas en el puerto de tres o quatro dias adelante, les corra sueldo y se de y libre a la gente mareante que touiere, su sueldo y comida aunque no te[n]ga lleno el numero que deuen tener conforme a la d[ic]ha ynstrucion pero hauiendose de detener en el puerto mas tiempo de los d[ic]hos días no es n[uest]ra voluntad que lo ganen hasta que salgan del para seguir su viaje y quanto a creérles el sueldo como haueis scripto ya os havemos d[ic]ho que no es n[uest]ra voluntad...» (25).

Como se puede comprobar, eran sobre todo cuestiones económicas las que constreñían y hacían urgente aquella despedida. Mantener a la tripulación en

(23) *Ibidem*.

(24) CAMSC., caja 43, exp. 1, f. XVIIIr. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta firmada por la Princesa a don Álvaro de Bazán. Valladolid, 21 de febrero de 1555.

(25) *Ibidem*.

el puerto era un gasto añadido en alimentación y cobijo que no interesaba a la hacienda del Reino. Pero, a la vez, una salida que no contase con los preparativos adecuados podía perjudicar seriamente la misión encomendada, ya que la defensa de los barcos mercantes requería buenas cualidades y número suficiente de personal. Se resolvió fijar la fecha de salida de forma que «la gente sobre saliente (...) sea en esa villa para el día que determinaredes la partida», y «esa armada no la [h]aya d[e] esperar» (26).

Bazán había solicitado a la princesa aumentar la artillería de los cuatro galeones y dos zabras puestas a su cargo tal solicitud pero fue desestimada considerando suficiente las armas cedidas por Pejón («cuarenta y cuatro piezas de metal y sesenta y tres cestos») (27), a las que se sumarían diez falconetes propiedad de Pero Ruiz de Villota. En definitiva, se convino en que cada navío debía portar «doce piezas de bronce» y 12 pelotas, además de otras tantas para los falconetes que entregaría el mayordomo de artillería de la villa de Laredo, Alonso Pejón, y Pero Ruiz. Puesto que dicha villa carecía de pólvora, se encargaron 70 quintales a la ciudad de Burgos, que se sumarían a los 20 barriles que se conservaban en dichas galeazas y a los 10 quintales que portaban los arcabuceros.

El 10 de marzo de 1555 llegó otro aviso urgiendo la salida de aquella armada y, finalmente, el 28 de mayo Bazán, ya en alta mar, daba relato a la princesa de los primeros acontecimientos de aquella expedición.

Al pasar por Coímbra se encontró con un bajel francés de 15 piezas, al que rindió después de darle 50 leguas de caza y del que hizo 70 prisioneros (28). Tras ello, continuó hacia Lagos, pero viendo que no había rastro de corsarios entre las costas y cabos del sur de la península ibérica, puso rumbo hacia las islas Canarias bordeando la costa africana, donde halló, a la altura del cabo de Aguer, una «carabela de moros» a la que persiguió sin lograr alcanzar (29).

La llegada al archipiélago canario del mayor de los hermanos Bazán no se produce hasta 1555, en que atraca en el puerto de la Luz, en la isla de Gran Canaria, «en medio del entusiasmo de las autoridades y de la población a la

(26) *Ibidem*.

(27) *Ibidem*. Alfonso Pexon (o Pejón) destacó entre otros generales de la armada de guarda de flotas, creada en la primera veintena del siglo XVI. También sobresalieron Juan López de Isastí, el conde Hernando de Andrada, Martín Alonso de los Ríos, Hernando de Blas, Diego López de Roelas, Domingo de Villaviciosa, Juan Tello de Guzmán, Blasco Núñez Vela, Sancho de Viedma, Alvar Sánchez de Avilés, Gonzalo de Carvajal... Véase FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.*, t. I, p. 206.

(28) Museo Naval (MN), colección Navarrete, t. XXXIX. Carta de don Álvaro de Bazán a la princesa doña Juana, 28 de mayo de 1555. En RUMÉU DE ARMAS, Antonio: «Don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, en las Canarias», *Revista de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de La Laguna*, nº 77, Tomo XIII, Año XX, La Laguna, 1947, p. 5.

(29) Archivo General de Simancas (AGS), Mar y Tierra, leg. 62. Carta de López de Cepeda al secretario Ledesma, escrita en Santa Cruz de la Palma el 14 de abril de 1556. En RUMÉU DE ARMAS: *Canarias y el Atlántico*, p. 190.

vista de tan formidable escuadra, de la que esperaban el sosiego y la paz tantos meses deseados» (30). Don Rodrigo Manrique, gobernador de la isla de Gran Canaria, visitó la flota de Bazán y quedó maravillado de la misma y de la actitud de su capitán, de quien decía: «Traía la armada como muy excelente capitán» (31).

El almirante permaneció veinte días recorriendo las costas canarias (32) en busca de navíos franceses, tal y como se le había encomendado, pero no tropezó con adversario alguno a pesar de que «no había dejado rincón por todas las costas que no hubiese buscado» (33). Muchos coetáneos justifican esta ausencia de bandidos en el temor que causaba la presencia de Bazán. Afirmaba Rodrigo Manrique que, con su presencia, «de andar las islas cuajadas de corsarios, ni de un barquillo se ha tenido nuevas» (34). También López de Cepeda expresaría: «Haze gran fruto su venida a estas islas porque después que a ellas vino ningún enemigo osa parecer en ellas...» (35).

De esta forma, observando la tranquilidad de tales aguas, avanzó hasta el puerto de Santa Cruz, en Tenerife, en busca de granos y vituallas, dadas las «dificultades planteadas por la Casa de Contratación de Sevilla, encargada oficialmente de abastecer la flota» (36). Aquí aprovechó la ocasión para visitar la fortaleza del puerto de Santa Cruz de Tenerife —aún en construcción— y revisar sus milicias (37).

Gracias a las atenciones del gobernador de la isla, Juan López de Cepeda, se pudo hacer frente al suministro de la armada. Bazán hizo llegar estas noticias a la princesa en junio del mismo año, y la Casa de Contratación recibió órdenes de enviar vituallas para tres o cuatro meses más (recuérdese que en un principio la flota estaba organizada para un tiempo de dos meses). Por otra

(30) IDEM: «Don Álvaro de Bazán...», p. 5.

(31) IDEM: *Canarias y el Atlántico*, p. 191.

(32) Conocemos este dato solo por el autor Martín Hernández-Palacios Martín-Neda. Véase HERNÁNDEZ-PALACIOS, Martín: *Álvaro de Bazán, el mejor marino de Felipe II*. Ed. Aliter, Madrid, 2007, p. 43.

(33) AGS, *Diversos de Castilla*, t. 13-49. Carta de don Rodrigo Manrique 22 de julio de 1555. AGS, *Mar y Tierra*, leg. 59. Cit. por RUMÉU DE ARMAS: p. 191.

(34) AGS, *Diversos de Castilla*, tomo 13-49, y AGS., *Mar y Tierra*, leg. 59. Cartas duplicadas, de esa fecha, de D. Rodrigo Manrique a la Princesa. En RUMÉU DE ARMAS, Antonio: *op. cit.* (nota 27), p. 5.

(35) AGS, *Mar y Tierra*, leg. 59. En RUMÉU DE ARMAS, Antonio: *op. cit.* n. 27, p. 5.

(36) RUMÉU DE ARMAS *op. cit.* n. 27, p.6. La relación Sevilla-Canarias merece una especial atención por las cuestiones económicas que se disputan entre ambas. Sevilla ejerce, en esos momentos, el monopolio como único puerto de salida y entrada de navíos de Indias. Pero desde que las islas reciben un privilegio por el que podían enviar sus propios barcos mercantes a América sin tener que ser registrados por la Casa de Contratación de Sevilla, la situación monopolística se complica, con las procedentes consecuencias de rivalidad. Véase MORALES PADRÓN, Francisco: *El comercio canario-americano -Siglos XVI, XVII, XVIII-*. Escuela de estudios hispano-americanos, Sevilla, 1955, y FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.* t. II, pp. 328 y ss.

(37) AGS, *Diversos de Castilla*, tomo 13-52. Carta de don Álvaro de Bazán de 13 de julio de 1555. RUMÉU DE ARMAS, *op. cit.*, n. 27, p. 6.

parte, la princesa transfirió en aquel mes 5.000 ducados, para hacer efectivas las pagas de aquella armada (38).

Transcurrían los meses de verano, en que la acción de los corsarios asomaba con mayor fuerza, y aunque el marqués había anunciado su marcha de las Canarias para el día 19 de julio, se retrasó hasta el día 23 en que volvió a escribir al secretario Vázquez (39) anunciándole su salida hacia las Azores y la isla de Madera. En el recorrido no halló flotas adversarias.

En este tiempo, Bazán notificó la necesidad de asentar nuevos barcos para su armada, y la princesa expidió varias cédulas para tal efecto, dirigiéndolas al asistente real, al lugarteniente y al corregidor o juez de residencia del rey en Sevilla. Una de ellas, fechada a 28 de agosto de 1555, ordenaba que el galeón *San Pedro* se «mandase arquear y asentar el acostamiento que conforme alas leyes y programaticas destos reinos...» (40). Dicho galeón debía tener un porte —según estimaba su dueño— de 650 toneladas. Pocos días más tarde, el 9 de septiembre, se expidió otra cédula del mismo contenido para otro navío de Bazán, el *San Pablo*, con un porte de 700 toneles. Con estas nuevas embarcaciones, Bazán se ponía al servicio de la defensa de España, que más tarde le brindaría un alto reconocimiento entre sus coetáneos (41).

Dejando atrás las islas del Atlántico, llegó a Cascaes y, tras recorrer por segunda vez el cabo de San Vicente, hizo entrada, el 18 de septiembre, en el puerto de Sanlúcar de Barrameda (42), donde se detuvo finalmente a reparar sus bajeles y hacer la invernada.

(38) CAMSC, caja 43, exp. 1, f. XXIIr. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la Princesa a don Álvaro de Bazán proveyendo algunas cosas referentes a su armada. Valladolid, 14 de junio de 1555.

(39) AGS, *Diversos de Castilla*. Carta de don Álvaro de Bazán al Secretario Vázquez (de la isla de Tenerife, a 23 de julio de 1555). «Yo me parto a la hora que esta escribo a las yslands de los Açores y de allí volveré corriendo la costa de España y cabo de San Biciente hata Cadiz...». Tomo 13. RUMEU DE ARMAS.

(40) CAMSC, caja 43, exp. 1, f. XXIVr. «Papeles y cartas de su Majestad al marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Cédula para que se arquee y asiente el galeón llamado San Pedro, propiedad de Álvaro de Bazán. Valladolid, 28 de agosto de 1555.

(41) Poco se ha incidido entre los biógrafos en este servicio del marqués de Santa Cruz, quien, no contento con la labor encomendada en el título de capitán citado, se disponía a fomentar y construir grandes embarcaciones propias con que hacer defensa de las costas españolas. Tiene gran importancia aquí la «*invinción de nuevas galeazas y galeones*» de Álvaro de Bazán el Viejo, ya que los nuevos diseños derivados de la galera permitían mayor tonelaje, velas cuadradas y mayor espacio para la artillería, lo que redundó en beneficio de las embarcaciones de la Carrera de Indias y de la defensa de las costas canarias. Véase Copia del asiento de don Álvaro de Bazán, vol. 50. Valladolid, 14 febrero de 1550, en SANCHO RAYÓN, J.: *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*. Tip. de Manuel Ginés Hernández, Madrid, 1896, pp. 265-290; ESCALANTE DE MENDOZA, Juan: *Itinerario de Navegación de los mares y tierras occidentales*. Museo Naval, Madrid, 1985, p. 29, y FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.* t. I, pp. 324-327.

(42) MN, colección Navarrete, tomo XXXIX. Carta de la Princesa doña Juana, 29 de

En el transcurso de esta expedición llegaba con retraso, a causa de una tempestad que la había paralizado en el puerto de Dieppe, una armada francesa liderada por el vicealmirante Durand de Villegaignon a Santa Cruz de Tenerife (1 de septiembre de 1555), formada por «tres galeones y dos galeazas» (43). Y, aunque el destino final de aquella expedición era Brasil, se inició un ataque a la altura del puerto de dicha ciudad en que los canarios, en uso de sus fortalezas y escasa artillería, le provocaron una vía de agua enorme en la galeaza almiranta logrando, la huida de los tres navíos (44). El éxito de aquella operación se debió fundamentalmente a la fortaleza del puerto; no obstante, asegura Ruméu que «los canarios, sin excepción, lamentaron la ausencia de don Álvaro de Bazán o el retraso con que llegaba la escuadra francesa, que les impedía presenciar un encarnizado combate, al que hubiese seguido, de seguro el triunfo de Bazán» (45).

Volviendo al escenario peninsular en que estaba el marqués a mediados de septiembre desembarcando su armada, ocurrió un suceso catastrófico para su persona: Álvaro de Bazán se había dirigido a Gibraltar dejando al cargo de sus navíos y tripulación a su hermano Alonso, hasta que se efectuasen las pagas. Pero, a causa del retraso de la llegada de dicho dinero, muchos se amotinaron y reclamaron justicia ante el alcalde de Sevilla —el licenciado Calderón— y fue apresado el maestre Juan de Santiago. En varias cartas del 4 y 13 de octubre, Bazán expuso a la princesa aquellos acontecimientos, que contravenían lo acordado en las Instrucciones proporcionadas por el Emperador, pero al llegar, él mismo, a la ciudad para resolver el conflicto, fue detenido junto con otros oficiales por haber dado un escarmiento público al marino incitador del motín (46). La princesa tuvo que poner orden en tal caos e incomprensión de jurisdicciones (la del alcalde, como tal, sobre la ciudad, y la del capitán de navío, como tal, sobre su tripulación), lo cual llevó casi un mes de negociaciones. El 19 de octubre escribía al licenciado Calderón para que liberase a Álvaro de Bazán, a su alguacil maestre de nao y a los alféreces y oficiales de dicha armada, con lo que quedó solucionado este inciso en la vida militar del marqués de Santa Cruz (47). Cambra se pronuncia admirando la cualidad y

septiembre de 1555, contestando a otra de Don Álvaro de 18 del mismo mes. Cit. RUMÉU DE ARMAS: *Canarias y el Atlántico*, p. 7.

(43) El número de los componentes de la escuadra francesa se conoce por Juan López de Cepeda. AGS, Diversos de Castilla, tomo 13-48. Cit. RUMÉU DE ARMAS: *Canarias y el Atlántico*, p. 196.

(44) AGS, Diversos de Castilla, tomo 13-48. Carta del gobernador de Tenerife y La Palma, licenciado don Juan López de Cepeda, dando cuenta del ataque, 4 de septiembre de 1555. Cit. por RUMÉU DE ARMAS: *Canarias y el Atlántico*, p. 197.

(45) IDEM: *Ibidem*, p.197.

(46) Fue llevado preso a la casa de don Francisco de Guzmán.

(47) CAMSC, caja 43, exp. 1, f. XXX. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la princesa al licenciado Calderón y Salazar y Tejada. Valladolid, 19 de octubre de 1555; PÉREZ DE CAMBRA, F.: *op. cit.*, pp. 61-66.

virtudes de Bazán ante esta injusticia, en que mostraría una «serena actitud» (48) y acatamiento de la ley. De hecho, afirma que este percance, y la intención de calmar su enojo, empujaron a la princesa a aumentar sus «ventajas» en 2.000 ducados mensuales, con lo que se duplicaba su asignación.

El peligro de este suceso, sin embargo, trascendía de la cuestión de la fama de dicho capitán, pues se ponían en juego los intereses reales, ya que se le había encomendado dirigirse a Flandes con las pagas para las tropas imperiales, lo cual quedaba paralizado estando él arrestado. Por otra parte, todo ello afectaba a la seguridad de los navíos y al material de artillería que, abandonado en el puerto, corría el peligro de ser robado, además de las posibles desertiones del personal.

Sobre el reconocimiento que pudiera tener Álvaro de Bazán en estos iniciales pasos de su vida militar, afirma Hernández-Palacios que su nombre ya estaba asentado en esta primera expedición a las islas y que, por ello, siendo conocedor el gobernador de Tenerife, López de Cepeda, «de la importancia del marino y de la excelente labor que Bazán realizaba por la zona (...) vital para la seguridad de los lugareños» (49), accedía a los requerimientos del mismo. Otros autores afirman que la princesa gobernadora estaba tan satisfecha de los servicios prestados en la primera expedición «que en nombre del rey, le concedió un aumento de sueldo de dos mil ducados anuales» (50); pero, como se ha apuntado anteriormente, las razones de tal ascenso de sueldo no parecen tan claras ni debidas exclusivamente a una recompensa militar, sino más bien a una cuestión de pacificación de entre los Justicias de Sevilla y el capitán. Con todo, la literatura de la época sí pone de manifiesto la gratitud y estima que había adquirido entre los canarios. Relata Baltasar del Hierro:

*Dejados se partieron a Canarias
do alegremente fueron recibidos
poniendo en todas partes luminarias
y cantando: ¡seas los bienvenidos!
¡Oh brazos que destierran las contrarias
naciones que nos causan mil gemidos
venid a reposar!; que también quiere
descansar quien el canto nos profiere (51).*

(48) PÉREZ DE CAMBRA: *op. cit.*, pp. 65-66.

(49) HERNÁNDEZ-PALACIOS MARTÍN-NEDA, M.: *op. cit.*, p. 44. Desconocemos el documento sobre el que basa Hernández-Palacios esta afirmación sobre «la importancia del marino». En cambio, sí debemos exponer aquí que existen correspondencias del gobernador de la isla de Gran Canaria (Rodrigo Manrique) en que se alaban las acciones de Bazán referentes al interés puesto en el sistema defensivo de las islas, etc.

(50) CERVERA PERY, José: *Don Álvaro de Bazán, el gran marino de España*. Ed. Bazán, Madrid, 1988, p. 52.

(51) HIERRO, Baltasar del: *Libro y primera parte de los victoriosos hechos del muy valeroso caballero don Álvaro de Bazán...* Imp. Casa de René Rabut, Granada, 1561, versos 377-384.

Un análisis minucioso de lo hasta aquí presentado no nos permite declarar con certeza que Bazán tuviese ocasión de mostrar sus cualidades como militar consolidado, sobre todo porque no hubo, —en ese año de 1555— un combate naval en que se dejasen apreciar sus destrezas (52). No obstante, sí es cierto que su nombre fue conocido en las islas y ejerció una actividad notable liderando su armada, buscando con ahínco al enemigo, demostrando su capacidad y prestando una sabia preocupación y atención a la situación defensivo-militar del archipiélago. Ante esto, cabría interrogarse sobre el verdadero motivo del conocimiento de su persona por el pueblo canario.

La *Relación de Cuentas* del Archivo del actual Marqués de Santa Cruz (53) deja constancia de la participación de Diego de Bazán (hermano menor del capitán) en esta expedición con cargo de Almirante recibiendo por ello «mill e doscientos reales por las bentajas de los dichos quatro meses» (54). Altolaguirre y Duvale, Pérez de Cambra y Ruméu de Armas dejan de lado este hecho, sea por considerar tal pesquisa como nimia o quizá por el desconocimiento de tal dato. Sin embargo, resulta importante subrayar esta información, ya que Diego de Bazán en 1553 había alcanzado una enorme victoria contra los franceses en la batalla de Arinaga (55), estando ausente el marqués, (56) que le había merecido una gran popularidad entre los canarios. Este hecho nos lleva replantear la «admiración» que causaba el nombre de Bazán por el recuerdo y acciones que había emprendido Diego en la batalla de 1553. No en vano la Audiencia «suplicaba al rey que Don Diego —hermano de Don Álvaro de Bazán— residiese en las Islas de apostadero con la *galeaza* que conducía y otra igual que tenía su padre, pues eran tan fuertes que ellas solas podían con 10 o 12 naos francesas» (57), tal era la popularidad que la familia Bazán había alcanzado en las islas Canarias.

(52) En esta primera expedición, de cinco meses, tan solo destacó en el ámbito militar por la captura de un navío francés por el través de Lisboa, tras haberle dado caza por varias horas. Sí es cierto, sin embargo, que en las islas Canarias se esperaba con entusiasmo la llegada de algún corsario a fin de verle en combate, con lo que el conocimiento de este era evidente.

(53) CAMSC, caja 63, exp. 1. «Libro de ventajas que tienen en las naos y galeras de la armada de la Guarda de navegación de las Indias de que fue capitán general Don Álvaro de Bazán».

(54) CAMSC, caja 63, exp.1. «Cuenta y razón de los maravedíes que se reciben para dar de ventajas».

(55) RUMÉU DE ARMAS: *Canarias y el Atlántico*, pp. 159-163.

(56) Son las aportaciones de Fernández de Navarrete y Martín Hernández Palacios las que nos dan noticia de que, en el año 1544, el marqués de Santa Cruz se dirigía junto con Álvaro de Bazán el Viejo a Inglaterra, con la misión de acompañar al hijo del Emperador a los desposorios que reforzarían la alianza hispano-anglosajona. Esta empresa —de por sí muy importante por el carácter real de la misma— le otorga el rango de general de una escuadra de galeazas, pero de las acciones que bajo este mando sostuvo poco se sabe y menos aún de los años que van hasta 1554, en que recibe el título para la salvaguarda de costas y navegación de Indias. Véanse FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Noticia biográfica, don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz*, s.i., s.l., s.a., y HERNÁNDEZ-PALACIOS MARTÍN-NEDA, Martín: *op. cit.*

(57) RUMÉU DE ARMAS, «Don Álvaro de Bazán...», p. 3.

Segunda expedición a las islas Canarias. Año de 1556

En la Casa-Archivo del Marqués de Santa Cruz existe una copia asentada en el registro de una carta de la princesa, fechada en enero de 1556 y dirigida a Francisco Tello, tesorero de la Casa de Contratación de las Indias. En este documento se registran los movimientos monetarios realizados al pagador de la armada: 4.000 ducados de salario fueron a Álvaro de Bazán; otros 4.000, a la «paga y socorro de la gente vieja y nueva» (58), y 2.200 para los gastos y aderezo de las naos. Bazán insistió en que esta última cantidad —de 2.200 ducados para gastos y aderezo de la armada— era insuficiente para proceder al despacho de sus navíos, ya que solo la reparación de las cubiertas y chimenea, lo adeudado a los marineros y oficiales y las tres pagas adelantadas que ellos exigían superaban tal presupuesto. La cuestión económica había sido siempre motivo de inquietud para los capitanes, pues se escatimaba en todo, pero la princesa finalmente accedió, ordenando al tesorero que hiciese previamente una relación de los gastos y deudas de aquella armada. El tiempo que tomaban estos trámites iba en detrimento de la seguridad de las costas, islas y navegación de Indias, así que, finalmente, «por ganar tiempo» (59), se hizo entrega de otros 12.000 ducados, a cuenta de sueldos de tales navíos, sin esperar a recibir dichos informes contables.

También se proveyó para este año que los bastimentos y bizcochos cubriesen un período de ocho meses y, en cuanto al material de guerra, puesto que Bazán exponía que solamente contaba con cuatro piezas de artillería de bronce, por haberse reventado o estropeado otras dos, fue llamado el tesorero a fin de averiguar la cantidad de piezas existentes en cada uno de los navíos y la procedencia —real o particular— de ellas. No obstante, evitando de nuevo el retraso de aquella armada, la princesa se vio obligada a suministrar todo lo necesario en armamentos, estableciendo como límite 40 quintales de pólvora de cañón y quince de arcabuceros.

La urgencia con que se trataba de solucionar todas estas cuestiones respondía a una grave razón de Estado: varias escuadras francesas habían salido de sus puertos dirigiéndose a las costas de España. Ante esta amenaza, la decidida resolución de la princesa fue la defensa de su territorio fortaleciendo las armadas:

«de manera que todas tengan recaudo y que si con toda la que tienen os pareciere que [h]ay falta de algunas más piezas para yr bien en orden especialmente por la nueva que [h]ay de la salida de los navíos franceses de la artille-

(58) CAMSC, caja 43, exp. 1, XXXIII. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Copia de la carta de la Princesa a Francisco Tello referente a los pagos efectuados a Álvaro de Bazán. Valladolid, enero de 1556.

(59) *Ibidem*.

ría...» (60), y «... porque los maestros de los navíos de la dicha armada pongan diligencia en se aprestar, haréis que se les dé priesa...» (61).

La salida de nuevos corsarios franceses no solo inquietó a los Consejos del Reino, sino a los canarios, que con la propagación de este rumor veían al temido Jacques de Soria (62) liderando los «catorce navíos para venir sobre la isla» de la Palma (63).

Álvaro de Bazán dispuso su armada con ahínco, sustituyendo una de sus dos zabras por otra de mayor tamaño (al no hallar otras menores), cambiando las dos piezas de artillería de bronce deficientes y logrando la munición necesaria para la nueva empresa. La atención puesta en la consecución del material de guerra fue perfectamente integrada con la adquisición de las vituallas y una buena alimentación para su tripulación, con lo que mostraba sus dotes de capitán. A estos efectos, la princesa le respondía:

«Tambien que como dezís se recibirán las vituallas para esa armada y como dezís de no ser el vizcocho que se lleva de malaga conveniente, (...) lo haga visitar y sino fuera bueno proved de otro que lo sea» (64).

Los marinos luchaban por sus propios intereses económicos y exigían sus pagas a tiempo, amenazando con amotinarse en caso contrario. Y así ocurrió ese año, en que los nuevos miembros de la armada exigieron tres pagas adelantadas a su trabajo antes de su salida (el año anterior habían sido dos y, según la princesa, por la indeterminación de tiempo de dicha empresa). Bazán hizo llegar tales noticias a oídos de la princesa, pero ella no dio por bueno acceder a lo que no era lo «acostumbrado» en los navíos del reino. Sin

(60) *Ibidem*.

(61) CAMSC, caja 43, exp. 1, f. XXXIV. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Copia de la carta de la Princesa a Francisco Tello en referencia a los pagos efectuados a Álvaro de Bazán. Valladolid, enero de 1556.

(62) Jacques de Sores, apodado el Ángel Exterminador, fue un pirata francés que actuó como lugarteniente de François Leclerc y lideró una banda de piratas hugonotes. En 1553, bajo las órdenes de Francisco I, partió de Francia con tres buques reales y otros corsarios en busca de las riquezas provenientes de Indias, y en este trayecto atacó salvajemente el archipiélago canario, asalto que quedó clavado en la memoria de aquellas islas por los destrozos y muertes que causó.

(63) Don Pedro Cerón, capitán general de Gran Canaria, comunicaba a la princesa dicha noticia. AGS, Diversos de Castilla. Carta de Don Pedro Cerón a la Princesa a 28 de enero de 1556, tomo 13-57. Cit. por RUMÉU DE ARMAS, A.: *op. cit.* (nota 3), p. 8.

(64) CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. XXXV. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la Princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 4 de enero de 1556. Se ordenó a a Francisco Tello visitar el bizcocho de Málaga y no hallando inconveniente en su estado fue aceptado.

embargo, con los motivos de urgencia anteriormente expuestos, no hubo otra opción y se ascendió el sueldo de los marineros de 800 a 1.000 maravedís (65).

En el mes de febrero de 1556 el conocimiento de la fuerza de la armada francesa fue precisado. La componían entre diez y doce navíos de 200 hombres cada uno, e iban provistos con material para un período de más de un año. Tenían el «designio de yr el dicho viaje de yndias para tomar los navios que van y bienen dellas y hazer otros efectos en aquellas partes y que estaban para salir en todo el mes de enero pasado» (66). El capitán don Luis de Carvajal, hallándose en Flandes, no pudo impedir el avance de los mismos, y Álvaro de Bazán debió abortar su misión para permanecer en el océano Atlántico:

«... havemos acordado que dejando vos de hazer con esa armada el viaje de Flandes que os aviamos hordenado se ocupe en lo mismo para que la mandamos hazer —la Armada de Guarda de barcos que vienen y van de Indias—, y q(ue) vays en busca de los dichos navíos franceses ...» (67).

Unos días más tarde, Bazán hacía un esbozo de la posición y táctica de su armada. La estrategia partía de la base de que los corsarios se habían establecido en dos puntos concretos: el cabo de Finisterre y el de San Vicente (68). Por otra parte, contemplaba con escasa probabilidad que el francés pretendiera avanzar a las Canarias.

Aunque la princesa intuía que la partida de aquella armada se produciría a mediados de marzo, no levó anclas hasta el 12 de abril de 1556, cuando Álvaro de Bazán, desde Sanlúcar de Barrameda, puso rumbo a las islas Canarias. Esta empresa estuvo a punto de fracasar, al desencadenarse una fuerte tormen-

(64) CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. XXXV. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 4 de enero de 1556. Se ordenó a Francisco Tello visitar el bizcocho de Málaga, y no hallando inconveniente en su estado, fue aceptado.

(65) CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. XXXVIII. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 30 de enero de 1556.

(66) CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. XLII. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 18 de febrero de 1556.

(67) CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. XL. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 7 de febrero de 1556.

(68) Según las noticias que le habían llegado a Álvaro de Bazán había cuatro o cinco navíos franceses en cada cabo.

ta que impidió a la expedición doblar el cabo de San Vicente, a la vez que una epidemia se expandía entre gran parte de la tripulación (69). Bazán se detuvo en busca de refugio en Lagos, donde dejó «en tierra a más de cien soldados enfermos» (70); pero, desconcertado al ver que dentro de su armada y entre los habitantes de Portugal se extendía aquella enfermedad, decidió esperar la resolución de la princesa antes de proseguir su camino a Canarias. De esta forma anduvo entre el cabo de San Vicente y de Espichel avanzando hasta las islas de Berlengas, donde capturó tres navíos franceses corsarios de los que había tenido aviso y los envió a la Casa de Contratación (71).

La recuperación fue un éxito —a pesar de las numerosas muertes— gracias al médico de dicha armada —según informaba Bazán en una carta a la princesa—, lo cual permitió retomar su actividad de vigilancia en el mes de mayo (72). Según afirma Rumeu de Armas, el marqués de Santa Cruz se dirigió a las costas de Berbería y alcanzó las islas Canarias en esta segunda salida, aunque no se «pueda precisar la fecha exacta» (73). En Berbería tropezó con varios navíos moros que acechaban el comercio interinsular y, próximo al cabo de Aguer, se sorprendió al reparar en cómo un inglés llamado Richarte Guates (*sic*) (74) se hallaba vendiendo armas al rey de Marruecos. Bazán, encauzado contra el enemigo anglosajón, consiguió apresar dos de sus naves, con doscientos prisioneros ingleses y setenta piezas de artillería, no obstante

(69) Según Cambra, fue una epidemia de viruela (Véase: PÉREZ DE CAMBRA, F.: *op. cit.*, p. 71). Los costes que ocasionó esta epidemia los hemos hallado en otra correspondencia de la princesa con Álvaro de Bazán en donde se explicita que los gastos en carneros, gallinas y pasas de dicha armada tuvieron un alza bastante significativa en este año a raíz de la citada epidemia, que afectó a «quinientos enfermos». De esta forma, hubo un coste de 123 ducados destinados a los enfermos (sin contar los que se curaron en tierra). Ello se puede comparar con los gastos en este capítulo del año anterior que habían sido de 54 ducados, o los del año posterior, que fueron un poco más de 30 ducados, para tener una noción más clara del impacto de aquella epidemia. Véase CAMSC, caja 43, exp. 1, f. LXXXIII. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 14 de julio de 1558. En cuanto a medicinas y costes del médico, sabemos que se hizo un gasto total de 28.000 maravedíes. Véase MN, Colección Navarrete, tomo XXI, f. 171, dto. 52, p. 426. Carta de Álvaro de Bazán a la Princesa de Portugal, Cádiz, 29 de mayo de 1556.

(70) MN, Colección Navarrete, tomo XXI, f. 171, dto. 52, pp. 422-423. Carta de Álvaro de Bazán a la Princesa de Portugal. En puerto de Lagos, a 23 de abril de 1556. Por otra correspondencia conocemos que fallecieron 30 personas y estuvieron afectadas más de 300, de las cuales muchas recayeron por estar muy delgadas. Véase MN, Colección Navarrete, tomo XXI, fol. 171, dto. 52, p.425. Carta de Álvaro de Bazán a la Princesa. Cádiz, 29 de mayo de 1556.

(71) MN, Colección Navarrete, tomo XXI, fol. 171, dto. 52, p.427. Carta de Álvaro de Bazán a la princesa de Portugal. En Cádiz, a 29 de mayo de 1556.

(72) MN, Colección Navarrete, tomo XXI, fol. 171, dto. 52, p.424. Carta de Álvaro de Bazán al secretario Juan de Samano, En el Cabo de San Vicente, a 8 de mayo de 1556.

(73) RUMÉU DE ARMAS «Don Álvaro de Bazán...», p. 8.

(74) Es difícil averiguar quién puede ser este personaje, que tampoco ha podido identificar Ruméu de Armas.

el «nutrido fuego que de la fortaleza y los navíos ingleses se le hacía» (75), además de quemar otras siete de las carabelas y chalupas moras como medio de escarmiento. Con todas estas presas, Bazán puso proa a Cádiz el 26 de mayo de 1556 (76).

Poco tiempo más tarde, la princesa advirtió a sus capitanes de la circulación de informes secretos sobre la creación de una armada turca que amenazaba con poner rumbo a Canarias (77). Pero Bazán fue en este tiempo reclamado para socorrer Orán de las acciones de los moros. En menos de una semana (concretamente el 8 de septiembre), la princesa le notificó que quedaba suspendida aquella empresa, al «estar desarcada esa ciudad y averse ydo los turcos y moros de sobrilla sin aver daño alguno» (78).

La flota de Tierra Firme arribó en este mismo mes y fue llamado dicho capitán para transportar a Francisco de Verástegui con una cantidad de 200.000 ducados procedentes de las Indias a Flandes. La confianza puesta en Bazán y en sus embarcaciones en estos viajes evidencia el aprecio y estima de su labor en estos iniciales pasos de su vida militar. Así, la princesa aseguraba que «en v(uest)ras dos galeazas (...) yrán en ellas con el recaudo y seguridad que se requiere de cosarios» (79).

A comienzos del mes de octubre Bazán se hallaba de nuevo recorriendo la costa portuguesa (aprovechando que cuatro navíos habían sido aprestados para atender Orán) desde el cabo de Espichel al de San Vicente, donde quedó atrapado por un temporal que impidió su regreso a Cádiz por unos días. En este punto, y a una distancia de siete u ocho leguas de dicho cabo, le embistió una galeaza francesa, confundiéndolo en la oscuridad de la noche con las flotas de Indias. Al haber tomado a algunos miembros de su tripulación, Bazán no dejó de perseguirlos hasta apresarlos a las cinco de la tarde del día siguiente (8 de octubre). Los 60 franceses dispuestos a la defensa fueron traicionados por el piloto portugués, quien, temiendo las represalias del navío español (al que consideraba ganador antes de la batalla), amainó la vela al primer cañonazo de Bazán, en contra de la voluntad del resto de la tripulación. De esta manera fue tomado aquel «lindo navío para armada que boga treinta e

(75) RUMEU DE ARMAS, A.: *op. cit.* (n. 27), p.8. En el palacio de El Viso, construido por el primer marqués de Santa Cruz en 1564, quedó representado este combate, librado en las proximidades de Berbería y Canarias.

(76) MN, Colección Navarrete. Carta de don Álvaro de Bazán a la Princesa doña Juana, tomo XXI. En RUMEU DE ARMAS, A.: *op. cit.*, (n. 1, 1991), p. 199.

(77) Estos avisos secretos recibidos en 1556 se hicieron realidad en las invasiones de Calafat (1569), de Dogalí (1571) y de Amurat (1586). Véase TORRIANI, L.: *op. cit.*, pp. 44-50.

(78) Aquel correo se debió de extraviar pues el 21 de septiembre la princesa volvió a insistir en una carta a Bazán que aquella orden había quedada anulada tal y como en los correos anteriores se había dictado.

(79) CAMSC, caja 43, exp. 1, f. LI. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después [que] fue su señoría Capitán General». Carta de la princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 12 de septiembre de 1556.

dos remos de dos hombres en cada remo (...)» —según explicaba Bazán a la princesa— que ostentaba el nombre de *Crezen* y estaba abanderado en el puerto de Burdeos. Transportaba «muy buena gente» y un material muy interesante para las armadas de guarda, por ser de «muy buena artillería y municiones, trae una pieza que llaman ellos cañón de más de veinte quintales y otros cuatro de ocho y nueve quintales» (80). Todo ello fue llevado a la Casa de Contratación el 13 de octubre, para que la princesa estableciera el procedimiento a seguir con el dinero, material y personas de la presa (81). El 18 de octubre del mismo año Bazán seguía vigilando las costas y navegación de Indias, sin haberse detenido a hacer la invernada. Y, en el mes de febrero del año siguiente (1557), se hicieron efectivos 50 escudos por navío al mes; es decir, un total de 300 escudos mensuales por los servicios anteriores, tal y como en la instrucción había quedado fijado para las ventajas de los oficiales y marineros (82).

Tercera expedición a las islas Canarias. Año de 1558

No nos consta estancia alguna de Bazán en Canarias en 1557, y tampoco hemos hallado información que revele lo contrario entre la documentación consultada en la Casa-Archivo del Marqués de Santa Cruz y las colecciones del Museo Naval. Sin embargo, la actividad del capitán no cesó este año: capturó tres galeazas francesas en la inmediación del cabo de San Vicente, le fue encomendado —por orden de Felipe II— dar seguridad a las naos procedentes de Nueva España y Nombre de Dios con instrucción de ir hasta la isla de la Española, etcétera. No habiendo avisos de corsarios, en septiembre de 1557 la princesa decidió despedir las naos de su armada, a excepción de las dos galeazas de su propiedad con que vigilaría las zonas de los «cavos de san Vicente y otras p(ar)tes donde hubiere aviso dellos» (83).

Unos meses más tarde, aquella paz desapareció con el reinicio de la guerra con Francia, que tomó una inflexión más agresiva. Conociendo Felipe II el trato que daba el enemigo a sus súbditos españoles, determinó aplicar las mismas medidas que aquel: todas las presas francesas serían forzadas a remo fueran capitanes, maestros o de cualquier otro cargo, «porque con

(80) MN, colección Navarrete, t. XXI, f. 171, dto. 52, p. 437. Carta de Álvaro de Bazán a la Princesa. Cádiz, 13 de octubre de 1556. Cambra apunta que esta exposición detallada de las características de la embarcación respondía al interés de Bazán en quedárselo para su armada.

(81) PÉREZ DE CAMBRA, F.: *op. cit.*, p. 75.

(82) CAMSC, caja 43, exp. 1, f. LIII. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después [que] fue su señoría Capitán General», firmado por la Princesa, por mandado de su Majestad. Valladolid, 1 de febrero de 1557.

(83) *Ibidem*, f. LXXIII, 28 de septiembre de 1557.

ellos se puedan rescatar los españoles que están en las galeras de Francia» (84); por otra parte, a aquellos que interrumpían el comercio español con las Indias «yendo o viniendo o esperando los nabios que van y bienen a ellas y dellas, (...) queremos y es n(uest)ra voluntad q(ue) todos sean ahorcados o hechados a la mar (...) porque conbiene a n(uest)ro servicio y seguridad de aquellas partes (...)» (85). De esta manera, y hasta nueva instrucción o finalización de la guerra (paz de Cateau-Cambrésis), debía actuar Bazán con sus prisioneros.

A mediados de enero de 1558 Bazán recibió orden de aumentar su armada con otros tres navíos (recuérdese que contaba solamente con dos galeazas, a causa del despido invernal anteriormente citado), puesto que se esperaba la llegada de enormes cantidades de oro y plata en aquel verano (86). El 24 de febrero de 1558 la princesa expuso en una carta cada una de las acciones que se requerían de Bazán (87). Como otras veces, reiteraba la necesidad de emprender con agilidad la salida de dicha armada y le instaba a que, saliendo del puerto de Cádiz o de la barra de Sanlúcar de Barrameda, recorriese los cabos de Santa María y San Vicente y las costas adyacentes en una distancia de «quince o veinte leguas» (88). En ese espacio debía observar con atención cualquier movimiento de navíos y atacar a aquellos que fueran enemigos. También quedó explícitamente redactado que las islas de las Azores y las Canarias eran susceptibles de ataques, por lo que la guarda se extendía también a ellas. Por último, se le encomendaba perseguir, «buscar y combatir» a todo corsario que anduviese por tales zonas (89).

En cuanto a los navíos procedentes de las Indias, era preciso esperarles en la zona de las Azores y, una vez con ellos, acompañarlos hasta que entrasen en la barra de Sanlúcar, tras lo cual Bazán debía volver en busca de corsarios. Finalmente, quedaba en manos de dicho capitán el hacer relación de todo cuanto aconteciese en el mar: de los navíos hallados de corsarios, de su calidad, su grado de amenaza, etc.

El 17 de abril de 1558 informaba a la princesa de la disposición de su armada para partir. Fue respondido el 30 de abril del mismo año y, a principios de mayo, Bazán emprendió la marcha de las costas andaluzas.

(84) *Ibidem*, f. LXXVII, 31 de diciembre de 1557.

(85) *Ibidem*.

(86) Estos tres navíos serían la galeaza francesa tomada el año anterior y dos pataches de la propiedad de Álvaro de Bazán: el *San Pedro* y el *Humildad*.

(87) CAMSC, caja 43, exp. 1, f. LXXVIII. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la Princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 24 de febrero de 1558.

(88) *Ibidem*.

(89) Hernández-Palacios apunta que la orden de cuidar los navíos procedentes de América que recibió don Álvaro ese año de 1558 tenía un período de duración de tres años. HERNÁNDEZ-PALACIOS MARTÍN-NEDA, M.; *op. cit.*, p. 46.

En el transcurso de la organización de su armada en El Puerto de Santa María, algunos espías le habían informado de la llegada de una escuadra inglesa a Gibraltar, compuesta de ocho naves que tenían intención de atacar un navío francés. En aquellos momentos, las relaciones con Inglaterra eran del todo pacíficas, dado el reciente matrimonio de Felipe II con María Tudor; aun así, Bazán embarcó con el propósito de conocer aquel suceso. Solo disponía de cinco naves, y aun en esas condiciones de inferioridad dio alcance a los buques ingleses con enorme éxito, al advertir que el barco francés «estaba bajo la protección hispana» (90) y era, por tanto, objeto de su defensa. Se produjo entonces un juicio diplomático iniciado por Inglaterra, que consideró «ilegal» tal acción, y el marqués tuvo que responder probando la iniciativa pirática de las naves inglesas (91).

El 6 de junio llegaron nuevas de la princesa. Habían salido de Francia nueve navíos de corsarios con el designio de aguardar en las Azores a los barcos de las Indias y robarles la carga. Por un escrito secreto de Juan Cayado al capitán Jácome Fernández se supo que aquella armada se disponía a posicionarse en el entorno de la isla del Cuervo, y estimándose que los buques de Bazán no eran suficientes para hacerle frente, se ordenó al obispo de Lugo y a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla que enviasen y armasen otras «dos naos gruesas y un pataxe» para dicho capitán general (92). Pero la realidad fue que, pasados dos meses, aún no había aparecido ningún refuerzo, «pues los tres navíos que mandamos armar para engrosar esa armada no se podran aprestar presto» (93). Tal inferioridad de fuerzas no frustró el cometido de la empresa de «guardar esa costa y cavos y según la relacion tubieredes de corsarios ireis a buscarlos donde estuvieren — hasta que— armados los tres navíos y juntandose con vos podreis yr a los

(90) *Ibidem*, p. 47.

(91) *Ibidem*, p. 48. Pudo probar tal verdad por el material que llevaban a bordo, y como reconocimiento de sus acciones se le otorgó el título de almirante de la Guarda del Estrecho frente a los otros dos candidatos, don Antonio de Zúñiga y don Álvaro de Portugal. En fecha de 8 de mayo de 1562, el secretario del rey, Francisco de Eraso, expidió el título de dicha armada, a la que compondrían ocho galeras y una fragata que se mantendría a costa de averías. Contaba por ese entonces Bazán con treinta y seis años, y «ya su fama de buen marino y hombre de armas estaba bien sentada». De hecho, esta nueva misión «representaba un notable avance en su carrera», por cuanto el rey le cedía su parte en las presas hechas y el sueldo le aumentó de 4.000 a 5.000 ducados. PÉREZ DE CAMBRA, F.: *op. cit.*, pp. 81-87.

(92) Además de ordenar este envío de refuerzos, se trató, por medio del embajador español en Portugal, que la armada portuguesa acudiese también con la de Bazán a este encuentro común con los corsarios franceses en las Azores. Véase CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. LXXXI. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la Princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 6 de junio de 1558.

(93) El río de Lisboa fue escogido como centro para la aguada y el avituallamiento, así como punto de encuentro con los navíos esperados de la Casa de Contratación. CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. LXXXIII. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la Princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 6 de junio de 1558.

azores como esta escrito...» (94). Bajo estas circunstancias, Bazán se mantuvo en alta mar escoltando a un total de cinco navíos provenientes de Nueva España hasta el puerto de Sanlúcar de Barrameda en los meses de junio y julio.

La gravedad de la amenaza corsaria extranjera, además, corría pareja a otro temor a nivel nacional: muchas embarcaciones pretendían desviarse hacia Portugal para no realizar las contribuciones correspondientes en la Casa de Contratación. De todo esto hacía partícipe Bazán a la princesa, acentuando la necesidad trascendental de la presencia de su armada en las costas andaluzas.

El 21 de noviembre de 1558, aproximándose el invierno, Bazán fue reclamado para despedir toda la armada que él dirigía. Al contrario del año anterior (en que se habían mantenido las dos galeazas de su propiedad en el mar en tal período invernal), el factor económico prevaleció y se cerró aquella fuente de costes, a pesar de los intentos de Bazán por permanecer con sus galeazas en tal servicio (95).

De las campañas de este año sobre las islas poco más se conoce: es «esta estancia aún más breve y menos conocida» (96), afirma Ruméu de Armas. En cambio, sí hubo orden de salir en socorro de algunos galeones que provenían cargados de América, y de buscar «corsarios por las Azores y las Canarias» (97).

Este es el último año del que tenemos conocimiento de las estancias primeras de don Álvaro en Canarias, ya que en la siguiente expedición, que se realizaría en 1580, los honores y reconocimientos irían por delante de su persona: capitán general del Mar Océano y primer marqués de Santa Cruz. Pero concluía aquí su primer mandato, «durante el cual no sólo no consiguieron los corsarios apoderarse de una sola nao de las que cargadas de oro y plata venían, sino que su nombre llegó a inspirar tal temor...» (98).

(94) *Ibidem*.

(95) CAMSC, caja 43, exp. 1, fol. LXXXVIII. «Papeles y cartas de su Majestad al Marqués de Santa Cruz mi señor tocantes a la armada de galeazas y naves que se juntó en Laredo después (que) fue su señoría Capitán General». Carta de la Princesa a Álvaro de Bazán. Valladolid, 21 de noviembre de 1558.

(96) RUMÉU DE ARMAS, A.: *op. cit.*, p. 10 (n. 27).

(97) *Ibidem*, p. 10.

(98) ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, Ángel: *op. cit.*, p. 43. Después de este título, en 1561 le fue concedido el de capitán de la Guarda del Estrecho, en virtud del que debía vigilar la zona del estrecho de Gibraltar hasta Málaga y el cabo de San Vicente.

LA ENSEÑANZA NAVAL EN EL PENSAMIENTO DOCTRINAL DEL ALMIRANTE MIRANDA

Jaime ANTÓN VISCASILLAS
Licenciado en Derecho

LA puesta en marcha el pasado curso académico 2010-2011 del nuevo sistema de formación de oficiales de las Fuerzas Armadas, incorporando estudios universitarios de grado como parte integrante de los correspondientes planes de estudios superiores de los tres ejércitos, constituye al mismo tiempo un reto y un hito histórico fundamental en la enseñanza militar de formación. El nuevo modelo académico-militar supone la adaptación también de los estudios militares al Espacio Europeo de Educación Superior (EEES), de acuerdo con los principios y criterios de la Declaración de Bolonia.

El nuevo modelo educativo en el ámbito de la Armada, en particular, basa la formación docente en la «evaluación continua» de los alumnos, y se fundamenta en cinco pilares: científico, tecnológico, naval, militar y de valores. Sin embargo, la realidad nos demuestra que el referido criterio de valoración docente y esos pilares han constituido históricamente parte consustancial en la «formación integral» del futuro oficial de Marina. La novedad en lo que afecta al cambio es, pues, la incorporación de los estudios universitarios de grado, que suponen para el alumnado un nivel de exigencia mucho mayor, ya que implican cursar al mismo tiempo dos carreras (la militar y una ingeniería), obteniendo a su finalización dos titulaciones. El tiempo y la experiencia demostrarán si el cambio de sistema ha sido acertado o no, y por ello resulta interesante analizar los criterios de reforma que inspiraron modelos anteriores de planes de estudios en la Armada y que fueron decisivos para la formación y perfeccionamiento de su personal. Uno de los planes más influyentes en el devenir de la enseñanza naval fue el que implantó quien sería uno de los ministros de Marina más inteligentes y eficaces que ha tenido España en toda

(1) Augusto Miranda y Godoy. Marino Ilustre de España. Nació en Archidona (Málaga) el 27 de mayo de 1855. Falleció en Santiago de Compostela (La Coruña) el 28 de abril de 1920. Almirante de la Armada, desempeñó importantes cargos, llegando a ser cinco veces ministro de Marina (1913-1917, 1918, 1919), en gobiernos conservadores y liberales, durante el reinado de Alfonso XIII; senador vitalicio del Reino (1914-1920) y consejero de Estado. Hombre polifacético de gran sabiduría, destacó también como erudito matemático, autor de libros científicos de alto nivel y de diversos proyectos técnicos; inventor de una corredera electromecánica

su historia: el almirante don Augusto Miranda y Godoy (1) (1855-1920). Los principios y criterios fundamentales de su reforma educativa (1914) los formuló hace ahora exactamente un siglo, en 1911.

Antecedentes de la reforma

A lo largo de su dilatada trayectoria profesional, Augusto Miranda manifestó una particular preocupación por la formación y enseñanza del personal de la Armada a todos los niveles de responsabilidad, y, en particular, por la de los alumnos de la Escuela Naval. Por ello, contando con una amplia experiencia docente y conociendo la superioridad su valía y talento, tras su ascenso a capitán de navío, en abril de 1910, fue nombrado en comisión para estudiar la organización y sistemas de enseñanza de varias escuelas navales europeas, y al año siguiente —en octubre de 1911—, en compatibilidad con el mando que desempeñaba del crucero *Reina Regente*, fue también designado vocal de la junta encargada de redactar el programa, plan de estudios y reglamentos de la futura Escuela Naval, que acabaría instalándose en San Fernando (2).

para su aplicación a los buques; profesor, empresario y hasta pintor de afición. Desarrolló su dilatada carrera militar en numerosos destinos de embarco y de tierra, tanto en España como en Ultramar (Cuba y Filipinas). Siempre demostró una extraordinaria capacidad profesional y dotes de mando, un gran amor a su carrera y a su patria. Como ministro de Marina será el impulsor de la creación del Arma Submarina y de un ambicioso programa de construcciones navales, fruto de la ley de escuadra conocida en su honor como «Ley Miranda», de 17 de febrero de 1915, que marcó un hito en nuestra Historia naval y que supuso, asimismo, una profunda y trascendental reorganización y reestructuración de la Armada, con la rehabilitación de arsenales y la construcción de nuevas bases navales, lo que en conjunto constituyó una verdadera reconstrucción con los criterios más modernos de su época. Su gran talento le llevará a desarrollar una fructífera gestión al frente de la Armada, acometiendo numerosas e importantes reformas, tanto en los asuntos de material como de personal. Sus cualidades personales, enorme prestigio y una aureola de estadista bien ganada serían factores clave que concitaron una práctica unanimidad en torno a su persona entre la clase política dominante en momentos delicados de crisis nacional, y por el gran aprecio que le profesaba el rey Alfonso XIII, fue designado por éste para el importante cargo de presidente del Gobierno de la Nación, responsabilidad que inicialmente declinó asumir por motivos de salud, falleciendo poco después (28 de abril de 1920). Esposo y padre de extensa familia, se casó en dos ocasiones y tuvo en total diez hijos. Fue enterrado en el cementerio sacramental de San Isidro, en Madrid, el 1 de mayo de 1920. Ochenta y dos años después de su muerte, sus restos mortales fueron trasladados solemnemente al Panteón de Marinos Ilustres (San Fernando, Cádiz), donde fueron inhumados el 17 de septiembre de 2002.

(2) Real decreto de 21 de octubre de 1911, por el que se autoriza «al ministro de Marina para que, previa la publicación del plan de estudios, programas y reglamentos correspondientes, se abra la Escuela Naval en el apostadero de Cádiz en el transcurso del año mil novecientos doce, pidiendo ante las Cortes, el crédito necesario para ello». De febrero a diciembre de 1912 se promulgan las Bases para la construcción de Militar; ingreso en ella; plan general de enseñanza; dependencias y buques afectos a la misma; cruceros anuales de instrucción; tiempos de aspirante y guardiamarina, y se aprueba el Reglamento provisional. Por Real Decreto de 27 de marzo de 1912 se convocó oposición para ingreso, la primera promoción de San Fernando (hoy la 315.^a), siendo alta en el servicio en enero de 1913. Por Real decreto de 19 de junio de 1913 se modificó el Reglamento.

En su primer cometido visitó las Escuelas Navales de Alemania, Austria-Hungría e Italia, y viajó también al Reino Unido, recabando información sobre sus sistemas y programas de enseñanza. El resultado de ese estudio lo plasmó en una rigurosa memoria (3), en la que no faltan sus consideraciones personales en los diferentes aspectos que aborda.

Más interesante todavía resulta el «Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada» (4), que elaboró con el mismo propósito, es decir, el establecimiento de los reglamentos de enseñanza de la futura nueva Escuela Naval, que todavía tendría que esperar más de un año para su apertura. Lo cierto es que, a pesar de lo sensatas, loables y razonables que resultan las diversas consideraciones que expone, sus «propuestas» no fueron inicialmente adoptadas —al menos no en su totalidad— en los correspondientes reglamentos de enseñanza que se redactaron, por lo que tendría que esperar a ser nombrado ministro de Marina para, inmediatamente, reformar el plan de estudios de la Escuela Naval (5).

Respecto a este punto, es significativo el testimonio que en sus memorias (6) aporta el almirante Carlos Vila Suanzes (1898-1955), el cual, relatando sus



Almirante Augusto Miranda y Godoy (1885-1920), ministro de Marina. Museo Naval, Madrid.

(3) Con el título «Organización de las Escuelas Navales de Alemania, Austria e Italia», este artículo fue publicado en el cuaderno de noviembre de 1911 de la *Revista General de Marina*; escrito en colaboración con el teniente de navío de 1ª clase Manuel Andújar y Solana, el cual le había acompañado en la citada comisión.

(4) Publicado como artículo en el cuaderno de septiembre de 1911 de la *Revista General de Marina*.

(5) Real Decreto disponiendo que la Escuela Naval Militar tenga a su cargo la educación naval militar y la enseñanza profesional de los futuros Oficiales del Cuerpo General de la Armada, así como la organización de cursos de actualidad -léase actualización- para los Jefes y Oficiales. Gaceta de Madrid número 354, de 20 de diciembre de 1913. Real Orden de 12 de enero de 1914 y Real Orden de 18 de diciembre de 1914.

(6) Él las titula «Notas y recuerdos de mi vida», escritas hacia 1950. De ellas solo tomamos aquellas «notas» que se refieren a Miranda —por su indudable interés histórico—, pues el almirante Vila Suanzes expresamente indicó en su inicio que «estas notas son exclusivamente para mis hijos y no están, por lo tanto, destinadas a la publicación. Tienen por objeto evitar que se pierdan multitud de relatos y recuerdos que todavía no he olvidado».

años de alumno de la Escuela Naval —en la que había ingresado como aspirante en enero de 1913—, señala:

«En este segundo semestre del primer año [1913] no hicimos viaje de prácticas y después de los exámenes nos concedieron unos días de vacaciones, tras los cuales empezó el curso en enero de 1914. Este curso fue completamente distinto al anterior. Había tomado posesión de la cartera de Marina en octubre de 1913, el contralmirante Miranda, con cuya hija había yo, andando el tiempo de contraer matrimonio. Era dicho almirante, o general como se decía entonces, de unas condiciones excepcionales que lo hacían distinguirse de una manera extraordinaria entre los de [la] profesión y había sido designado, para estudiar los regímenes de enseñanza de varias Escuelas Navales extranjeras, cuando se trató de establecer la nuestra. Tenía pues ideas muy claras de cómo debía ser la Enseñanza y como es natural las puso en práctica en cuanto tuvo ocasión. Tuvimos por consiguiente un cambio completo de plan. Se suprimió el plan secuencial y los cursos se dividieron en parte teórica y parte práctica. Duraba la primera de enero a mediados de agosto y aunque se llamaba teórica, salíamos frecuentemente a la mar en unos torpederos que, con ese objeto se asignaron a la Escuela. La parte práctica consistía en tres meses de embarque en distintos barcos según el año de carrera...».

En su «Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada», el entonces capitán de navío Miranda aborda todos y cada uno de los aspectos que deben informar lo que él denomina «formación integral del futuro oficial de Marina». Así, tras unas muy interesantes «consideraciones preliminares», en varios epígrafes trata el modelo del sistema actual (el vigente en la época, con una dura crítica); un «preámbulo» con su definición del oficial de Marina; la «enseñanza profesional»; las prácticas a bordo de buques; la selección; edad de ingreso; educación militar; desarrollo integral; otras enseñanzas en la Escuela; instalación de la Escuela; y, finalmente, las «Bases», de la I a la V, resumen de todas las ideas expresadas anteriormente. Cifra la duración de la carrera en cuatro cursos, tras cuya superación, y ya como alféreces de fragata, comenzará un período de embarco de dieciséis meses en los buques de la escuadra, finalizando la carrera con el examen de las asignaturas cursadas durante el embarco, promoviendo a los alumnos a alféreces de navío.

A continuación, por el mismo orden de asuntos que trata, haremos un resumen de la «doctrina» de enseñanza naval que Augusto Miranda expuso en su «Proyecto de Bases» de 1911, y que dos años más tarde impulsaría siendo ya ministro de Marina. Su contenido es un excelente programa docente, original y elocuentemente explícito, que manifiesta de forma notoria su clarividencia y el profundo criterio de sus consideraciones. El mismo podemos considerarlo además una «radiografía» exacta y perfecta de los rasgos de su personalidad y de su carácter.

Consideraciones preliminares

Las leyes han de derivarse de la naturaleza de las cosas. Los preceptos por los cuales se rige en un país un cierto organismo social, por perfecto que sea su funcionamiento, no son por este solo hecho aplicables las más veces a otro país, a otras razas y a otras costumbres; no es, pues, en la copia de las leyes de otros países donde hemos de buscar las que deben regirnos, sino en el estudio de nosotros mismos, de nuestras costumbres y de los efectos que en nosotros han producido organizaciones anteriores.

Ejemplo bien palpable de esta verdad nos ofrece el análisis de los procedimientos que las distintas naciones emplean para elegir y educar los oficiales de sus marinas. Estos procedimientos difieren enormemente de unos a otros pueblos y en ellos se refleja, no sólo el espíritu dominante en su marina, sino el modo de ser que caracteriza a la sociedad a que cada una pertenece. Mientras

unos, los ingleses, nutren sus escuelas con niños que apenas han terminado su enseñanza primaria para educarlos completamente e imprimir en ellos desde el principio el sello característico de aquella raza en todas las manifestaciones de la actividad humana, la especialización, Alemania, confiada en el espíritu militar que domina en su sociedad, en sus centros de enseñanza civil y aun en sus escuelas, los recibe ya bachilleres sin examinarlos siquiera, para emprender en seguida los estudios de aplicación. ¿Quién está en lo cierto? Ambos, si esos procedimientos se amoldan a su modo de ser, al ambiente que domina en su sociedad, al objetivo de su marina, a sus costumbres y a su espíritu.

El estudio de esos procedimientos no debe, pues, ser para nosotros otra cosa que fuente de ideas que hay que analizar y confrontar con nuestra organización social, con nuestras costumbres, con nuestras aspiraciones y con nuestros recursos; esta confrontación nos hará ver la posibilidad de aceptar unos y la necesidad de renunciar a otros.

La simultaneidad de la enseñanza teórica y de la experimental, que hace ya tiempo practican todos, no admite duda alguna respecto a su conveniencia; por el contrario debe acentuarse más aún la tendencia que hacia ella se inicia en nosotros desde hace algunos años, estimulando los trabajos manuales en



Portada del libro *Lecciones de Cálculo Infinitesimal*, 1888 (2.ª ed.) obra del TN. Augusto Miranda y Godoy, profesor de la Escuela Naval (1.ª ed., 1884).

los talleres que la escuela debe tener a disposición de los alumnos, haciendo que manifiesten su actividad en obras, que, sin llegar a la perfección característica del operario, ajusten por sí mismos una articulación o arreglen una distribución al cursar las máquinas, que hagan las distintas piezas de un motor en electricidad, o que repongan las de un torpedo al estudiar estas materias. Sus conocimientos científicos, su desarrollo intelectual, su salud física y su educación moral ganarán muchísimo si se consigue que estos trabajos lleguen a constituir para ellos un agradable entretenimiento.

La alternativa (alternancia) entre los cursos teórico-experimentales y las prácticas de mar, que practican los Estados Unidos de América, el Japón, Italia, y más o menos ordenadamente las demás naciones, es tan racional, que aunque su conveniencia no estuviera sancionada por la experiencia en aquellos países, no podría dudarse de su eficacia entre nosotros. Acabando con aquel largo período de guardiamarina perdido casi totalmente, todos tenemos conciencia de ello, para el perfeccionamiento de la instrucción técnica y para la formación del espíritu militar, ha de grabar de un modo profundo por la simultaneidad del estudio teórico y de las prácticas experimentales en alternativa con las generales de mar, los principios fundamentales de la técnica, y afirmar la educación militar por la permanencia durante gran parte de la carrera bajo un mismo régimen y una disciplina uniforme.

Es por el contrario irrealizable para nosotros el sistema de una serie progresiva de escuelas para los distintos grados de instrucción de los alumnos. Este sistema que practican algunas grandes marinas supone el empleo de cuantiosos recursos en su sostenimiento, lo que si es posible y lógico que suceda en un gran imperio de 400 millones de almas, Inglaterra (Reino Unido), cuya estructura política se asienta en la fuerza de su marina, no cabe ni aun soñarlo en España, para la que el intento de imitarlo conduciría a un seguro fracaso; porque tal sistema constituye algo como una cadena cuyos eslabones deben conservarse todos en un estado de perfecta eficacia; la falta de esta en uno solo basta para determinar la inutilidad del conjunto. ¿Y quién puede soñar con que sostengamos varias escuelas cuando los hechos demuestran que nos ha sido imposible por falta de recursos y a pesar de los esfuerzos de sus comandantes llegar a conseguir la eficacia de la de Aplicación, ni siquiera el mero establecimiento de la correspondiente al segundo año de guardiamarinas, y que aun después de tantos años y tantas gestiones de sus comandantes, no ha podido siquiera instalarse un sistema de alumbrado moderno?

Si queremos hacer algo serio, algo práctico, hay que ponernos ante todo en guardia contra los extravíos de nuestra imaginación meridional. Tres barcos de reducido porte y algunos torpederos constituirán nuestro poder naval dentro de ocho años, y muchos han de transcurrir antes de que estos estrechos límites de nuestras aspiraciones en materia de fuerza naval se ensanchen de un modo apreciable; esta es la realidad. No pretendamos, pues, que haya en España más escuelas que barcos; concentremos todos nuestros esfuerzos en una sola, dediquémosle todo nuestro cuidado y todo nuestro cariño, para que

ella dé fe dignamente de nuestra vida y eduque en el espíritu moderno a los oficiales que han de mantener la continuidad entre el pasado de nuestra vieja marina y la era nueva que se abre ante nosotros, y no tratemos de abarcar aquello que no cabe en nuestras manos.

Es de todo punto inútil, dado nuestro modo de ser y las lecciones de la experiencia, pensar en los barcos dedicados a otros servicios para la educación y enseñanza de los guardiamarinas. Sobre este punto no creemos necesario insistir; ni nuestros barcos se encuentran armados en verdadera actividad de una manera permanente, ni en ellos se piensa seriamente, sino por excepción, en la enseñanza y en la educación de los guardiamarinas, para las que no dejan tiempo la instrucción de las dotaciones y el desempeño de los servicios que al buque se encomiendan [...].

No es aplicable a nosotros, por ahora, el sistema de reunir en un mismo individuo, ni en un mismo cuerpo, las funciones del maquinista y las del oficial de marina. Ni nuestras costumbres, ni el ambiente de nuestra sociedad, ni las aficiones de nuestros oficiales de Marina aconsejan introducir entre nosotros ese principio que no todas las marinas aceptan. Esas dos profesiones de índole tan distinta, deben a nuestro juicio seguir separadas; porque el perfeccionamiento en cualquiera de ellas, además de imprimir carácter en el individuo, requiere, al menos entre nosotros, la consagración de la vida entera de un hombre.

Pero hay que acercar a la máquina a nuestros oficiales; porque es del más grande interés que el mando sobre ellas, de los comandantes, sea consciente y efectivo en todos los detalles, como lo era en otros tiempos sobre el aparejo. Para esto es necesario que los oficiales conozcan perfectamente, por haberlas experimentado ellos mismos, todas las particularidades del servicio en las máquinas, que se hallen en aptitud de discernir con claridad acerca de los distintos regímenes de marcha, que conozcan perfectamente las precauciones que deben adoptarse para la conservación de esos costosos y vitales elementos del buque moderno. Hay, pues, que imprimir en la enseñanza de nuestros oficiales una orientación bien definida hacia los conocimientos mecánicos, educándolos en el manejo por sí mismos de los aparatos reales, sin temor a mancharse con el aceite y el carbón y desechando por ineficaz la anticuada contemplación platónica de los modelos.

Sobre la instalación a flote de la Escuela, presenta grandes ventajas la de tierra, siempre que se haga en lugar que reúna las condiciones necesarias. La necesidad universalmente sentida de asumir la educación completa de los alumnos para lograr el desarrollo armónico y simultáneo de todas sus facultades físicas, intelectuales y morales exige, según los preceptos de la moderna pedagogía, amplios locales para que la evolución del organismo se verifique en las circunstancias más favorables: esto ha inducido a las naciones más importantes a crear grandes establecimientos en tierra, respondiendo a todos los requerimientos de la higiene y de la educación integral [...].

Es, además, necesario que esta Escuela sea la base, no sólo para la formación de los futuros oficiales, sino de todas las clases que han de prestar servi-

cio a sus órdenes en los buques y cuya instrucción, de una grandísima importancia, ha de ser armónica con la de aquéllos. Electricistas, torpedistas, artilleros y toda la marinería especializada, deben recibir en la Escuela una educación militar y enseñanza profesional que les convierta en órganos intelectuales, tan necesarios para el funcionamiento de las partes, como lo son los oficiales para la eficacia del conjunto. Estas funciones de la Escuela exigen una amplitud que difícilmente podría lograrse en un buque; pero no excluyen la utilización de algún casco como parte de una instalación que necesariamente ha de contar con amplias dependencias en tierra.

Estos principios y nuestras observaciones sobre las causas que han hecho fracasar sistemas anteriores, informan el plan cuyas líneas generales expon-dremos, después de analizar, para evitarlos, los defectos de que a nuestro juicio adolece el que rige en la actualidad.

Sistema actual

El sistema de enseñanza actual fue puesto en práctica en 1900 y no ha dado, preciso es confesarlo, los resultados que eran de esperar de las relevantes cualidades de las personas que contribuyeron a su redacción. Las causas son diversas; unas dependen del plan mismo y otras son extrañas a él.

Ese sistema es una adaptación del llamado cíclico progresivo, y consiste en esencia en lo siguiente: Ingresaban los alumnos en la extinguida Escuela Naval mediante oposición sobre Matemáticas elementales, y cursaban en ella durante tres años las asignaturas de Matemáticas puras, la Navegación, la Física, los idiomas y las Máquinas, Electricidad, Artillería, Teoría del buque, Construcción, Química, etc. Al salir de habían de navegar 150 días por el Atlántico a la altura de Canarias durante un año, navegación que ordinariamente se extiende a las costas de América Central y del Sur.

El segundo año de guardiamarinas deberían estar embarcados en un buque mixto de vela y vapor, y navegar en él otros 150 días por las costas de la Península y de África hasta el golfo de Guinea; repartidos en estos dos años habían de hacer los estudios de las asignaturas de Meteorología, Maniobras, Ordenanzas, Geografía Marítimo-militar, Hidrografía, Oceanografía, Procedimientos militares, Táctica naval y de infantería, Desembarcos e Historia.

Finalmente, terminado el segundo año de guardiamarinas y con el empleo de alférez de fragata, habían de embarcar en un buque de primera clase dotado del material más moderno y en él habían de cursar nuevamente las asignaturas de Máquinas, Artillería, Fortificación y Electricidad y por primera vez las de Defensa submarinas y Torpedos automóviles, dividiendo el curso en dos períodos, uno de seis teórico y otro de cinco puramente práctico, en el cual el buque debía visitar varios puntos de la Península.

Este plan no ha llegado a ponerse en práctica íntegramente, tal como sus autores lo concibieron. Buque de primera clase con todos los adelantos modernos no lo teníamos en España, y aunque lo hubiese habido, no era de

esperar que se prescindiera de sus servicios para dedicarle al exclusivo de la Escuela; se destinó a este objeto un buque casi inútil, sin ninguno de los adelantos modernos, sin capacidad siquiera para contener los alumnos, tanto oficiales como clases. Las prácticas de torpedos había que ir a hacerlas a Mahón [,] donde no se disponía de instalación apropiada: era necesario llevar allí, cada año, desde Cartagena, todo el material necesario [...].

Los medios de experimentación y de enseñanza práctica, han faltado siempre por escasez de los recursos destinados a este fin en los presupuestos. Son estos motivos sobrados para hacer fracasar cualquier plan; pero aun cuando estos motivos de fracaso inevitable no hubiesen existido, creemos que hubiera sido difícil el éxito por causas inherentes al sistema mismo [...].

En cuanto a la enseñanza, hecho por los aspirantes durante su permanencia en la Escuela Naval un estudio superficial de las asignaturas que forman la base de los conocimientos profesionales, sin llegar a practicarlos, transcurridos después dos años sin volver a ocuparse de ellos, llegan a la de Aplicación (Escuela) sin hábitos de estudio serio, sin saber ya nada de lo que habían empezado a estudiar (7), y es necesario volver a empezar; crear de nuevo la base científica en que deben apoyarse los conocimientos experimentales, prácticos, de las importantísimas y variadas asignaturas que forman el programa de Aplicación (8). Esto, en el tiempo que allí se dispone, es imposible; así lo consignan en sus memorias los profesores de aquella Escuela, y no se necesita mucha práctica en la enseñanza para comprender que así debía ser. Por esta razón aquella Escuela, precisamente la más importante en el plan a que nos referimos, no podía dar los frutos que de ella se esperaban [...].

Por último, para acabar esta breve indicación de las deficiencias que en nuestro sentir tiene en su estructura el plan actual, nada se prevé en él para facilitar la selección, punto tan importante en una profesión para cuyo desempeño se requieren cualidades y condiciones que muchos no poseen, y que es indispensable introducir, más que en nuestros reglamentos, en nuestras costumbres.

Preámbulo

El oficial de Marina es y será siempre el elemento primordial del poder de una escuadra; hombre de acción pronta y enérgica, ha de estar dotado de cualidades superiores cuya conjunción en un mismo individuo no es frecuente. Cuerpo sano, ágil y vigoroso; inteligencia clara y previsora; rápida percepción ejercitada en el dominio perfecto de los conocimientos profesionales; voluntad firme y resuelta; espíritu elevado de abnegación y patriotismo.

(7) Memorias de la Escuela de Aplicación.

(8) Han llegado a esa Escuela alumnos que desconocían la constitución y el funcionamiento del distribuidor en las máquinas de vapor.

Todos los sacrificios que el país se imponga para obtenerlo; todo el esmero, toda la energía, toda la perseverancia que los Centros directores empleen para elegir, para enseñar y para educar a quien ha de dar vida a sus buques, parecerán pequeños si se tiene en cuenta que ese oficial va a ser el nervio del material en que el país acumula sus recursos, sus energías, para vencer en un momento supremo los obstáculos que se opongan al desenvolvimiento de su actividad o al mantenimiento de su soberanía o de su independencia; que los actos de ese oficial en aquel momento decisivo pueden abrir para el país entero un porvenir de honor, de prosperidad y de gloria, o una triste perspectiva de humillaciones y miserias.

Gastar cientos de millones en la construcción de una escuadra y escatimar algunas toneladas de carbón o unos kilos de algodón pólvora para la enseñanza de aquellos de cuyos conocimientos dependerá el que esa escuadra sea útil o completamente inútil, es un absurdo con el cual no puede contarse para lo sucesivo. Modesta es la posición de nuestro país, modesta también la escuadra que se construye; y en esos mismos límites de modestia hay que encerrar el plan de la enseñanza; pero una vez trazado, es preciso realizarlo sin mezquindad; sin escatimar nada de lo que se reconozca necesario para su desarrollo. De no ser así, ni este plan que ahora se propone ni ninguno otro, por bien concebido y meditado que esté, dará resultado alguno.

Pero no es sólo el auxilio material lo que necesita para el éxito un plan de enseñanza; tanto como de los recursos materiales necesita del apoyo decidido, del interés y de la energía de los Centros directivos. La designación de la persona que ha de asumir la responsabilidad más moral que material de la educación de los futuros oficiales, el apoyo que debe prestarse a sus resoluciones, aun contrariando intereses privados en pugna con los altísimos de la Patria, la elección de los oficiales que han de desempeñar el delicado cargo de profesores, el prestigio moral y las ventajas materiales que debe proporcionárseles para que cumplan con dignidad y con satisfacción sus altos deberes, son elementos tan importantes o más que los mismos recursos materiales. Si estos elementos faltan, si los principios en que el plan se inspira se falsean para dar satisfacción a miras interesadas, egoístas, de personas o de pueblos, el fracaso es inevitable, por bien concebido que aquél esté, por grandes que sean los esfuerzos de los que lo pongan en práctica.

Enseñanza Profesional

Tres funciones distintas ha de desempeñar el organismo docente en nuestra Marina: la enseñanza profesional, la educación militar y la selección.

El problema de la enseñanza es muy complejo: sobre la parte que en ella ha de dedicarse a las teorías se habla y se discute mucho, las más veces sin la reflexión que asunto tan transcendental requiere y sin llegar ordinariamente a conclusiones ciertas, indudables, absolutas. Y es que la solución de este problema estriba a nuestro juicio en un prudente equilibrio entre el estudio de

las ciencias abstractas fundamentales y el de las de inmediata aplicación, y aun en el de estas, entre el estudio de las teorías y su comprobación experimental.

Porque ni aun en las aplicaciones más inmediatas puede prescindirse de las teorías. La teoría no es otra cosa que la exposición de los principios generales que se deducen de la observación de los hechos después de depurar las circunstancias en que éstos se han verificado para eliminar todos los errores en la apreciación de sus causas: son, pues, las teorías la expresión concisa y perfecta de la experiencia adquirida por todos los que han dedicado antes que nosotros su actividad al asunto de que se trata.

La práctica personal se reduce, por el contrario, al conocimiento que cada cual adquiere por sí mismo en el ejercicio de su profesión.

Los libros de medicina, por ejemplo, condensan en principios generales los resultados de la observación de todos los prácticos que han precedido al médico principiante. ¿Qué pensaríamos de quien tratase de prescindir de aquellas teorías y todo lo fiase a su práctica personal? Toda su vida dedicada a ese fin no bastaría para empezar a vislumbrar lo que aquellos aborrecidos libros dirán quizás en sus primeras páginas. Pero si aquel, por el contrario [,] los estudiase sin ver un solo enfermo, sin hacer una disección, además de serle el estudio sumamente penoso, no podrá discernir, llegada la hora de aplicar aquellos conocimientos, acerca de la importancia relativa de los síntomas y se verá completamente desorientado. ¿Sería justo atribuir al estudio de las teorías sus probables desaciertos? ¿No sería más sensato pensar que ha estado mal dirigida la enseñanza y que sólo falta para el equilibrio un poco de comprobación de la teoría, un poco de práctica personal?

No es inaplicable este ejemplo al asunto en que estamos ocupándonos. Si prescindiendo o reduciendo exageradamente los estudios teóricos, todo lo fiamos a la práctica personal, como ésta, en cada una de sus múltiples ramas que debe abarcar el oficial de marina, tiene que ser forzosamente muy escasa, no pasaríamos de obtener un menos que mediano conductor de máquinas, un mal apuntador y un pésimo obrero electricista. Si, por el contrario, prescindiéramos de la práctica personal y nos entregáramos a las abstracciones de las teorías, no tendríamos más que teorizantes desconocedores de las cosas reales

PRINCIPIOS GENERALES
DE
MECÁNICA

POR
A. MIRANDA

T. 40 N.

PROFESOR DE LA ASIGNATURA EN LA ESCUELA NAVAL.

FERROL

Establecimiento tipográfico de Ricardo Pita
SINFORIANO LOPEZ 142
1889.

e incapaces, por lo tanto, de traducir en hechos concretos las especulaciones teóricas; en ambos casos carecería el oficial del verdadero dominio sobre los distintos órganos del buque y su mando sería completamente ilusorio. Pero si al estudio de la teoría acompaña el ejercicio de la percepción en las cosas sensibles, la práctica personal en el manejo de los aparatos, el alumno se hallará pronto por encima de todos aquellos, simples obreros, que no han tenido medios para ensanchar sus conocimientos más allá del reducido círculo de los adquiridos en muchos años de propia experiencia.

No es, pues, en exclusiones absolutas donde hay que buscar la solución al problema de la enseñanza. La ardiente imaginación meridional pasa sucesivamente por todas las exageraciones; no muy lejos están los tiempos en que el teorizante era para nosotros el tipo del sabio: hoy abominamos de los libros, de las fórmulas y de las pizarras. Tan desacertado era aquel ensalzamiento como esta abominación: para hacer algo útil, algo práctico, es necesario, ante todo, guardarse de participar de estas exageraciones y buscar con serenidad de juicio el equilibrio a que antes hemos aludido, equilibrio que ha de establecerse por los reglamentos y que ha de mantenerse, tanto en el conjunto, como en la enseñanza de cada asignatura, más que por aquéllos, por el buen sentido y la energía del Director, por el talento y la disciplina de los profesores.

No ha de ser el oficial de marina un simple manipulador: el manejo consciente de los mecanismos que encierra un buque de guerra, la previsión de sus averías, la corrección de sus anomalías, el dominio que debe tener sobre el material y sobre el personal quien ha de ejercer el mando efectivo del conjunto, exigen conocimientos científicos tanto más útiles cuanto más extensos y más profundos; tanto más eficaces cuanto más íntimamente ligados a los prácticos, manuales, de los distintos oficios que ha de entender y de dominar.

Ese estudio científico que ha de acompañar al objetivo de los aparatos y de las máquinas, exige a su vez el conocimiento previo de las ciencias de generalización que forman el grupo de las llamadas teóricas puras: porque sin conocer el método de investigación que constituye el Cálculo, no es posible resolver en términos generales la mayor parte de los problemas de la Mecánica, que son la base de todas las ciencias de aplicación; ni siquiera se pueden leer muchos artículos en que las revistas de estas ciencias dan a conocer las novedades que diariamente introducen en ellas las investigaciones modernas.

Pero el oficial de marina no ha de ser un matemático: la matemática no debe ser para nuestro oficial sino un instrumento del que se ve precisado a hacer uso para facilitarse el estudio de las ciencias de inmediata aplicación, que necesita y que debe hacer en la forma más amplia y más general. Todo lo que no tienda a ese fin, todo lo que sea mera especulación matemática, debe eliminarse de los programas.

Tan convencido está de esto el que escribe estas líneas, que considera vicioso el sistema tan generalizado hoy de exigir sólo asignaturas de matemáticas puras para el ingreso en gran número de carreras, algunas de las cuales, por su índole, apenas si necesitan de los principios más elementales de esas

ciencias. Y lo considera vicioso y perjudicial porque dando una orientación equivocada en sus principios a la educación científica de los jóvenes imprime en los que entienden aquéllas un exagerado espíritu de abstracción no compensado por el estudio de las cosas tangibles, y separa de este último a los que no las entienden para convertirlos en lo que con tanta propiedad se ha llamado «frutos secos» de una equivocada educación y de un deplorable ambiente social.

Reducidos, pues, a límites prudentes y útiles los estudios de las matemáticas puras, pero con ideas claras y fijas sobre los principios que las constituyen y en los que se fundan los métodos modernos de investigación, debe abrirse ancho campo al de las ciencias de aplicación, empleando para ello los procedimientos teórico y experimental simultáneamente, y haciendo siempre seguir inmediatamente al curso teórico experimental un período de prácticas efectivas, en la mar, dirigidas por los mismos profesores, antes de emprender nuevos estudios sobre otras materias.

Para fijar bien los conceptos, tomemos como tipo el curso de máquinas: si tras un breve estudio esquemático de su funcionamiento, se pone al alumno en presencia de una máquina de vapor cuyas dimensiones le permiten abarcar el conjunto, dejándole en libertad de examinar todas sus partes, de desarmarla, por sí mismo, de volverla a armar, de ponerla en movimiento, etc., en muy poco tiempo, sin fatiga, antes con complacencia, se habrá familiarizado con todos sus detalles de construcción y con su funcionamiento orgánico. En este momento, sin perder un día, debe el profesor iniciar un estudio más profundo; establecer los principios de termodinámica que rigen la transformación de la energía en las máquinas, estudiar los ciclos teóricos para compararlos con el real que obtendrá simultáneamente de la misma máquina, analizar los efectos de las paredes, del espacio neutro, de la compresión y de los adelantos para pasar en seguida al estudio razonado de la distribución y a su regulación práctica.

Familiarizado el alumno con la interpretación del diagrama le será muy fácil entender, clasificar y estudiar el funcionamiento de los distintos tipos de las máquinas de mezclas explosivas, de las cuales deben existir ejemplares a disposición de los alumnos. Por último, un breve estudio del trabajo de los fluidos en las turbinas bastará para que aquéllos se den cuenta de las condiciones de funcionamiento de éstas.

Auxiliares importantísimos son para esta enseñanza, aparte de la experimental simultánea en los buques afectos a la Escuela, los trabajos manuales y el dibujo aplicado a las máquinas. Ambos deberán ser orientados por el profesor de esta clase para que concurran a la adquisición por el alumno de conceptos claros, precisos y prácticos de la asignatura.

Terminado este período teórico experimental del curso, debe el profesor salir inmediatamente con sus alumnos a practicar en la mar, ejercitarlos allí de un modo real, efectivo; visitar los establecimientos y los buques que tengan máquinas estudiadas y no vistas por ellos, haciéndoles fijarse en los puntos esenciales de su funcionamiento. En estas prácticas las máquinas deben ser

manejadas exclusivamente por los alumnos, tanto en puerto como en la mar, sin que los maquinistas pongan la mano sobre ellas, limitándose a presenciar el servicio, para prevenir con sus advertencias las averías que pudieran resultar de la inexperiencia de aquéllos.

Un profesor hábil, de talento, que sepa mantener vivo el interés del alumno, habrá creado en él, siguiendo este método progresivo y continuo, una base firme que el tiempo no destruirá sino en apariencia; porque cuando, en el transcurso de su carrera, las funciones de su profesión o la responsabilidad del mando le obliguen a discernir sobre estos asuntos, aquellos principios fundamentales, hondamente grabados por la simultaneidad del estudio teórico del principio y el práctico del aparato, resurgirán con lucidez en su memoria, y breves instantes de recogimiento y de reflexión le bastarán para darse cuenta de la esencia del problema sometido a su resolución [...].

El método progresivo, para ser eficaz, ha de ser continuo en la enseñanza del oficial de marina, cuyos conocimientos, sin ser los del ingeniero ni los del conductor, han de tener algo de los de ambos. Necesita conocer bien el arte del segundo para tener idea exacta del proceso que requiere el cumplimiento de sus órdenes, sin lo cual estas corren riesgo de ser desacertadas o de quedar incumplidas; pero no tiene que adquirir la destreza característica del maquinista en el manejo del aparato. Necesita, como el ingeniero, tener conciencia del fenómeno de transformación que se desenvuelve en el motor; pero ni este conocimiento ha de ser tan detallado ni tan extenso como el del ingeniero, ni tiene que abarcar lo que se refiere al proyecto y a la construcción de la máquina. Debe entender bien lo que le diga el maquinista y lo que le diga el ingeniero y hallarse en aptitud de comprobarlo por sí mismo y formar su juicio con independencia, sin ser lo uno ni lo otro. Tal capacidad sólo parece racional que pueda lograrse siguiendo en la enseñanza, que es, al mismo tiempo, educación de la inteligencia, un proceso de íntima relación entre lo que es arte y lo que es ciencia, en que vayan constantemente unidos y desarrollándose paralelamente el estudio teórico y experimental, hasta llegar en el primero al conocimiento de los principios generales y en el segundo, al de los detalles de la conducción del mecanismo. Estos dos conceptos del estudio de las máquinas no pueden separarse en nuestro oficial de marina sin detrimento de uno de ellos, como se comprende bien que pueden separarse tratándose del ingeniero constructor [...].

Distinguirá al maquinista la destreza en la acción, la rapidez en la percepción casi irreflexiva que sólo se adquiere en la práctica muy prolongada, exclusiva y continua del aparato, práctica que es imposible igualar en el poco tiempo que a ella puede dedicar el oficial de Marina. Pero este, en cambio, gracias a la mayor extensión de sus estudios anteriores, puede, con poco esfuerzo, que no debe escatimarse, dominar otro aspecto del funcionamiento de la máquina más científico y más en armonía con la función de mando.

El espíritu en que debe inspirarse el método en la enseñanza de la electricidad y de la artillería, es idéntico al que acabamos de explicar. Los estudios teóricos de esta última asignatura deben limitarse a los necesarios para efec-

tuar con acierto la corrección del tiro y la dirección de este en los buques: en cambio han de conocer los alumnos minuciosamente, estudiándolos en la realidad, todos los aparatos de las piezas, de los montajes y de las torres, los efectos de las pólvoras y de los explosivos, etc. Si en la localidad en que se halle la Escuela existen baterías de experiencias, en ellas deben adiestrarse los alumnos en el tiro, tanto de día como de noche. De no existir estas baterías, es de todo punto indispensable dotar a la Escuela de una batería con cañones variados, no como simples modelos de gabinete, sino como armas reales que los alumnos cargen y disparen por sí mismos sobre blancos móviles en el mar [...].

Al estudio de la Química, que hasta ahora ha estado muy descuidado entre nosotros, deberá darse la importancia que exigen sus aplicaciones al material de guerra moderno: en él deberá acentuarse más aún el carácter experimental de la enseñanza para que el alumno adquiera prácticamente el conocimiento de las propiedades de los cuerpos, de sus reacciones mutuas y de los efectos de estas en los explosivos y en las pólvoras: deberá ser enseñanza de laboratorio en que ellos mismos efectúen los ensayos hasta adquirir un conocimiento perfecto de aquellos agentes y de los cuidados que exige la conservación de su energía y la seguridad del buque que los contiene.

En cuanto al de torpedos ha de tenerse en cuenta que estos constituyen una rama importantísima confiada exclusivamente al cuerpo general. Arma de uso tan corriente como el cañón, requiere, no obstante, para su manejo práctica y destreza mucho mayores que la artillería. Es necesario concentrar sobre ella la atención del alumno multiplicando las prácticas hasta conseguir que no salga un alumno que no esté enteramente familiarizado con el uso de los explosivos, que no haya regulado y disparado muy repetidas veces los automóviles, que no haya tendido y levado líneas, etc. Para esto es indispensable que se halle instalada de modo que las prácticas puedan hacerse desde ella misma o en lugares muy próximos, porque estas prácticas han de ser diarias, constantes, y no se puede perder el tiempo en excursiones a puntos lejanos.

Debe dotarse a la Escuela con largueza de todo el material necesario y asignarse a este servicio el número de torpederos de que se pueda disponer. Debe asignarse también a este curso, como profesores, oficiales o jefes de reconocida competencia no sólo para la enseñanza de los aspirantes y de las clases, sino para constituir una sección de estudios y de información, como los jefes y oficiales que lo necesiten o desearan renovar sus conocimientos o realizar prácticas para las cuales deberían ser autorizados, siempre que esto sea compatible con las necesidades del servicio. La actual Escuela de Aplicación quedaría, por tanto, refundida en...

Finalmente; entendemos que al estudio de la navegación [,] dada la misión futura de nuestra Marina, no debe darse la extensión exagerada que hasta ahora se ha conservado entre nosotros; concentrar la atención del alumno sobre métodos expeditivos, usuales y prácticos; hacer que los aprendan perfectamente, que los practiquen todos los días y a todas horas en los cruceros, hasta adquirir en ellos completa, absoluta seguridad, y dejarse de fórmulas rebuscadas que no tienen otra finalidad que la de complicar un problema

que es en sí de una gran sencillez, obscureciendo las ideas que el oficial debe tener y que han de ser claras, desprovistas de toda sombra de vacilación y de duda [...].

Cruceros

A cada curso teórico debe seguir inmediatamente un período de prácticas generales de mar, con tendencia a consolidar los conocimientos que acaban de adquirirse, efectuando un crucero a las órdenes de los mismos profesores que han tenido a su cargo aquel curso, para ejercitar en él, no sólo aquellos conocimientos, sino los adquiridos en cursos anteriores.

Pero estos cruceros deben dirigirse a conseguir un fin más elevado y transcendental que la práctica material de una asignatura. Deben visitarse en ellos los países que hoy se encuentran a la cabeza del movimiento marítimo, para poner a nuestros jóvenes alumnos en contacto con esos pueblos, practicar su idioma, encontrar en los puertos y en la mar sus escuadras, observar su organización, visitar sus arsenales, conocer sus costas. Este es el compendio de todas las enseñanzas: de su influencia en el ánimo de nuestros futuros oficia-



Óleo *Escuadra española* (1920), de Ildefonso Sanz, obra dedicada al almirante Miranda («Al ilustre General Miranda y Godoy, en recuerdo de su mando de Escuadra»).

les, debe esperarse la introducción del espíritu dominante en aquellas marinas, más que en nuestra organización y en nuestros reglamentos, en nuestras ideas y en nuestras costumbres.

Estos viajes cruceros debieran hacerse metódicamente, cada uno sobre las costas de una sola región, cuyo idioma dominante se habría estudiado previamente. No debe pretenderse que en ellos se estudie nada que requiera marcado esfuerzo intelectual: los cálculos de la navegación, el servicio mecánico, lo mismo en el puente que en las máquinas, la práctica del idioma, las visitas a los buques y a los establecimientos con los mismos profesores que tuvieron en el curso teórico, y nada más. Prácticas, ejercicios, deportes náuticos, ver mucho, respirar con libertad, mezclarse con el pueblo que visiten: esto es todo lo que han de hacer en esos cruceros y es bastante.

Para este objeto debe disponerse de un buque habilitado expresamente, de estructura y corte militar, con alojamientos bien acondicionados para 25 o 30 alumnos, aparejo sencillo suficiente para aguantarse económicamente en la mar imprimiendo al buque velocidad moderada, máquina de fuerza adecuada para una velocidad de nueve o diez millas, dispuesta en cámara amplia, armamento ligero de tipos variados, telégrafo sin hilos y demás instalaciones accesorias: un porte de 2.000 toneladas es, a nuestro juicio, suficiente.

La duración de los cruceros puede ser de tres meses después de un curso de ocho [...].

Selección

Una de las profesiones que más necesitan la selección, es la del oficial de marina. No basta que un joven haya aprendido, quizás a costa de muchos años de trabajo y sin llegar a entenderlos, algunos teoremas de matemáticas elementales para que el Cuerpo le abra sus puertas y el Estado contraiga el compromiso de utilizar por toda su vida unos servicios que tal vez sean inútiles, si no nocivos y perturbadores. Antes de que esto suceda es necesario que en la Escuela Naval se aquilaten y pongan a prueba sus aptitudes, para desechar sin contemplación alguna a los que no se considere capaces de cumplir los altos deberes que la carrera ha de imponerles. No faltan en los reglamentos actuales los preceptos para que esa selección se efectúe dentro ya de la Escuela; pero es un hecho que, unas veces por consideración excesiva hacia los intereses privados con culpable olvido, sin ningún atenuante, de los generales de la Corporación, muchísimo más importantes; otras, porque la ineptitud del individuo se pone de manifiesto demasiado tarde, cuando ya no es tiempo de emprender otra carrera, prácticamente la selección no existe. No es, pues, en los reglamentos, sino en nuestras costumbres donde hay que introducirla, y para ello es necesario facilitarla.

La mayor parte de los jóvenes que solicitan su ingreso en el Cuerpo General de la Armada, tienen de esta carrera una idea muy equivocada: hay que ponerlos cuanto antes en contacto con sus realidades, para que ellos mismos aprecien y comprueben, por propia experiencia, sus aficiones y sus aptitudes,

y puedan tomar libremente, a tiempo todavía de emprender otra carrera, una resolución no coartada por el sacrificio de su porvenir. De este modo la Escuela a su vez podrá apreciar aquellas aptitudes y desechar a los ineptos sin el temor de causarles graves perjuicios.

Puede lograrse este objetivo cursando en el primer año, además de las ciencias abstractas, indispensables para los estudios subsiguientes y que también se prestan para apreciar la capacidad intelectual de los alumnos, la Cosmografía y la Navegación, para que, terminado un curso teórico de ocho meses, emprendan un crucero de siete en un buque de vela, que bien pudiera ser la *Nautilus*, dedicado exclusivamente a adquirir la práctica del pilotaje y el hábito de mar. Este curso no debe repetirse: tanto los que no hayan comprobado en el curso teórico sus aptitudes intelectuales, como los que no demuestren poseer las físicas y morales necesarias para la vida en el mar, serán desechados desde luego por la Escuela, sin contemplación alguna, porque si en aquel momento esto no se hace, ya no se hará nunca, y el individuo inepto seguirá arrastrando su incapacidad por barcos y oficinas y será elemento, no inútil, sino perjudicial dondequiera que se encuentre.

En este primer curso debe siempre considerarse al alumno en período de prueba y designársele con el título expresivo de «Aspirante». Una vez declarado apto por la Escuela y admitido el estudio de las materias que constituyen la técnica de guerra propiamente dicha, deberá aplicársele el clásico de Guardiamarina. Aunque el nombre no influye en la naturaleza de las cosas, no nos parece que huelga esta distinción para el fin que se persigue [...].

Edad de ingreso

Ha habido y existe todavía en muchos oficiales de Marina la tendencia a rebajar considerablemente la edad para el ingreso; en unos creyendo conseguir con esto personal más joven en los grados superiores; en otros por seguir el ejemplo de alguna gran Marina. No creemos que esta tendencia llevada a la exageración de señalar como máximo la edad de 15 años (proyecto de 1900), sea conveniente para la enseñanza, ni eficaz para el fin indicado. No se realiza la aspiración de tener jefes jóvenes disminuyendo en dos o tres años la edad del ingreso, sino manteniendo con energía y con perseverancia el principio de no admitir en más alumnos que los indispensables para cubrir las bajas en el Cuerpo sin traspasar jamás la plantilla de alféreces de navío, plantilla que debe estar formada exclusivamente con destinos de embarco. Esto basta para que, una vez normalizadas las escalas, no permanezcan estos oficiales en su empleo más de cuatro o cinco años, y lo que es más importante aún, para que este período que puede considerarse de continuación de la enseñanza sea fructífero para el perfeccionamiento de su instrucción. Y en cuanto a la reducción a doce años y ocho meses de edad de ingreso en Inglaterra, obedece esta a un plan de enseñanza que es irrealizable para nosotros; ya lo dijimos al principio de este trabajo. Las demás naciones tienen límites de edad muy superiores.

A nuestro juicio hay en la vida del hombre un período en que todo se aprende con suma facilidad: parece que la inteligencia se abre a todas las impresiones del exterior para asimilárselas. No aparece por el pronto de un modo sensible esta asimilación; pero cuando el juicio llega a la madurez, germinan las ideas cuyos principios se tuvo cuidado de inculcar en aquel período. Es un proceso muy parecido al del desenvolvimiento de la semilla que se echó a su tiempo en el campo abierto por el arado.

Esa edad es la de 22 años: antes, solo excepcionalmente tiene el niño fuerza intelectual para fijar su atención en estudios serios: después, la actividad del organismo solicita esa atención hacia otros objetivos. Si esto es así, como la experiencia parece habernos enseñado, debe aprovecharse ese período para fundar en él los principios que han de ser la base de los conocimientos del futuro oficial.

Si aceptando este criterio se fija el ingreso entre los 14 y los 18 años, se tendrá un término medio a la entrada de 16, saldrán alféreces de navío a los 21 y, si se tiene cuidado de que la escala en este empleo no exceda jamás del número de la plantilla, podrán ser tenientes de navío a los 25, edad muy apropiada a las condiciones de madurez física e intelectual que requiere este importante empleo de la Marina (...).

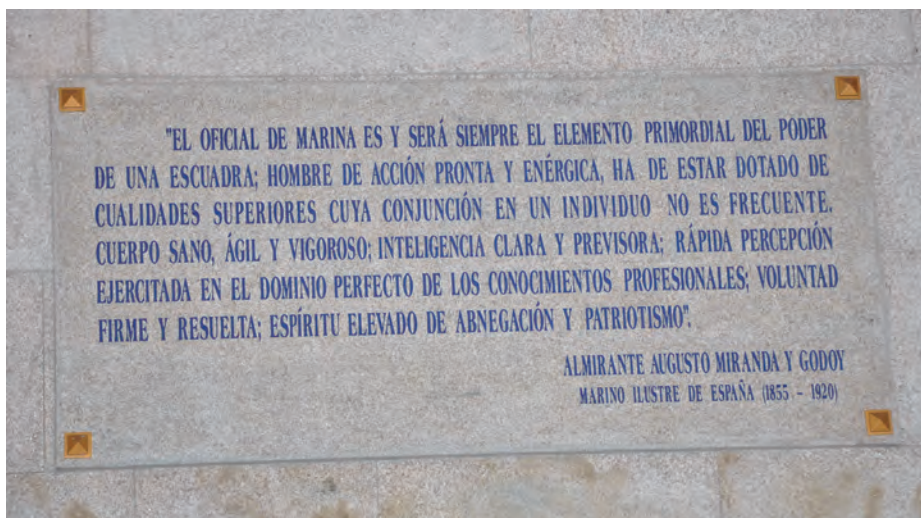
Educación militar

Más difícil y delicado que el de la enseñanza es el problema de la educación militar. Ese elevado sentimiento que llamamos espíritu militar, nace y se mantiene en el individuo por el conjunto de las condiciones del medio en que se le hace vivir: a formar ese medio contribuyen, ante todo, las cualidades personales del Director y de todo el personal de la Escuela, que aunque no sea más que por esta consideración debe ser elegido con el mayor esmero y rodeado de los mayores prestigios.

La unidad en el mando, la permanencia durante todo el tiempo de la educación bajo un régimen uniforme de observancia estricta y rigurosa de la disciplina, son condiciones indispensables para el desenvolvimiento de ese espíritu que el espectáculo de las maniobras de los buques y de las escuadras de las naciones más poderosas en los cruceros periódicos por las costas en que se respira ambiente de fuerza, de actividad, de preparación para la guerra, ha de excitar y de enaltecer.

Conviene, pues, dar absoluta unidad al mando del Director de la Escuela, someter a él por completo los buques afectos a ella, como lo están respecto a su jefe los de una escuadra [,] y suprimir definitivamente la práctica de embarcar guardiamarinas en buques dedicados a otros servicios y aun en escuelas independientes de la principal, que debe ser única.

Sólo después que la enseñanza técnica esté terminada y formado el espíritu militar deben embarcar los jóvenes para la práctica del servicio y para adquirir el hábito del mando, en los buques de la escuadra, pero esto ya con el empleo



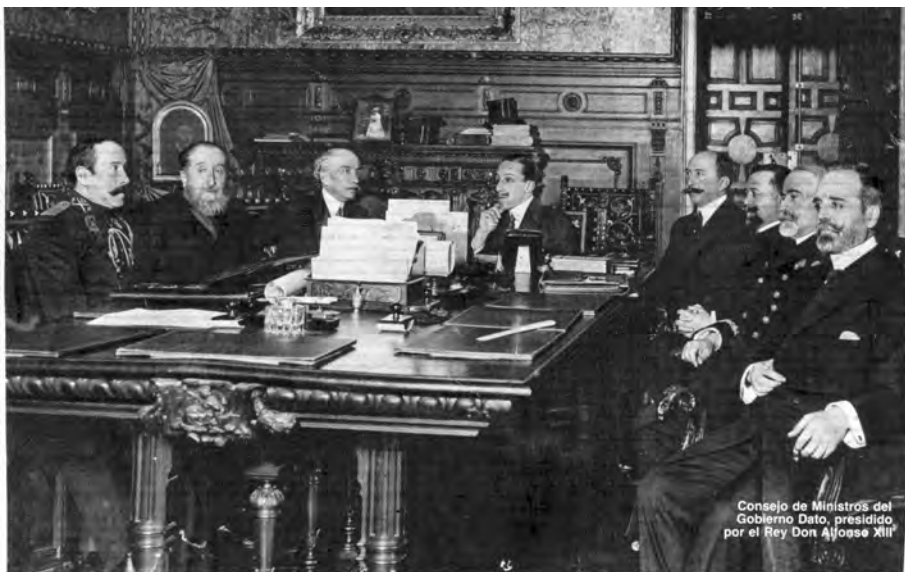
Placa inaugurada en 2012 en la Escuela Naval Militar, con la definición de «oficial de Marina» que acuñó don Augusto Miranda.

de alféreces de fragata, alojándolos con decoro, aunque no en las cámaras de los oficiales, y prestando seriamente y con responsabilidad el servicio de oficiales subordinados a los comandantes de torres, baterías, etc., o cargos especiales en los cuales deberán turnar entre sí.

Desarrollo integral

No es posible para lograr los fines de la Escuela Naval otro régimen que el internado: su misión ha de ser, pues, educadora en el más amplio sentido de esta palabra, no meramente instructiva; no se trata de obtener sólo facultativos en tal o cual arte o profesión, sino hombres en los cuales se hayan desarrollado de una manera armónica las facultades morales, físicas e intelectuales. Es, por tanto, necesario que la Escuela se halle organizada para proporcionar a los alumnos lo que se llama una educación integral adecuada a su edad, y todo lo que tienda al desarrollo del cuerpo, a la cultura de la inteligencia o al ennoblecimiento del espíritu, debe tratarse de introducirlo en su régimen interior.

Para ello debe disponer la Escuela de amplios espacios al aire libre dedicados a los ejercicios y deportes corporales, así como de talleres cubiertos apropiados a los trabajos manuales de los alumnos, trabajos cuya beneficiosa influencia en la educación física e intelectual está hoy fuera de duda en las sociedades más adelantadas, y que tienen además gran importancia moral, por cuanto tienden a hacer que el trabajo físico sea estimado por aquellos a quienes una educación falsa y anticuada induce a desdenarlo.



El almirante Augusto Miranda, ministro de Marina (sentado, segundo por la derecha).

Debe promoverse entre los alumnos el gusto por un solaz culto, por la música y el canto, elementos de cultura y de educación moral de que rara vez carecen las personas educadas de otras sociedades, y que excitando los sentimientos del orden más elevado tienden a ennoblecerlos y a exaltarlos. Estas distracciones que tienen una importancia en la educación mucho más grande de lo que ordinariamente se cree, deben ser promovidas por la dirección de la Escuela, sin coartar en apariencia la libertad y las iniciativas del alumno, en el que debe procurarse cultivar las propias aficiones en cuanto sean compatibles con el régimen de la academia.

El dibujo, aunque no indispensable para el oficial de marina, es un elemento importantísimo de educación y de enseñanza: debe ejercitarse en él el alumno durante todo el tiempo de permanencia en la Escuela, empezando en el primer año por un estudio práctico de la geometría descriptiva y procurando aplicarlo a los asuntos que sucesivamente vayan siendo objeto de sus estudios.

La gimnasia no debe reglamentarse. Está hoy reconocido que, aparte de organismos defectuosos que hay que corregir, la mejor gimnasia es el libre ejercicio, los juegos, las carreras, el salto, los trabajos manuales.

La esgrima y los ejercicios militares, no demasiado prolongados ni repetidos para producir fatiga y aversión, completan el cuadro de lo que entendemos que debe ser la Escuela en lo que se refiere a la educación física de los alumnos.

Otras enseñanzas en la Escuela

Concentrados en la Escuela única todos nuestros esfuerzos y toda nuestra atención, tanto en el orden económico como en el moral, deben aprovecharse los medios de enseñanza acumulados en ella para las distintas clases y cuerpos que prestan sus servicios con el general y que pudiéramos llamar ejecutivos: los marineros y los obreros torpedistas y electricistas, los contramaestres, los condestables y los maquinistas pueden recibir en ella la misma instrucción que han venido recibiendo en la de aplicación. En estudio hoy la reforma de la de los maquinistas desconocemos la orientación de ese estudio; pero creemos que en ninguna parte como en la Escuela Naval han de encontrarse los recursos científicos y materiales que exija el nuevo plan, y que éste debiera desarrollarse sobre la base de la utilización de aquellos recursos y de la unidad de dirección de la enseñanza para todos los organismos ejecutivos, en lo moral y en lo material.

En cuanto a los Cuerpos de Artillería y de Ingenieros, resuelto a nuestro juicio muy acertadamente, sobre todo para el primero, el problema de su renovación, debe dejárseles, con la responsabilidad de los servicios que les están encomendados, la iniciativa y la independencia que ahora tienen en la ordenación de sus estudios y en la formación de su personal. En este punto debe limitarse a preparar a los oficiales que hayan de pasar a las escuelas especiales, de España o del extranjero, ampliando sus conocimientos en la parte que en cada caso exija la organización de aquéllas; la enseñanza técnica profesional debe recibirse en establecimientos que por su historia, por su crédito y por los elementos de que dispongan se hallen en condiciones de garantizar la eficacia de aquélla.

Pero sin invadir el campo de estas especialidades, la Escuela debe organizar cursos de actualidades (9) (de actualización de conocimientos y de especialidades profesionales) a los que asistan los oficiales para imponerse de todas las innovaciones que sucesivamente y de modo continuo introducen en el material de guerra los adelantos científicos. El último tipo de buque, acorazado o submarino, el más moderno torpedo, el explosivo recientemente ensayado, los grandes acontecimientos navales, deben ser los temas de estos cursos de duración variable, generalmente corta, que propondrá el Director y acordará el Gobierno procurando que a ellos asistan sucesivamente todos los oficiales.

(9) Que podemos considerar el antecedente inmediato de lo que hoy denominamos «enseñanza militar de perfeccionamiento». Siendo ya ministro, Miranda iniciaría el sistema de especialidades del Cuerpo de Oficiales (Artillería y Tiro Naval, en 1915) y la reorganización de todo el personal de la Armada, regulando sus estudios por categorías y especialidades y creando unos cuerpos modernos de oficiales, suboficiales y marinería. En conjunto podemos concluir que todas las reformas que emprendió en esta materia pueden considerarse el inicio de la moderna profesionalización del personal de la Armada.

Instalación de la Escuela

Es este un punto importantísimo, capital, que debe resolverse con espíritu sereno e imparcial, no influido por prejuicios sobre localidad determinada.

Ya dijimos en el preámbulo que la alternativa sobre si la instalación debe hacerse a flote o en tierra, está ya resuelta por las principales marinas en este último sentido. El desarrollo integral armónico de que acaba de hablarse no se puede lograr cumplidamente en lugares confinados, de techos bajos, de escasa luz, sino en locales amplios, con dormitorios espaciosos y ventilados, con salas de estudio y clases llenas de luz y de aire puro, extensos lugares de esparcimiento donde puedan los alumnos correr, saltar y jugar libremente. Todo esto determina la instalación en tierra; pero esta determinación es en nosotros más obligada por la necesidad de incorporar a la Escuela la enseñanza esencialmente práctica de los torpedos, circunstancia que excluye la instalación a flote, a no ser que se cuente con el buque, no como elemento único y exclusivo, sino como auxiliar de la instalación en tierra [...].

La Ley de 7 de enero de 1908 asigna explícitamente la Escuela Naval al apostadero de Cádiz, y es innegable que allí se encuentran elementos importantísimos para este objeto. El antiguo colegio naval, con el edificio similar del otro lado del panteón y con el local dedicado ahora a estancias, constituye una buena base para la creación de la escuela. La existencia en aquel apostadero de la escuela de artilleros, con la batería de prácticas y la doctrinal, acentúa más todavía la importancia de aquel grupo de propiedades de la Marina; por la posibilidad de reunir bajo una misma dirección todas las escuelas actuales. Falta, no obstante, la condición necesaria de inmediato y fácil acceso al mar, aunque este defecto podría aminorarse si el dragado del caño que corre paralelo al camino de La Carraca, hiciese accesible con poco costo la actual estancia a los torpederos [...].

La Ley de 7 de enero de 1908 asigna explícitamente la Escuela Naval al apostadero de Cádiz, y es innegable que allí se encuentran elementos importantísimos para este objeto. El antiguo colegio naval, con el edificio similar del otro lado del panteón y con el local dedicado ahora a estancias, constituye una buena base para la creación de la escuela. La existencia en aquel apostadero de la escuela de artilleros, con la batería de prácticas y la doctrinal, acentúa más todavía la importancia de aquel grupo de propiedades de la Marina; por la posibilidad de reunir bajo una misma dirección todas las escuelas actuales. Falta, no obstante, la condición necesaria de inmediato y fácil acceso al mar, aunque este defecto podría aminorarse si el dragado del caño que corre paralelo al camino de La Carraca, hiciese accesible con poco costo la actual estancia a los torpederos [...].

Bases

Podemos ya resumir las ideas anteriores en las siguientes bases:

BASE I

La Escuela Naval tendrá a su cargo toda la educación y la enseñanza de los futuros oficiales del Cuerpo General de la Armada. Se instalará en tierra, en



S.M. el rey don Alfonso XIII preside la primera jura de bandera celebrada en la nueva Escuela Naval de San Fernando, acompañado del ministro de Marina, almirante don Augusto Miranda y Godoy (foto Quijano, 1917).

localidad que determine la superioridad atendiendo a las condiciones indispensables de inmediato y fácil acceso al mar en sitio cuyo sondaje permita en todas mareas las prácticas de los torpedos, el atraque de embarcaciones, las evoluciones de los torpederos y el amarrado de los buques afectos a la instrucción de los alumnos.

Tendrá capacidad para 100 alumnos con amplios lugares de esparcimiento, talleres para los trabajos manuales, salas espaciosas para material de enseñanza y para las prácticas, etc.

BASE II

Formarán parte de la Escuela a las órdenes de su Director:

1.º Un buque de vela, que pudiera ser la *Nautilus*, convenientemente habilitada para alojar 40 alumnos, en disposición de efectuar largos cruceros por el Atlántico. Este buque será, además, escuela de aprendices marineros.

2.º Un buque de vapor de unas 1.500 toneladas, de estructura militar, máquina moderna económica instalada en cámara amplia, aparejo sencillo, armamento ligero de tipos variados, instalaciones eléctricas para distintos servicios, telegrafía sin hilos y alojamiento para 30 alumnos.

3.º Los torpederos de que pueda disponerse: tres por lo menos.

4.º Una batería formada por cañones de tipos varios, mirando al mar y provista de los aparatos más modernos.

BASE III

El ingreso en la Escuela se efectuará entre los catorce y los dieciocho años, por oposición que se verificará cada dieciséis meses por el número de plazas que determina la Ley de 7 de enero de 1908. Versará ésta sobre las materias del régimen actual, aumentadas con la Física hasta magnetismo; eliminando de los programas, tanto en esta asignatura como en aquéllas, todo lo que no sea de aplicación a los estudios subsiguientes de la carrera [...].

Para no resultar exhaustiva la descripción de las «Bases» subsiguientes, tan solo señalar que las mismas tratan el Plan de estudios (BASE IV) desglosado por cursos, estableciendo también como novedad la obligatoriedad para los alféreces de fragata alumnos —que embarcarán durante 16 meses en buques de la escuadra y cursarán diversas asignaturas— de redactar una «memoria sobre el servicio de inundación y achique de su buque, o descriptiva de una de sus partes, y otra sobre un asunto profesional de actualidad elegido libremente», que deberán exponer ante un Tribunal; y, por último, la incorporación a la Escuela del «cargo» o cometido de la enseñanza y clasificación de todo el personal subalterno (BASE V) para los distintos servicios en los buques, indicando que esta función sería «objeto de estudio y proyecto separados, para lograr la reorganización de estos cuerpos y su utilización eficaz en el manejo de los modernos aparatos y máquinas de guerra».



Rendición de honores a los restos mortales del almirante Miranda a su llegada al Panteón de Marinos Ilustres (17 de septiembre de 2002).

Bibliografía

- ANTÓN VISCASILLAS, Jaime: «El Almirante don Augusto Miranda Godoy en la Historia Naval de España» en la *Revista General de Marina*. Cuaderno de noviembre de 2000.
— «El Almirante don Augusto Miranda y Godoy, creador del Arma Submarina» en la *Revista General de Marina*. Cuaderno de octubre de 2006.
- DAHL BONET, Carlos.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro: Promociones de Alféreces de Navío del siglo xx. Ministerio de Defensa. Tercera edición, Madrid, noviembre de 2004.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: *La Escuela Naval Flotante. Ferrol 1871-1912*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2008
- POUSADA, José M.^a: «Bolonía y la nueva formación de oficiales de Marina, *Revista General de Marina*, Cuaderno de noviembre de 2010.
- MIRANDA Y GODOY, Augusto: *Lecciones de Cálculo Infinitesimal*. Imprenta de Fortanet. Segunda edición, 1888.
— *Principios Generales de Mecánica*. Establecimiento tipográfico de Ricardo Pita, 1889.
— *La Luz Eléctrica en El Ferrol*. Est. Tipográfico de «El Correo Gallego». 1894.
— «Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los Oficiales del Cuerpo General de la Armada». *Revista General de Marina*. Cuaderno de septiembre de 1911.
- ANDÚJAR Y SOLANA, Manuel: «Organización de las Escuelas Navales de Alemania, Austria e Italia». *Revista General de Marina*, cuaderno de noviembre de 1911.

JAIME ANTÓN VISCASILLAS

VILA MIRANDA, Carlos: «Panegírico del Excmo. Sr. Almirante don Augusto Miranda y Godoy»
Panteón de Marinos Ilustres, San Fernando, 17 de septiembre de 2002.

VILA SUANZES, Carlos: *Notas y recuerdos de mi vida*, 1950.

Archivos

- Archivo personal del autor.
- Archivo Naval de Ferrol.
Expedientes Personales. Cuerpo General.
- Archivo General de Marina Álvaro de Bazán.
Expediente Personales. Cuerpo General.

LA HISTORIA VIVIDA

José Antonio OCAMPO

Los constructores del dique seco Reina Victoria Eugenia de Ferrol

SOBRE el dique seco del arsenal de Ferrol «Reina Victoria Eugenia» nuestros lectores disponen de suficiente bibliografía, no solamente en los diarios y revistas del momento, sino también en publicaciones posteriores dedicadas a este asunto. Sentado esto y en este caso concreto, nos reduciremos a recordar algunos datos que puedan servir de introducción al aspecto que queremos destacar aquí: el de los constructores, ya que era condición ineludible para adjudicar el contrato que el constructor tuviera experiencia en esta clase de obras.

El dique seco al que nos vamos a referir, y que ya queda dicho más arriba, pertenece al Plan de Obras comprendidas en el que se llamó Plan Maura-Ferrándiz, de 1908. Tenía 184 m, suficiente eslora para contener los buques de guerra más grandes del momento. Fue construido por la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), siguiendo el proyecto de la empresa británica John Jackson & Co. Ltd., en el arsenal de Ferrol entre los antiguos diques 1 y 2 del siglo XVIII y sobre parte del taller de Maestranza. En 1927 se prolongó hasta los 205 m para poder contener a los grandes cruceros de la flota (*Canarias* y *Baleares*). El modelo de dique era el mismo que los diques de Gran Bretaña, ya que las obras fueron realizadas, como queda dicho, por los ingleses. Los trabajos empezaron en 1910 y terminaron en 1913, inaugurándose el 7 de mayo de ese año con la presencia de la infanta doña Isabel. A la semana siguiente entraría a limpiar fondos el acorazado *España*, siendo el primer buque en utilizar los servicios del dique, y así aparece en una fotografía de amplia difusión entre los investigadores y aficionados a los temas navales.

El dique Reina Victoria Eugenia pasó a llamarse dique número 2 durante la II República.

Veamos ahora quiénes eran los constructores.

Así rezaba la crónica de la construcción del dique *Reina Victoria Eugenia* en Ferrol (La Coruña), que, firmada con el seudónimo Renovales, apareció en la revista *Nuevo Mundo* el jueves 22 de mayo de 1913.

El nuevo dique Victoria Eugenia

«El nuevo dique puede considerarse como uno de los mejores diques del mundo para buques de guerra. Tiene una longitud total de 184 metros por una anchura en la entrada de 31 metros y 11,80 metros de agua en pleamar a la entrada.



Mr. Jackson
Director-gerente



Mr. Prechous
Ingeniero-director

»La construcción, en general, es de hormigón con cintones de granito de los alrededores de El Ferrol. Todos los materiales para este dique, incluso el cemento porland, han sido comprados en España, con excepción de la maquinaria de achique que fue construida por la conocida casa señores Allen and Compagni, de Inglaterra.

»La casa sir John Jakson Ltd. es muy conocida por haber ejecutado más obras de diques y puertos que ninguna otra de Inglaterra.

»Han construido recientemente para el Gobierno Británico las grandes estaciones navales de Keyham y Devonport, el nuevo puerto militar de Simonstown (Sur de África) alargado en una gran extensión, el dique de Portsmouth, y se está terminando el puerto



Sitio en donde ha sido construido el dique, antes de empezar las obras.



Entrada del agua en el dique por medio de las galerías de inundación.

de Singapore para el Gobierno. Todos estos trabajos han costado en total, 210.000.000 de pesetas.

»Además, esta casa ha tenido grandes trabajos de ferrocarriles, y recientemente ha terminado una línea férrea de quinientos kilómetros de largo, en Chile, desde Arica (en la costa del Pacífico) hasta La Paz, la capital de Bolivia, cruzando los Andes a una altura de cerca de cinco mil metros.

»A sir John Jackson, el fundador de esta casa, poco tiempo después de terminar la carrera de ingeniero civil, le fue confiada —cuando tenía veintiséis años— la terminación del dique *Queen* de Glasgow, y desde esa fecha la importancia y extensión de negocios de la casa ha ido en aumento.

»Tiene la casa en la actualidad grandes trabajos en Canadá, donde se está haciendo un gran puerto en Vancouver, grandes proyectos en Rusia y Turquía, y en particular están ocupados en la construcción de los grandes canales de irrigación en Mesopotamia, que fueron proyectados por el renombrado ingeniero sir William Willcocks por un coste aproximado de 600.000.000 pesetas.

»Sir John Jackson es diputado a Cortes por Devonport y fue uno de los siete que compusieron la comisión nombrada por el finado rey Eduardo VII de Inglaterra para estudiar la guerra del Sur de África.

»Durante la primera parte de la construcción del dique de Ferrol, el director y representante de la casa en España fue Mr. Albert Brooks, A. M. I. C. E., y hace dos años, al ser trasladado a Canadá, se hizo cargo de la representación y dirección de los trabajos mr. Robert Prechours, A. M. I. C. E. (discípulo de sir John Jackson), y ayudado por don Arístides Fernández y antiguos empleados de la casa muy competentes, han dado cima a tan soberbia obra.

»Este dique está construido de tal forma, que puede adquirir mayor capacidad con sólo derribar el tabique de proa. Adopta la forma rectangular que

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

tiene en la actualidad para que sin suspender un momento los trabajos para que fue creado, puedan hacerse las obras de ampliación, y en un momento dado quedar transformado al nuevo tamaño.

»Es una obra de ingeniería notable; asombra cómo aquel barco flotante, compuerta del dique, sirve de barrera a aquel mar bravío y pujante que juega con barcos de gran tamaño.

»Damos la enhorabuena a la casa Sir John Jackson Limited, al notable ingeniero Mr Robert Prechous, A. M. I. C. S., y al señor D. Arístides Fernández, hombre de ciencia y agradable compañero nuestro».

DOCUMENTO

Patente de corso española del siglo xvii

El documento que presentamos hoy trata de la solicitud de patentes de corso por parte del capitán Tomás de Vidasoeta, armador, para sus dos fragatas *Nuestra Señora de la Asunción* y *de las Ánimas* y *San Antonio*.

Este capitán fue uno de los grandes armadores donostiarras del siglo xvii, asociado con frecuencia con otros importantes armadores de San Sebastián, tales como Ignacio Ondarza, Agustín de Diústegui y Diego de San Juan. Otros armadores de la misma época en esta zona fueron Tomás de Arsu y Miguel de Zuanarzegui.

En 1661 Vidasoeta era coarmador con Ignacio de Ondarza y Diego de San Juan, quienes dieron fianzas por la fragata de este último *Santo Tomás* y *San Antonio*.

En 1663 tenían estos tres fragatas y un bergantín, por los que los armadores dieron fianzas: la *San Miguel*, de 200 toneladas; la *Nuestra Señora del Socorro* y *Santa Ana*, de 70, y la *San Antonio*, también de 70. Tenían como base principal el puerto de Pasajes y actuaban en la costa de Portugal.

En el caso que nos ocupa, a Vidasoeta solo se le autoriza un barco, el *Nuestra Señora de la Asunción* y *de las Ánimas* (probablemente por ser de mayor tonelaje), y se le precisa que debe sujetarse a lo dispuesto en las Ordenanzas de Contratación de Indias, hacer buena guerra y ceñirse a los buques de los países enemigos que se le señalan. Asimismo se le concreta el ámbito en el que este buque debe ejecutar sus correrías.

Museo Naval, colección de documentos de Sanz de Barutell (serie Simancas).

Ms. 373, ff. 245r-246r.

246.
Capitán General de la Armada no tengan noticia
de lo que se ordena y se cumpliere. El
Rey de España en su Real Cédula y Comisión de 17 de
Febrero. Dada en Madrid a 12 de Febrero de 1676: firmada
de R. C. Rey. Juan de S. Gab. Del. de C. de
India y señalada del Sr. D. Juan de Anasco.

[Large decorative flourish]

Archivo R. Gen. de Indias: Sec. de Guerra y Mar. Negocios
del Consejo: minuta de Despachos del Sr. D. Juan de
Legido de 6 de Oct. de 1676.

Juan de S.
y de Baxua

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

2º N. 279

Consejo del 29 de enero de 1676

El Rey

22 de febrero de 1676

Por cuanto por parte del capitán Tomás de Vidasoeta armador de corso vecino de la ciudad de San Sebastián se me ha representado se halla con dos fragatas nombradas *Ntra. Sra. de la Asunción y las Ánimas y San Antonio* la una de porte de 80 toneladas y la otra de setenta poco más o menos, armadas, artilladas y prevenidas de gente de guerra y municiones para salir a correr los mares y hacer hostilidad a los enemigos de la Real Corona, suplicame fuese servido hacerle merced de mandar se le despachen patentes de corso dando fianzas como las dio Miguel Doregorrecoa Echavarri vecino de dicha ciudad. Visto en mi Consejo de Guerra he resuelto concederle dichas patentes en la forma ordinaria. Por tanto en virtud de la presente permito al dicho capitán Tomás de Vidasoeta que en conformidad a las Ordenanzas del Corso de 29 de diciembre del año de 1621 y 12 de septiembre de 1621 pueda salir al corso con la fragata que refiere tener nombrada *Ntra. Sra. de la Asunción y las Ánimas* puesta en toda forma con la gente necesaria y pueda correr las costas de España, Berbería y Francia, pelear y apresar los bajeles que de la nación francesa encontrase por la guerra declarada con aquella Corona y los demás corsarios, turcos y moros que pudiese y otros que fuesen enemigos de mi Real Corona con calidad y declaración que no pueda ir ni pasar con esta fragata a las costas del Brasil, Islas Terceras, Madera y Canarias, ni a las costas de las Indias con ningún pretexto, y si lo hiciese a cualquiera de aquellos puertos incurra en comiso y demás penas establecidas por las Ordenanzas de la Contratación de las Indias y le doy facultad y permiso para que si el dicho Capitán Tomás de Vidasoeta no se embarcase en esta fragata pueda nombrar los cabos que pareciese más a propósito llevando con esta cédula copia autorizada de las dichas Ordenanzas y observando todo lo demás dispuesto en ellas, mirando se le guarden y cumplan las condiciones, honras y preeminencias que por ellas se conceden a los demás armadores y porque según lo dispuesto en las Ordenanzas de su primero dar el dicho Tomás de Vidasoeta fianzas de hacer buena guerra con dicha fragata y en la guerra de la parte de mar ha presentado un testimonio de haberlos dado en la dicha ciudad de San Sebastián en 18 de enero próximo pasado de este año ante Juan Martínez de Zurrieta escribano real de dicha ciudad y de las dependencias de la Guerra saliendo por su fiador Miguel Doregorrecoa y Echavarri vecino de la dicha ciudad. Por lo cual mando a los virreyes capitanes generales de la Armada; escuadra de navíos, gobernadores y otras cualesquiera justicias y personas de estos reinos y señoríos que no le embarguen dicha fragata, gente de ella y demás cosas que hubiese prevenidas por el censo, antes le den el favor, ayuda y asistencia que hubiere menester demandando al capitán general de la Artillería de España

DOCUMENTO

que al presente es y en adelante fuere y a sus tenientes que den al dicho capitán Tomás de Vidasoeta o persona que nombrare por cabo de esta fragata, las armas y municiones que le pidiere y hubiere menester, para ello pagando prontamente el precio de ellas y tengo por bien que ellos y cualesquiera personas dependientes del dicho Capitán General de la Artillería no tengan necesidad de otra orden que la presente para cumplimiento de lo referido que así es mi voluntad y conviene a mi Real Servicio. Dado en Madrid el 12 de febrero de 1676: Firmada De Su Real Majestad: refrendada por D. Gabriel Bernardo de Quirós y señalada del Sr. D. Fernando....

Archivo Real y General de Simancas. Sección de Guerra de Mar; Negociado del Consejo: minutas de despachos de oficios y partes; Legajo 10#6 de octubre de 1806.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

Ciclo de conferencias «Marinas pequeñas» en Maynooth (Irlanda)

DURANTE los días 19, 20 y 21 de octubre de 2012 tuvo lugar en Maynooth, Irlanda, una ciudad histórica unos 20 kilómetros al oeste de Dublín, un ciclo de conferencias sobre el tema «Marinas pequeñas», organizado por el Centro de Estudios Históricos y Estratégicos de la Universidad Nacional Maynooth, con la colaboración del Centro Corbett de Estudios de Política Marítima y del Centro para la Investigación Aplicada en Innovación en Seguridad de la Universidad HOPE de Liverpool.

El Centro de Estudios Históricos tiene la misión de apoyar, coordinar y promover los trabajos de la universidad en los campos de la Historia Militar y de los Estudios Estratégicos. Su objetivo es difundir el conocimiento de las causas, la conducción y las consecuencias de la guerra y de los conflictos, y de las condiciones de paz. En apoyo de este objetivo, el Centro promueve la investigación y las publicaciones en estos campos de actividad, aporta un foro de información y debate, impulsa la colaboración con las organizaciones nacionales e internacionales y sostiene cursos y módulos de Historia Militar, Estudios Estratégicos, estudios sobre guerra y defensa en los niveles de estudios, ya sea para posgraduados o no. Además, para trabajar en el campus, el Centro mantiene también una relación estrecha con el Colegio Militar en el Centro de Adiestramiento de las Fuerzas de Defensa y es responsable de impartir conferencias y de la supervisión de los cursos que se dan allí. El Centro, asimismo, trabaja con el Servicio Naval irlandés y da cursos sobre estrategia marítima y estudios sobre defensa a los cadetes navales.

Trasladamos a continuación a nuestros lectores el programa seguido, y lo haremos en su idioma original, el inglés, en la seguridad de que no tendrán dificultades para su comprensión.

Friday 19 October

Conference registration at NUI Maynooth (venue tbc).

Opening Address and wine reception (venue tbc).

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Saturday 20 October

(Iontas Building foyer, North Campus)

— Conference registration.

Plenary session 1. (Iontas Lecture Hall)

— Prof. Eric Grove, (University of Salford): *The Ranking of Smaller Navies Revisited*.

Tea/Coffee (Iontas Building foyer)

Parallel Session 1A (Iontas Lecture Hall)

— Rear Admiral Mike McDevitt, USN ret'd. (Centre for Naval Analyses, Virginia): *Small Navies in Asia: the Strategic Rationale behind Growth*.

— Ian Bowers, (King's College London): *The Republic of Korea Navy: Moving from the Littoral to the Regional*.

— Collin Koh Swee Lean, (Institute of Defence & Strategic Studies, Nanyang University): *Modern Small Navies in the New Security Environment: the Case of the Republic of Singapore Navy*.

Parallel Session 1B (JHL4, John Hume Building)

— Michael Peszke, (Author): *Polish Navy during WWII. A small Navy on the Wide Oceans*.

— Dr. Christopher Tuck, (King's College London & the UK Joint Services Command and Staff College): *The Military Effectiveness of Small Navies: a case study of the Confederate States Navy*.

— Dr. Carlos Alfaro Zaforteza, (King's College London): *Low-Cost Navy: Spanish Sea Power in the 1840s*.

Lunch

Parallel Session 2A (Iontas Lecture Hall)

— Lt Col Wallace Camilleri, (Commanding Officer of the Armed Forces of Malta Maritime Squadron).

— Giampiero Giacomello (University of Bologna) & Chiara Ruffa (Uppsala University/Harvard Kennedy School): *Maritime Power Today. The Use of Small Southern European Navies for Border Control and Humanitarian Support: Frontex Operations in the Mediterranean*.

— Chris Reynolds, (Director of the Irish Coast Guard): *The EU Coast Guard Forum*.

Parallel Session 2B (JHL4, John Hume Building)

- Dr. Basil Germond, (Lancaster University); *Small Navies in Perspective. Deconstructing the Hierarchy of Naval Forces.*
- Dr. J.J. Widen (Swedish National Defence College): *To What Extent is Julian Corbett. Relevant for Small Navies?*
- Professor Michael Mulqueen, Professor Mark Mellet & Dr Terry Warburton (Liverpool Hope University): *Small Navies. Enabling Innovation.*

Tea/Coffee

Plenary Session 2.

- Professor Geoffrey Till (Corbett Centre for Maritime Policy Studies): *Small Navies. Are They Different?*

Sunday 21 October

New Researcher's Panel I (Iontas Lecture Hall)

- Timothy Choi, (Centre for Military and Strategic Studies, University of Calgary).
- *Nowhere May They Roam: Ottoman Area-Denial Operations and Lessons for the Strait of Hormuz.*
- Jacob Stoil (Worcester College, Oxford University): *Crossing the Red Sea and the Unsuitability of Amphibious Warfare Doctrines to Small Navies: The Israeli Case.*
- Robert McCabe (NUI Maynooth): *Counter-piracy Operations in Southeast Asia 1980-1991: Small Navies – Big Problems.*

New Researcher's Panel II (JHL4 John Hume Building)

- Ivo Jurvee (University of Tartu, Estonia): *Gaining Public Support While Maintaining Secrecy. The Experience of Estonian Navy in 1918-1940.*
- John Treacy (Mary Immaculate College, University of Limerick): *Administrative Difficulties During the Acquisition and Early Service of the Irish Naval Service Flower-Class Corvettes: Lessons for the Current Period of Defense Austerity.*
- Dr. Padraic O'Conhaola: *Neither Time Nor Money: Naval Procurement in the Irish State, 1922-1975.*

Tea/Coffee (Iontas Building foyer)

Parallel Session 3A (Iontas Lecture Hall)

- Hans Christian Bjerg, (Naval Academy, Copenhagen): *The Royal Danish Navy 1860-2010. A Study of the Political, Strategic and Technical Challenges of a Small Navy.*
- Prof. Tom Kristiansen (Norwegian Institute for Defence Studies) & Capt. Roald Gjelsten, RNoN retd.: *The Norwegian Navy 1807-2012.*

Parallel Session 3B (JHL4, John Hume Building)

- Dr. Bernard Kelly (Edinburgh University): *Navies within the Navy: the relationship between British dominion naval forces and the Royal Navy, 1919-1939.*
- Dr. Jon Robb-Webb (King's College London & the UK Joint Services Command and Staff College): *A small fish big in a big pond: The British Pacific Fleet experience of working under the USN.*

Parallel Session 4A (Iontas Building)

- Dr. Deborah Sanders, (King's College London & the UK Joint Services Command and Staff College): *Small Navies in the Black Sea. A Case Study of the Romanian Navy.*
- Niklas Granholm, (Swedish Defence Research Agency, FOI): *A Small High-Tech Navy in a Changing World. Challenges for the Royal Swedish Navy.*

Parallel session 4B (JHL4, John Hume Building)

- Dr. Kostas Grivas, (Hellenic Military Academy): *Affordable Naval Power Projection. Geopolitical and technological factors favoring the development of small naval forces.*
- Dr. Serhat Guvenc, (Kadir Has University, Istanbul): *Turkish Naval and Amphibious Operations during the Cyprus War of 1974.*

Lunch

Parallel Session 5A (Iontas Lecture Hall)

- Dr. James Corum, (Baltic Defence College): *Small Navies in Counterinsurgency Operations: 1980-2012.*
- EUNAVFOR representative: *Operation Atalanta.*

Parallel Session 5B (JHL4, John Hume Building)

- Steven Paget (Strategic & Defence Studies Centre, Australian National University): *Changing Tides: the Re-aligned Royal Australian Navy at War in Vietnam*.
- Jonathan Chavanne (Texas A&M): «A Slow, Dirty, Sandbar Kind of War» *The U.S. Navy's Brown Water Fleet in Vietnam, 1965-1973*.

Tea/Coffee

Plenary session 3.

- Commodore Mark Mellett (Flag officer, Irish Naval Service): *Meeting requirements for innovation and enhanced service delivery while maintaining cost-effective running of fleets in a post-modern world*.

Concluding remarks.

- Dr. Ian Speller (Centre for Military History and Strategic Studies, NUI Maynooth).

Para más información ver la página *Web* del Centro, visitar su *facebook* o contactar con:

Dr. Ian Speller
Centro de Historia Militar y de Estudios Estratégicos
Departamento de Historia, NUI Maynooth, Maynooth, Co.
Kildare, Irlanda
C/e: mhss@nuim.ie

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

NOTICIAS GENERALES

Mesa redonda en San Fernando, Cádiz (España)

Organizada por la Real Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes de San Fernando (Cádiz), con la colaboración de la Consejería de Economía, Innovación y Ciencia de la Junta de Andalucía, el martes 15 de mayo de 2012 tuvo lugar una mesa redonda sobre el tema «Las zonas polares en el Centenario de la expedición de Amundsen-Scott al Polo Sur» con las siguientes ponencias:

— «La expedición de Amundsen-Scott al polo Sur», por el Ilmo. Sr. D. Juan Manuel García-Cubillana de la Cruz;

— «La pérdida del navío *San Telmo* y la Antártida», por el Ilmo. Sr. D. Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina, del Instituto de Historia y Cultura naval;

— «España y las zonas polares», por el Excmo. Sr. D. Manuel Catalán Pérez-Urquiola, contralmirante.

Terminada la exposición, se abrió el coloquio correspondiente.

Las ponencias se desarrollaron en el Centro de Congresos (Cortes de la Real Isla de León), calle Real 83.

Actos organizados por los Amigos de la Batalla de Trafalgar. Albacete (España)

Organizados por Amigos de la Batalla de Trafalgar, durante los días 16, 18 y 19 del mes de octubre de 2012 tuvieron lugar en Albacete unos actos con los que estos Amigos mantienen presente el recuerdo de aquel desgraciado combate. El programa, reducido al interés que nuestros lectores ponen en esta sección de Noticias Generales, se desarrolló en tres conferencias y una exposición de modelos de buques:

Día 16 de octubre. Conferencia en el salón de plenos del antiguo Ayuntamiento de Albacete,

«Desde Francisco Garrote hasta Jorge Juan de Santacilia. Los navíos de Astillero del Museo Naval de Madrid», por Miguel Godoy Sánchez, restaurador jefe de dicho museo.

Día 18 de octubre de 2012. Conferencia en el Casino Primitivo,

NOTICIAS GENERALES

«Navíos españoles del XVIII: la perfección de una nueva arquitectura naval en las rivalidades atlánticas», por José Gregorio Cayuela Fernández, catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Castilla-La Mancha en Ciudad Real.

Día 19 de octubre de 2012. Conferencia en el Casino Primitivo,

«El navío *San Ildefonso*: perfección de la arquitectura naval en madera», por José María de Juan Aguado, ingeniero naval, profesor de la Escuela Superior de Ingenieros Navales de Ferrol.

La exposición de modelos de buques se desplegó en la planta baja del Casino Primitivo de Albacete durante los días del 15 al 21 de octubre.

Recordamos que la asociación Amigos de la Batalla de Trafalgar tiene por objetivo dar a conocer esta batalla, a sus hombres y navíos, así como el marco histórico en el que tuvieron lugar tales acontecimientos.

Para más información dirigirse a:

Asociación Amigos de la Batalla de Trafalgar
C/ Teodoro Camino 27A, 2º E. Albacete, 02002.
C/e: jose-ro-avila@terra.es

Curso de Cartografía en el CSIC (Madrid España)

El Consejo Superior de Investigaciones Científicas, con la colaboración del Ministerio de Economía y Competitividad, el Centro de Ciencias Humanas y Sociales y las Universidades Complutense y Autónoma de Madrid, ha programado un curso de cartografía con el título «Los mapas medievales» y el subtítulo «Una mirada a la imagen y al conocimiento que el hombre occidental tenía del mundo», durante los días de 10 de octubre al 19 de diciembre de 2012.

El curso, dirigido por Sandra Sáenz-López Pérez, está destinado a todas aquellas personas que se interesan por la cartografía histórica y por los estudios medievales, con una recomendación: para un mayor aprovechamiento del curso, es recomendable tener conocimiento del idioma inglés.

El programa desarrollado es el que sigue:

- 10 de octubre: «La cartografía como material de estudio. El caso medieval».
- 17 de octubre: «La geografía ¿y la cartografía? de la Antigüedad».
- 24 de octubre: «Los *mapaemundi* medievales».
- 26 de octubre: Visita a la Real Biblioteca del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial.

- 14 de noviembre: «Las cartas náuticas medievales».
- 16 de noviembre: Visita a la Biblioteca de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid.
- 21 de noviembre: «La *Geografía* de Ptolomeo y el descubrimiento de América, génesis de la cartografía moderna».
- 23 de noviembre: Visita a la Biblioteca Nacional de España.
- 28 de noviembre: «Arte, cartografía y exploración».
- 14 de diciembre: Visita al Museo Naval.
- 19 de diciembre: «Una reflexión sobre los usos históricos de los mapas», a modo de conclusión.

Para su desarrollo se ha invitado a los profesores siguientes:

Irene Pajón Leyra, del Centro de Ciencias Humanas y Sociales (CCHS), C.S.I.C.; Antonio Monterroso Checa (CCHS); Laura Fernández Fernández, Universidad Complutense de Madrid (UCM); María Cruz de Carlos Varona, Universidad Autónoma de Madrid (UAM); Antonio Sánchez Martínez, CIUHCT, Universidad de Lisboa; Catherine Delano-Smith, del Institute of Historical Research, University of London.

El curso tiene una duración de 30 horas en sesiones de tarde, para un total de 30 alumnos, y tendrá lugar en el Centro de Ciencias Humanas y Sociales, CSIC.

A los alumnos que asistan a un mínimo del 80 por 100 del curso se les dará un certificado de asistencia. Para tener opción al reconocimiento de créditos, los alumnos deberán superar el 90 por 100 de asistencia y, además, superar la evaluación de unos ejercicios en los que se valorarán los conocimientos adquiridos, la madurez en la aproximación al tema y la reflexión personal. Los créditos reconocidos por las Universidades Complutense y Autónoma de Madrid serán tres LC y dos ECTS.

Para más información dirigirse a:

Curso «Los mapas medievales»
Centro de Ciencias Humanas y Sociales (CSIC)
C/ Albasanz 26-28. Madrid, 28037.
Internet: [//www.cchs.csic.es/es/content/mapasmedievales](http://www.cchs.csic.es/es/content/mapasmedievales)

Introducción a la Historia Militar de España, 4º Curso. Madrid (España)

Durante los días lunes 15 de octubre a jueves 29 de noviembre de 2012, se ha impartido en el Instituto de Historia y Cultura Militar el 4.º Curso de Historia Militar de España en horario de tarde. Las mañanas se dedicaron a girar visitas a la Biblioteca y Archivo Central Militar y al Museo del Ejército.

El temario desarrollado se recoge a continuación:

NOTICIAS GENERALES

Mes de octubre:

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

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

«El Ejército romano», por Ángel Morillo Cerdán, profesor titular de la UCM.

«Los visigodos», por Luis García Moreno, académico de la Real Academia de la Historia, catedrático de la Universidad de Alcalá de Henares.

«Guerra y ejércitos de la Reconquista», por Martín Alvira Cabrer, profesor de la UCM.

«Guerras de frontera entre reinos de la España bajomedieval», por Miguel Ángel Ladero Quesada, académico de la Real Academia de la Historia, catedrático de la UCM.

«El Ejército de la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático de la UCM.

«Guerra y política española en el Mediterráneo (siglos XVI-XVII)», por Luis Ribot García, miembro Real Academia de la Historia, catedrático de la UNED.

«Evolución del combate con los Austrias», por César Colis Herce, coronel de Infantería (R).

«El Gran Capitán: guerra y política en el Renacimiento hispanoitaliano», por Carlos Hernando Sánchez, profesor titular de la Universidad de Valladolid.

«El Ejército de los Borbones, siglo XVIII», por Germán Segura García, capitán de Artillería, doctor en Historia.

Mes de noviembre:

«Guerreros y constructores de un imperio (América, siglos XVI-XVII)», por Mariano Cuesta Domingo, catedrático de la UCM.

«La defensa de las Indias», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico de la Real Academia de la Historia, vicepresidente de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI).

«La emancipación de América», por Jorge Semprún Bullón, historiador.

«El combatiente en las guerras de los siglos XVIII y XIX», por José Manuel Guerrero Acosta, teniente coronel de Ingenieros, historiador.

«Estrategias, Estados, Economías y Ejércitos en las Guerras de la Independencia», por Juan José Sañudo Bayón, coronel de Infantería, historiador.

«Las Guerras Carlistas», por Alfonso Buyón de Mendoza y Gómez de Valucera, catedrático, director del Instituto de Estudios Históricos del CEU.

«El Ejército del Liberalismo», por Fernando Puell de la Villa, coronel de Infantería, doctor en Historia.

«Campanas de Ultramar: Cuba y Filipinas», por Luis E. Togores Sánchez, catedrático, secretario coordinador del Instituto de Estudios Históricos del CEU.

«Intervencionismo militar: los pronunciamientos en el siglo XIX», por Francisco Varo Montilla, comandante de Artillería, doctor en Historia.

«Las guerras de África», por Juan Ignacio Salafranca Álvarez, coronel de Infantería.

«Ciencia y técnica en la Historia Militar de España», por María Dolores Herrero Fernández-Quesada, profesora, UCM.

«La mentalidad militar en la Edad Contemporánea», por Pablo González Pola de la Granja, Universidad San Pablo-CEU.

«La Guerra Civil», por Miguel Alonso Baquer, general de brigada (R), doctor en Historia.

«El armamento y su evolución», por Juan Álvarez Avíele, coronel de Infantería.

«Terrorismo y guerra en el mundo actual», por Juan Avilés Farre, catedrático de la UNED.

«La guerra y su financiación», por Juan Teijeiro de la Rosa, general de división (R), doctor en Historia.

Respecto a los créditos para la Licenciatura y Grado, se han solicitado para el presente curso a las mismas universidades que los concedieron en años anteriores: Alcalá de Henares, Autónoma de Madrid, San Pablo-CEU, Complutense de Madrid, Rey Juan Carlos de Madrid y Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Análogamente se ha procedido con los créditos para la formación del profesorado de Secundaria de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Militar
4.º Curso de Historia Militar de España
Paseo de Moret, 3. Madrid (España)
Telf.: 91 7808742/52. Fax: 91 7808705
C/e: ihycm@et.mde.es

CONFERENCIAS

Ciclo de conferencias. Madrid (España)

El Instituto de Historia y Cultura Militar ha desarrollado, durante los días 27 y 28 de noviembre de 2012, con el tema general «Annual: emociones y reflexiones», la segunda parte del ciclo de conferencias iniciado.

Las dos conferencias que contemplaba el programa, fueron desarrolladas, una cada día, en sesión de tarde, en la sede del Instituto, Paseo de Moret 3, 28008 Madrid, son las que siguen:

NOTICIAS GENERALES

27 de noviembre

«Las laureadas silenciadas. Ejemplaridad y sacrificio en la defensa de los puestos avanzados del ejército de Silvestre (1 de junio y 17 a 28 de julio de 1921)», por Juan Pardo Despierto, doctor en Historia.

28 de noviembre

«Las responsabilidades de Annual», por Juan Silvela Milans del Bosch, coronel de Caballería (R).

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Militar

Ciclo de conferencias

Paseo de Moret 3, 28008 Madrid

Tlf.: 917808742. Fax: 917808705

Internet: www.ejercito.mde.es/unidades/Madrid/ihycm/index.html

C/e: E-mail: ihycm@et.mde.es

Internet: www.ejercito.mde.es/ihycm

Ciclo de conferencias sobre cartografía náutica. Lisboa (Portugal)

Para conmemorar el quinto centenario del nacimiento de Gerard Mercator, la Comisión Cultural de la Marina portuguesa organizó una exposición de cartografía que pudo visitarse en el Museu de Marinha desde el 8 de marzo hasta el 6 de abril de 2012.

Como complemento, el 14 de marzo tuvo lugar en el Instituto Hidrográfico un ciclo de conferencias sobre la misma temática, a cargo de cuatro especialistas en la materia. El vicealmirante Vilas Boas Tavares, director de la citada Comisión, puso su atención en esta efeméride que se conmemora y que sirvió de pretexto para organizar este ciclo de conferencias. Realizó la importancia de la exposición «como una vía para divulgar el magnífico patrimonio cartográfico perteneciente a la Marina, sirviendo las conferencias para la presentación de los resultados de la investigación científica en el mismo campo».

Las conferencias desarrolladas fueron las que siguen:

«¿Espíãu ou negociante? O planisfério dito de Cantino, catálogo de problemas em aberto na cartografia portuguesa dos inícios do século XVI», por el profesor doctor Francisco Contente Domínguez, profesor asociado de la Facultad de Letras de la Universidad de Lisboa y presidente de la Comisión Internacional de la Historia de la Náutica. Autor de varias obras sobre la historia de la cartografía.

«From The Portolan Chart of the Mediterranean to the Latitude Chart of the Atlantic: Cartometric Analysis and Modeling». Y, a continuación, «Quadrando o círculo: como Mercator construiu a sua projeção em 1569», por el comandante Joaquim Alves Gaspar, oficial de la Armada en situación de reforma, doctorado recientemente (2010) com una tesis basada en el título de esta conferencia. Investigador del Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia.

«Manuel Godinho de Erédia, um pioneiro da cartografia náutica no Oriente», por el comandante Adelino Rodrigues da Costa, en reserva desde 1983, en la actualidad, en situación de reforma.

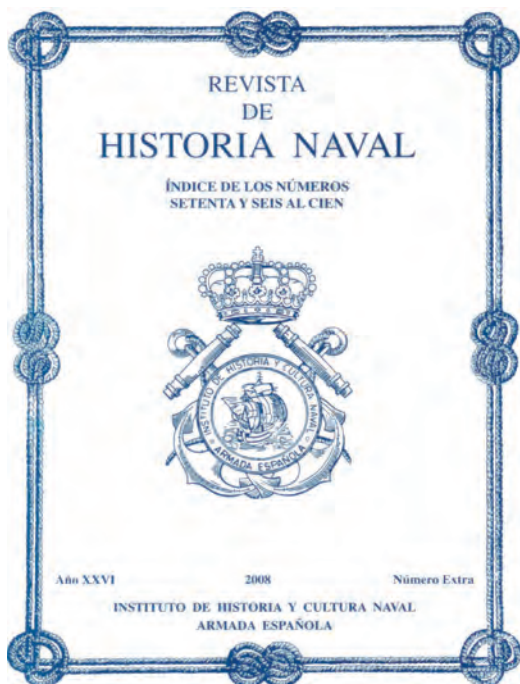
«Gobos-uma coleção feita por acaso», por el comandante António Estácio dos Reis, historiador, especialista en instrumentos de náutica y científicos, exconservador del Museu de Marinha y de la Biblioteca Central de Marinha. El tema de la conferencia se refiere a los globos terrestres y celestes que existen en Portugal.

Para más información puede consultarse Internet, <http://www.marinha.pt>, o también, <http://cultural.marinha.pt>.

J.A.O.

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 *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

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

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 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

RECENSIONES

CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso de: *El Almirantazgo General de España e Indias en la Edad Moderna*. Real Academia de la Mar, Madrid, 2012, 82 págs., ilustraciones.

Las palabras *almirante* y *almirantazgo* han sido a veces términos confusos en su interpretación. Se supone que el almirante es un marino de alto rango, y el Almirantazgo, una institución orgánica relacionada con el mando naval. Sin embargo, ha habido almirantes que no fueron marineros, sino próceres o poseedores de títulos nobiliarios, y el Almirantazgo se movió entre el ser y el no ser en determinadas épocas, lastrado por determinadas circunstancias económicas y políticas.

En este espléndido y completísimo estudio de Alfonso de Ceballos-Escalera, quedan aclarados y perfectamente definidos los rasgos esenciales de los tres Almirantazgos existentes en España entre 1737 y 1814 (aunque hubo un nuevo intento de recreación, a impulsos del almirante Topete tras la revolución de 1868, que no prosperó).

Desde la gratitud real, que recompensa méritos y servicios, o simplemente otorga prebendas a cercanos familiares (Enríquez o Mendozas), la distinción nobiliaria sufre una serie de transformaciones que gana en peso político lo que pierden de actividad naval. El autor encaja perfectamente las piezas y resalta los tres pilares en los que necesariamente tenía que asentarse la institución en la edad moderna, con una autoridad única en su representación y decisión y plural en su gestión y asesoramiento técnico, aunque, como un legado de viejos tiempos, se pretendiera atender al lustre de la Real Familia como tónica general, derivada a intereses personales, como sucedió en el caso de Godoy.

El libro está centrado y eficazmente estructurado en los tres Almirantazgos nacidos en 1737, 1807 y 1814, y sus períodos intermedios, es decir, en el del infante don Felipe (cuarto hijo de Felipe V), el de don Manuel Godoy, príncipe de la Paz, y el del infante don Antonio María Pascual, hermano del rey Carlos IV. El estudio que hace de estos personajes es profundo, ameno y bien ensamblado con los acontecimientos que se produjeron, lo que ha supuesto un notable esfuerzo de ordenación, adecuación y análisis.

Notable también el hilo conductor que fija los orígenes y procesos de creación de cada Almirantazgo, su naturaleza jurídica, sus competencias funcionales y aspectos económicos, así como sus realizaciones y logros, que no siempre fueron positivos. Cada uno de estos párrafos se ve ilustrado con un numeroso aporte documental que avala la riqueza histórica del documento consultado y permite conocer en todo momento la exigencia de la investigación.

Libro necesario, indispensable, que penetra en profundidad y recorrido en uno de los temas menos conocidos y tratados de nuestra historia marítima, y

RECENSIONES

en el que los contrastes del reformismo borbónico aparecen perfectamente definidos, junto a una ordenada y extensa reseña biográfica tanto de los más importantes protagonistas como de los menos conocidos que conformaron la Marina ilustrada de su tiempo.

MARTIN, Colin, y PARKER, Geoffrey: *La Gran Armada*. Editorial Planeta, Barcelona, 2012, 594 págs., ilustraciones.

Uno de los sucesos más debatidos y controvertidos durante el reinado de Felipe II es el fracaso de la Gran Armada enviada desde Lisboa a las costas de Inglaterra, expresión del deseo español de terminar de una vez con la amenaza inglesa encarnada en la patología hispanófoba de Isabel Tudor. El fracaso de esta gran ofensiva naval significó el triunfo del protestantismo y del capitalismo a un tiempo y aseguró a las mediocres naciones del Norte —Holanda sobre todo— un porvenir marítimo preocupante para el poderío ibérico, que habría de entrar en franca decadencia.

No es la primera vez que Geoffrey Parker y Colin Martin abordan el episodio de la Gran Armada, ya que la primera edición del título que nos ocupa se publicó en 1988, tanto en inglés como en español, coincidiendo con la conmemoración del cuarto centenario de la gran contienda entre Felipe II de España e Isabel I de Inglaterra, aunque centenares de libros posteriores acompañaron a la Gran Armada en su ambiciosa partida y su desdichado tornaviaje, pero en esta nueva edición de 2012 Martin y Parker incorporan nuevas fuentes documentales a su relato, corrigen errores, llenan huecos y agregan nuevas aclaraciones, entre ellas relaciones o memoriales inéditos de testigos personales que navegaron en la Gran Armada.

Geoffrey Parker, que ha colaborado activamente en nuestra *Revista de Historia Naval* con varios artículos que llevan su firma, amén de otras publicaciones en editoriales españolas, junto a su más directo colaborador, Colin Martin, realizan una excelente labor en la recomposición de hechos tal y como sucedieron. Su relato describe el panorama de la Europa del siglo XVI, marcada por las intrigas y la lucha por el poder, a la vez que nos permite conocer actitudes de comandantes y marineros y la realidad de las guerras navales de la época, con la proyección económica y política que les fue inherente.

Obra sin duda referencial, se completa con una escogida selección de fuentes y un abundante repertorio bibliográfico, con citas de numerosos historiadores e investigadores españoles (Casado Soto, Gómez Centurión, Gracia Rivas, Hugo O'Donnell, Riaño Lozano...), pero causa extrañeza no encontrar la menor referencia al magnífico corpus documental que, bajo la dirección del almirante González Aller, constituye sin duda la más importante aportación de la moderna historiografía. Y ello, a nuestro entender, es un fallo imperdonable.

ESCUADRA, Alfonso: *Españoles en la Kriegsmarine. Misiones en el Báltico (1942-1943)*. Galland Books, 2011, 302 págs., ilustraciones. Álbum fotográfico.

Numerosos son los libros que se han escrito sobre la intervención extranjera en la última guerra civil española en favor de uno y otro bando (Brigadas Internacionales, Legión Cóndor, Corpi de Voluntari); sin embargo, es poco lo que sabe de la participación combatiente española en la segunda guerra mundial (División Azul, guerrilleros republicanos integrados en la resistencia francesa), y desde luego, sin la publicación de este libro nada se hubiese sabido de los marinos españoles que terminada la contienda interna se integraron temporalmente en la Kriegsmarine alemana, en periodos de adiestramiento, pero también tomando parte en misiones en el mar Báltico, a bordo de lanchas rápidas o en otras operaciones compartidas durante los años 1942 y 1943, cuando la guerra parecía gravitar hacia el bando alemán.

Alfonso Escuadra, el autor de tan sorprendente como meritorio estudio, es un investigador especializado en temas de la segunda guerra mundial, con importantes aportaciones sólidamente documentadas, y en este libro hace gala no solo de su buen quehacer narrativo, cuanto de perfecto ensamblaje testimonial obtenido de entrevistas realizadas a veteranos marinos que formaron parte de estos cuadros, o a sus descendientes que aportaron informes, anécdotas o razonamientos.

Las penosas condiciones en las que quedó la Marina española tras la guerra civil, con sus escalafones auténticamente esquilados, forzaron la necesidad de contar con dotaciones adecuadamente formadas; y, amparados por los acuerdos de cooperación técnica, un grupo de jefes, oficiales y suboficiales se integraron en la Marina alemana con objeto de realizar prácticas y cursos en sus unidades. No se trataba de una intervención bélica directa, pero evidentemente la guerra naval tenía en el Báltico un importante escenario. Las distintas comisiones de marinos españoles integrados en la Kriegsmarine cumplieron su cometido con disciplina y eficacia.

Nos encontramos, pues, ante un relevante libro, impecablemente ensamblado y fruto de una exhaustiva investigación que rememora la desconocida historia de un grupo de marinos españoles que a su regreso al territorio patrio integrarían la élite de la Marina de Guerra española, pero que resulta en cierto modo agradable ver con la prestancia y distinción que durante poco tiempo vistieron el sobrio uniforme de la Marina alemana.

VINUESA PARRAL, Arturo: *La Cruz del inglés John Scrope*. Publivinsa Editorial, Cádiz, 2012, 190 págs., ilustraciones.

Todas las conmemoraciones históricas son focos de atención para historiadores o novelistas (a veces el cruce entre ambos es notorio) que procuran sacar el mayor partido de unas fechas de feliz o ingrata remembranza. Con

RECENSIONES

relativa proximidad hemos conocido libros sobre la invasión napoleónica, la Guerra de la Independencia y sus consecuencias posteriores. Ahora, en 1812, es la efeméride de la Constitución de Cádiz —se está haciendo excesivo uso populachero en llamarla «la Pepa»— la que impone sus reglas. Ensalzada en los días presentes, criticada y sojuzgada en tiempos pasados, la rentabilidad para su puesta en escena sigue siendo alta. Arturo Vinuesa, que ya dejó constancia de su buen oficio en un estudio sobre la problemática gibraltareña, mezcla en esta nueva entrega historia y ficción desde un amplio panorama en la que la referencia a hechos puntuales son muy concretos. Tomando el arquetipo de la figura de un capitán inglés, John Scrope, incorporado a las fuerzas inglesas aliadas de los patriotas españoles, toma parte en diferentes acciones bélicas, entre ellas la batalla de Chiclana o La Barrosa (5 de marzo de 1811), y en el plano sentimental esboza una relación con una señorita gaditana más en el marco de una fantasía poética que sobre un compromiso afectivo, y todo ello permite al autor «derivar» en diferentes connotaciones, en tres parcelas bien estructuradas, a veces más en un tono coloquial que riguroso, aprovechando todas las vicisitudes que nos depara el personaje, lo que conlleva unas circunstancias muy particulares que Vinuesa intercala con un sentido orientativo y didáctico en un oportunismo aprovechable, sin que por ello tenga que perder el hilo de la narración.

Libro, pues, circunstancial, cuidadosamente editado y en el que Cádiz tiene un protagonismo esencial. Ese Cádiz de la apertura decimonónica, emporio comercial, ilustrado y castizo, y que habría de asombrar al mundo por el espíritu y coraje de sus habitantes.

Podrá entresacarse de sus páginas cierto desorden expositivo y párrafos que en un texto de mayor rigor histórico serían notas a pie de página, pero entiendo que el autor no ha querido ir más allá de su propio planteamiento, y es un libro que se lee bien, que entretiene, y que naturalmente tiene valores que no pueden pasar inadvertidos.

J.C.P.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas 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, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará 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.

