

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Ángel del RÍO PELLÓN
Oficial de la marina mercante y controlador
de tráfico marítimo.
Santoña, Cantabria, España
Recibido: 18/05/2025 Aceptado: 04/06/2025

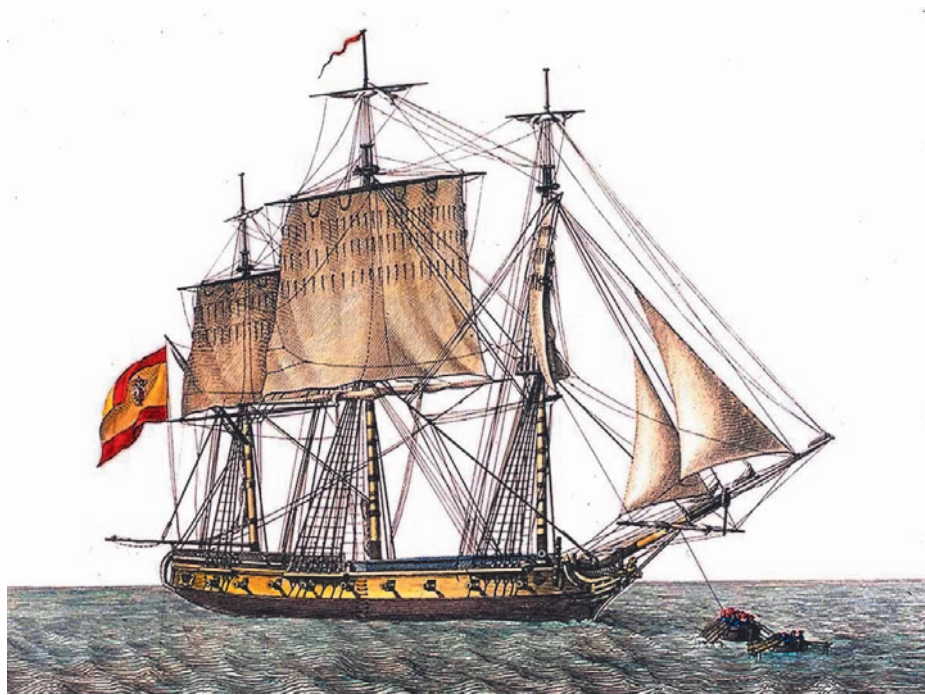
LA HISTORIA VIVIDA

Dos naufragios con misterio: la *Águila* y el *Wappen Van Hoorn*

Algunas veces sucede que, al estudiar un pasaje concreto de la historia, nos encontramos con que, a medida que entramos a fondo en el asunto, resolvemos algunas cuestiones clave, pero nos van surgiendo otras nuevas. Esto es lo que le ha sucedido a este humilde investigador al indagar sobre dos naufragios ocurridos en las proximidades de las costas españolas.

Sabemos del naufragio de la fragata española *Águila* en la madrugada del 13 de febrero de 1743. Esta pequeña fragata –o, mejor dicho, corbeta–, al mando del contramaestre de navío don José Tuy, desapareció cuando realizaba un viaje de Cartagena –puerto que había dejado el día 11– a Cádiz en compañía de su gemela *Aurora*, en medio de un fuerte temporal. Perekó toda su tripulación, de unos doscientos hombres.

La embarcación que nos ocupa había sido construida por Cipriano Autrán en los astilleros gaditanos de La Carraca, y fue botada en agosto de 1737. Con una eslora de unos 32 metros y unas trescientas toneladas de desplazamiento, parece que en un principio iba artillada con veinte piezas de a 12 y de ocho libras, y posteriormente fue provista de dieciocho de doce libras sobre la cubierta principal, y de seis de cuatro libras en el alcázar. Al iniciarse la guerra



Corbeta española del porte de 24 cañones como la *Águila*, perdida en aguas almerienses (Grabado de Agustín Berlinquero en el Museo naval de Madrid).

del Asiento con Inglaterra, en 1739, se hallaba destinada en Cartagena para operar contra el corso argelino, realizando varias salidas de control de tráfico marítimo con su gemela *Aurora* y el navío *América*¹.

En el verano de 1980, dos submarinistas locales encontraron a veintitrés metros de profundidad, frente a la costa de Los Escullos y La Isleta del Moro, en el Levante almeriense (término municipal de Níjar), lo que parecía ser un montón (una docena) de columnas alineadas de tres metros de longitud, piedras de lastre y un ancla de gran tamaño (de unos cinco metros). Fotografieron los restos y lo comunicaron al Ministerio de Cultura, el cual, tras examinar el material, concluyó que se trataba de los restos de una embarcación de guerra que se fechó en el siglo XVIII, y que las columnas eran en realidad cañones de unas dos toneladas.

La noticia del hallazgo tuvo una amplia repercusión, no solo local, sino también nacional. Se extrajeron un cañón y varias piezas, como una piedra circular que probablemente procedía de un molino para hacer pan, una pistola de bolsillo o el cañón de un mosquete, además de fragmentos de vasijas de

(1) Web todoababor.es

barro, espadas, cuchillos y restos de armas de fuego. Algunos especialistas que estudiaron los vestigios afirmaron en 1989 que se trataba del pecio de una fragata de la Armada española de la época de Felipe V, y se aventuró que podía tratarse de la *Águila*².

Sin embargo, documentación del fondo de Marina del Archivo General de Simancas siembra dudas sobre el lugar del naufragio, ya que lo sitúa frente a los Llanos de Roquetas, en la costa occidental almeriense. El escrito del comandante de la *Aurora*, contraemaestre de construcción don Luis de Teé, dando cuenta del naufragio de su compañera, decía:

«Por ser mucha la cantidad del agua y hacer la referida fragata le obligó al comandante a aprovechar del tiempo haciendo rumbo por las costas de España pareciéndole más conveniente y a mayor seguridad por hacer dicha fragata treinta pulgadas de agua por cada guardia, asimismo a las tres de la tarde, doce del corriente, le previno al capitán del *Águila* que se alejase del cabo de Gata y que siguiese a rumbo para Torremolinos, al mismo tiempo si se viese algún bastimento se le pondrían dos faroles de señal, uno a la parte del mayor, otro al del trinquete, con la circunstancia que había de corresponder con la misma señal, y asimismo a las diez de la noche dio parte el oficial de guardia a su comandante cómo el *Águila* había arribado hacia tierra, a lo que mandó el referido oficial se mantuviese a la mar observando su movimiento.

A la una de la noche, hallándonos en los Llanos de Almería, distantes de la tierra a más de cuatro leguas, siguiendo el rumbo para Torremolinos Oeste Sudoeste, acaeció que mi conserva la *Águila*, hallándose en aprietos, tiró tres cañonazos, a cuya llamada el primero mandó al comandante arribar sobre ella para socorrerla.

Habiéndole preguntado con bocina, respondió el Capitán de la expresada fragata se fueran a bordo, a cuyo tiempo reconoció el Comandante estaba varado, mandó poner su lancha al agua estando ya a la capa para dicha función, y habiendo oído voces en la tripulación diciendo había peligro de poner lancha y gente que fuesen en ella y que no querían ahogarse, a cuyas voces mandó dicho Comandante suspender e hizo llamar a la cámara alta a los oficiales de mar, gente más experimentada en la navegación, y les obligó en el nombre del Rey en presencia suya requiriéndome para ello bajo de juramento declarasen los daños o perjuicios que podrían seguirse, a lo que respondieron todos a una voz que se originaba no perder lancha y gente por motivo de haber mucha mar y viento, habiendo reflexionado y haciéndose cargo del peligro y riesgo, como asimismo tener poca gente, no se ejecutó, pero no obstante mandó con mucha prontitud y vigilancia se mantuviese con las gavias interín fuese de día para ver si abonanzaba la mar, podía socorrer su conserva, lo que no pudiendo ejecutar por crecer la mar y el tiempo, prosiguió su ruta»³.

El caso es que la embarcación desapareció, y además con toda su tripulación, como el *Reina Regente* siglo y medio después. En el Ministerio de Marina estimaban que, a tenor del calado de la fragata, debía de haber encallado en

(2) «Operación rescate de la fragata *Águila*». Diario *Abc*, 5 de octubre de 1989.

(3) AGS, Secretaría de Marina (Naufragios y varadas), leg. 499.



Derrota de la fragata *Águila*, con dos posibles opciones: el naufragio en Los Escullas, en la costa oriental almeriense, o en los Llanos de Roquetas, en el Poniente de esta misma región.

tres brazas de agua. Se investigó en la zona de los Llanos de Almería, recorriendo las playas en busca de restos y preguntando a los vigías de las torres de vigilancia, pero nada. ¡Había desaparecido como por arte de birlibirloque! Los militares que estudiaron el caso se devanaban los sesos. En una costa tan tendida como la del Poniente Almeriense era impensable que una embarcación hubiera desaparecido así. Se reseñaba lo extraño de que «no hubiesen salido palos, la gente que se hubiera ahogado a la playa o en el agua, las torres [de defensa] hubieran oído los cañonazos, y en cambio, nadie sabe nada».

Sin embargo, no queda aquí la historia. Con motivo de la deserción, unos días después, de varios marineros de la *Aurora* y de su posterior captura, uno de ellos, don Joaquín Jiménez, apresado y llevado ante el corregidor de Lorca (Murcia), proporcionaba nueva información sobre este naufragio:

«... luego que estuvieron largo de este puerto, D. Luis de Teé, Capitán de la *Aurora*, puso la proa a montar el Cabo de Gata, y le seguía a lo largo el *Águila* haciendo la propia navegación, y por ser el tiempo favorable lograron el pasar dicho Cabo de Gata a la media tarde del día 12 y entrando la noche sin perder de vista la tierra, se hallaron sobre los Llanos de Almería y procuraron pasarlos aquella misma noche, y siendo las 12 horas de ella con poca diferencia, se hicieron dos cañonazos que disparó el *Águila*, con cuya novedad se puso a la capa la *Aurora*, y vieron que hacía navegación el *Águila* por estar a tiro de cañón, pero sentían grandes gritos como de haberles sucedido algún fracaso, y pasada media hora volvió a disparar el *Águila* 5 cañonazos como pidiendo socorro, y a este tiempo la vieron parada sin hacer navegación alguna, y que dentro de ella daban voces pidiendo a Dios misericordia, y que su Capitán José Tuy decía: “¡hijos míos, que nos perdemos!” , y

entonces volvió la tripulación a aclamar con más repetidas voces misericordia y dando otras voces lastimosas que conoció el declarante y los demás, que se perdían y se ahogaban, y sirviéndoles de confusión mandó el Capitán D. Luis de Teé que se hicieran a la vela poniendo proa al mar huyendo de igual peligró».

Dijo también que el comandante de la *Aurora* ordenó echar la lancha al agua para socorrer a sus compañeros,

«pero ningún marino se atrevió a entrar en ella por los repetidos y crecidos golpes de mar que había, y era conocidamente el ir a ahogarse, y aunque les ofreció D. Luis de Teé un peso duro a cada uno de los que quisiesen embarcarse, todos lo despreciaron, y la fragata *Aurora*, aunque discurrieron de una bordada acercarse, no lo tuvieron por fruto, pues había de ponerse en gran peligro por ver que el *Águila* estaba embarrancada sobre la punta de los Llanos».

Ambos relatos coinciden en que los dos navíos doblaron el cabo de Gata y que la *Águila* se perdió en los Llanos de Almería. Pero los lugares no coinciden, ya que Los Escullos y los Llanos de Roquetas distan más de cincuenta millas. ¿Naufragó la *Águila* en Los Escullos? No, si nos atenemos a los relatos, más aún cuando se requiere un notable cambio de rumbo para doblar el cabo de Gata y alcanzar los Llanos de Almería, a no ser que ambos comandantes confundieran la costa debido a la cerrazón del temporal. Podría ser que navegaran por estima, creyendo hallarse a la altura del cabo de Gata cuando cambiaron de rumbo, pero que, en realidad, se hallaran más al nordeste. La apreciación del comandante de la *Aurora*, diciendo que creía estar a más de cuatro leguas de la costa, refuerza esta hipótesis. ¿Falseó este su declaración al darse cuenta del error y para evadir responsabilidades? Es posible. Sea como fuere, el caso es que unos doscientos marinos hallaron su tumba en la costa almeriense.

Vamos con el segundo caso. El 11 de febrero de 1752, el patrón vizcaíno don Juan Bautista Artamoniz, del patache *Nuestra Señora de Begoña*, que transportaba un cargamento de trigo desde Vivero a La Coruña, hacía un sorprendente descubrimiento frente a la costa gallega. Su testimonio a la autoridad de Marina coruñesa decía así:

«... que el día de ayer a las cuatro de la tarde avistó tres leguas a la mar Norte-Sur de la isla de San Ciprián de Burela un navío grande, como del porte de 50 cañones, desarbolado de todos sus palos, menos el de bauprés, que le tenía solo y sin verga de cebadera, y advirtiéndole que se le hacía señal de pedir socorro por medio de bandera, a su parecer holandesa, y de un cañonazo, se acercó a bordo con dicho patache, y en el bote pasó el mismo patrón al navío, donde halló solo un hombre que daba a entender ser holandés, y que aunque le persuadió a librarle de riesgo, trasladándose al patache, no quiso dejar el citado navío, demostrando que era suyo como la carga de fardería que tenía, y reconoció al expresado patrón, en la bodega y el entrepuente, con algunas piezas de ropa sueltas por la cubierta.

Que el navío es nuevo, de dos baterías, alta y baja está cerrada, y aquella montada de artillería del calibre de a 8, según pudo comprender, y las dos cámaras bien adornadas, pero sin bote y lancha, hallándose pendiente del costado, por

ambas bandas, parte del aparejo, procedido del desarbole que explicó padeció cinco días atrás, como que la gente se fue a la mar, y que no pudiendo el prevenido patrón remolcar ni socorrer el mencionado navío, por falta de disposición y poca gente de la tripulación del patache, le dejó en la misma situación»⁴.

Se trataba de un flamante transporte armado de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, (la famosa VOC, *Vereenigde Oostindische Compagnie*), el *Wappen Van Hoorn*, construido tan solo cinco años antes, en 1747, y que había estado al mando del capitán Jacob Graef. Del porte de cuarenta cañones (aunque solo alistaba veintiocho en su cubierta alta, ya que la baja estaba abarrotada de mercancías), desplazaba 850 toneladas y su eslora era de 44,88 metros.

Este era su segundo viaje, el de vuelta a la patria, con 99 hombres de tripulación (en realidad, solo 83, ya que el resto eran soldados y pasajeros –ocho de ellos convictos–). Procedía de Batavia (en la isla de Java) y Ceilán (actual Sri Lanka), de donde había zarpado el 23 de noviembre con un rico cargamento compuesto por pimienta, canela, café, lienzos, etc. El superviviente dijo llamarse John Felman, de Ámsterdam, quien añadiría posteriormente que su buque había sufrido varios temporales mientras transitaba el Atlántico de sur a norte, y que tuvo que arribar al puerto de San Salvador, en Brasil, por cuanto había quedado desarbolado, para hacer reparaciones.

Dijo también que había llegado a Batavia en otro buque de carga y que allí fue contratado por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales para un viaje a Europa, y que su buque no pudo continuar viaje por cuanto, «reconociendo que el navío hacía agua y habiendo descubierto otro navío holandés, [sus tripulantes] dispusieron pasar a su bordo en dos o tres veces con la lancha, y que se fueron a bordo de él dejando solo al declarante con cuatro enfermos».

Así que, por usucapión, y tras ser abandonado por sus compañeros el 28 de enero, John Felman decidió tomar posesión del buque. Es curioso que no quisiera abandonarlo después. ¿Estaba trastornado? ¿Es que de verdad pensó que el buque era suyo? Dijo que sus compañeros enfermos habían perecido pocos días después del abandono, a la par que su buque sufría los embates de un recio temporal que lo desarboló.

Sin embargo, sus sueños no llegaron a cumplirse, ya que unos días después de su encuentro con el patrón vizcaíno, y transcurridos trece desde el abandono por su tripulación, el «*Holandés Errante*» dio a la costa en San Ciprián de Burela y se hizo pedazos sobre unas peñas, salvándose poca carga y algunos maderos y pertrechos. El único superviviente, viendo el final próximo al acercarse a tierra, se amarró y aún tuvo arrestos para disparar un cañonazo con el que pedir auxilio. Fue socorrido por lanchas de pesca locales, antes de que el buque quedara completamente destrozado, para contar su historia a las autoridades de Marina⁵.

Este naufragio plantea también serias dudas, ya que el buque fue abandonado por una supuesta vía de agua que, a la postre, no fue la causa última de

(4) AGS, Secretaría de Marina (Naufragios y varadas), leg. 304.

(5) Todas las fuentes sobre naufragios en la costa gallega, incluido el diario *La Voz de Galicia*, sitúan el naufragio en el entorno del cabo de Finisterre.

su naufragio, por cuanto trece días después de ser abandonado aún sobrevivía, y porque las fuentes oficiales holandesas dan por hecho que en el naufragio tan solo se salvaron 33 hombres, y no 94.

¿Es que la embarcación que recogió a los supervivientes naufragó antes de llegar a Holanda? ¿O es que quizá hubo una mortandad aún mayor a bordo de esta embarcación, debido a la propagación de la malaria o el escorbuto?

Sobre la primera pregunta, creo simplemente que cundió el pánico cuando empezó a enfermar una parte de la tripulación, y que el resto decidió abandonar el buque a su suerte, con los enfermos, pretextando tener una vía de agua. Hay que tener en cuenta que sus tripulantes habían dejado aguas metropolitanas el 20 de junio de 1750, por lo que llevaban casi dos años sin pisar su tierra. Además, habían sufrido varios sustos, pues en febrero de 1751, en el viaje de ida, el buque perdió la arboladura al cruzar al sur del cabo de Buena Esperanza (los Rugientes Cuarentas), y ya entonces la tripulación las pasó canutas, por lo que otro buque de la compañía, el *Overnes*, tuvo que remolcarlo a la isla de la Ascensión, adonde llegó en mayo. Por añadidura, ya en el viaje de vuelta tuvo que recalar por la misma circunstancia en San Salvador, en Brasil. Así que es posible que, a falta de una explicación verosímil, el pánico se apoderara del pasaje y la tripulación. También cabe la posibilidad de un motín⁶. ¡Quién sabe! Las rutas de Oriente (recuérdese al caso del *Batavia*), como comprobaron los españoles con el Galeón de Manila, eran muy dadas a los dramas de supervivencia.

Tan solo podemos concluir con que el cónsul holandés en La Coruña (y no John Felman) fue el responsable de la recogida de los efectos y mercancías salvadas del naufragio, y de su posterior remate y reembolso.



La tripulación evacua un carguero de la VOC. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales tuvo un alto grado de siniestros, dada la longitud y peligrosidad de la ruta comercial que operaba (Rijksmuseum, Ámsterdam)

(6) Fue lo que le sucedió a otro carguero de la VOC, el *Ámsterdam*, en enero de 1749, a poco de zarpar de Texel hacia Oriente, con un tercio de su tripulación enferma. Esta se amotinó y se produjeron enfrentamientos a bordo antes de que el buque encallara en la costa inglesa.

Fuentes y bibliografía

- Archivo General de Simancas.
- Web *Todo a babor*.
- Web *Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed*.
- Operación rescate de la fragata *Águila*. Diario *Abc*, 5 de octubre de 1989.
- Un tesoro sumergido en Fisterra. Diario *La Voz de Galicia*, 2 de febrero de 2014.
- MANERA, Enrique (1999). *El buque en la Armada española*. Madrid, Sílex.
- PARTHESIUS, Robert (2010). *Dutch Ships in Tropical Waters*. Amsterdam University Press.

NOTICIAS GENERALES

I Congreso de Historia Naval



Organizado por el Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval, en colaboración con la Escuela de Guerra Naval, durante los días 22, 23 y 24 de abril de 2025 tuvo lugar el I Congreso de Historia Naval, bajo el título general *Operaciones anfibias: historia y prospectiva*. Las sesiones se desarrollaron, en horario de mañana y tarde, en el Salón Real del Hotel Mandarin Oriental Ritz, conforme al siguiente programa.

Martes 22 de abril:

- palabras de bienvenida del almirante 2.º AJEMA y del almirante DIRHISC;
- conferencia inaugural a cargo del almirante retirado Juan Rodríguez Garat.

Primera sesión. «Las operaciones anfibias en la Antigüedad y en la Edad Media»

- «Los ataques anfibios en las Guerras Púnicas: uso, impacto y eficacia», por Gerard Cabezas Guzmán, Universitat de Girona;
- «Una operación anfibia a escala mediterránea: Pompeyo y los piratas», por Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas, Universidad de Sevilla;
- «Entre la espada y el mar: el impacto de las operaciones anfibias en la caída del Reino Visigodo de Toledo», por Luis Miguel Romo Castañeda, Universidad Complutense de Madrid;
- «En las entrañas de la conquista de Cerdeña por Jaime II de Aragón (1323-1324). El condestable Ponç Sagner y su Compañía Ampurdanesa de Infantería», por Josep María Gironella Granés, Universitat de Barcelona;
- debate-coloquio de la primera sesión.

Segunda sesión. «Operaciones anfibias de la Monarquía Hispánica (I)»

- «Porto Ercoletto, un asalto anfíbio nocturno. Toscana, año 1555», por el coronel de Infantería de Marina retirado Octavio Aláez Feal;
- «La combinación de fuerzas navales y terrestres en la logística de la Guerra de Portugal (1579-1583)», a cargo de Mónica Yanguas Muñoz, Universidad Carlos III de Madrid;
- «El “conquistador”, capitán de mar y guerra. Aportación al conocimiento del teatro de operaciones», por Mariano Cuesta Domingo, Universidad Complutense de Madrid;
- «El proyecto anfíbio de la recuperación de Salvador de Bahía (1624-1625)», por David García Hernán, Universidad Carlos III de Madrid.

Tercera sesión. «Operaciones anfibias de la Monarquía Hispánica (II)»

- «Estrategia y justicia distributiva en las operaciones anfibias de la Monarquía Hispánica: Felipe IV y la reconquista de Orán», por Paula González Carrascosa, Universitat de València;
- «Túnez y La Goleta: la gran ofensiva turca de 1574 a través de las vivencias de sus defensores. Memorias de una resistencia a ultranza», por Juan María Pérez Pérez y Jesús Lorente Liarte, Universidad de Extremadura;
- «Las operaciones anfibias en el Mediterráneo durante el reinado de Felipe V (1717-1742)», por Víctor García González, Universidad de Málaga;
- «El reverso de la fortuna. La jornada de Argel (1775)», por el general de brigada retirado Paulino García Diego;
- debate-coloquio de la segunda y tercera sesión.

Las sesiones se pudieron seguir en directo por el canal YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=PCOrqqFGTzA>

Miércoles 23 de abril

Cuarta sesión. «Operaciones anfibias: una visión americana»

- «As operações de assalto anfíbio dos exércitos da Tríplice Aliança ao passo da Pátria durante a guerra contra o Paraguai em 1866», por Johny Santana de Araujo, Universidad Federal do Piauí, Brasil;
- «Desembarco de Pisagua, 2 de noviembre de 1879: acción que cambió el rumbo de la guerra del Pacífico», por Francisco Sánchez Urra, miembro de número de la Academia de Guerra Naval y Marítima de Chile;
- «El asalto y captura del Guayaquil durante la guerra entre el Perú y la Gran Colombia, 1828-29», por el capitán de navío John Rodríguez Asti, Marina de Guerra del Perú;

- «La batalla de Carmen de Patagones: un escenario olvidado en la guerra entre las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio del Brasil», por Roberto Fernández Cafulli, Instituto de Historia Militar de la República Argentina.

Quinta sesión. «Los prolegómenos de la Segunda Guerra Mundial»

- «Evolución de la doctrina anfibia en el primer tercio del siglo XX», por José Miguel Quesada González, del Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado (UNED);
- «Estrategia de los proyectos de desembarco en Alhucemas entre 1911 y 1925. Una perspectiva comparada», por Ramón Díez Rioja, UNED;
- «La contribución de la innovación tecnológica al desembarco de Alhucemas», por Raúl José Martín Palma, Universidad Autónoma de Madrid;
- «El desembarco de Mallorca (1936). La única operación anfibia de la Guerra Civil», por el comandante de Infantería de Marina Jesús Campelo Gaínza;
- debate-coloquio de la cuarta y quinta sesión.

Sexta sesión. «La Segunda Guerra Mundial y etapas posteriores»

- «The costs of war. World War II amphibious operations in the Pacific», por Francisco Piedade Vaz, Academia de Marinha, Portugal;
- «O arquipélago de Cabo Verde na 2.ª Guerra Mundial. Planos de desembarque e de defesa», por el capitán de navío Augusto Salgado, Marinha Portuguesa;
- «La operación anfibia británica contra Gran Canaria en 1940-1943», por Juan José Díaz Benítez, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria;
- «Malvinas», por Francisco Cancio García, miembro correspondiente de la Real Academia de la Mar;
- debate-coloquio sexta sesión.

Las sesiones se pudieron seguir en directo por el canal YouTube de la Armada, a través del siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=IFvMXCd7co0>

Jueves 24 de abril

Séptima sesión. «Futuro de las operaciones anfibias. Visión de Reino Unido, Países Bajos, Francia e Italia»

- «Las operaciones anfibias del futuro: una visión del Reino Unido», por el *captain* Stephen McGlory, agregado de Defensa de la Embajada de Reino Unido en Madrid;
- «Las operaciones anfibias del futuro: una visión de los Países Bajos», por el *brigadegeneraal* Ivo Moerman, comandante de la Infantería de Marina;
- «Las operaciones anfibias de futuro: una visión de Francia», por el general de división Hervé Pierre, exjefe de la 9.ª BIM;

- «Las operaciones anfibias del futuro: una visión de Italia», por el capitán de navío Pietro Tulumello, jefe de preparación de la Fuerza Anfibia italiana.

Octava sesión. «Futuro de las operaciones anfibias. Visión de Portugal, Estados Unidos y España»

- «Las operaciones anfibias del futuro: una visión de Portugal», por Filipe da Rocha Rei, *Commader Marine Corps*;
- «Las operaciones anfibias del futuro: una visión de Estados Unidos», por el coronel David Moore, U.S. MC Forces, Europe and Africa;
- «Las operaciones anfibias del futuro: una visión de España», por el coronel de Infantería de Marina Jaime Núñez Jiménez, JEMFIM.

Mesa redonda de autoridades de la sexta y séptima sesión:

- Italia: C.A. Massimilano Grazioso, comandante de la Fuerza Anfibia y de la Brigada Marina San Marco;
- Reino Unido: general de brigada Mark Totten;
- Países Bajos: *brigadegeneraal* Ivo Moerman, comandante de la Infantería de Marina;
- Francia: general de división Hervé Pierre, exjefe de la 9.^a BIM;
- España: general de división José Luis Souto Aguirre, COMGEIM.

Las sesiones se pudieron seguir en directo por el canal YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=AJJerQc40rE>

Presentaciones de libros

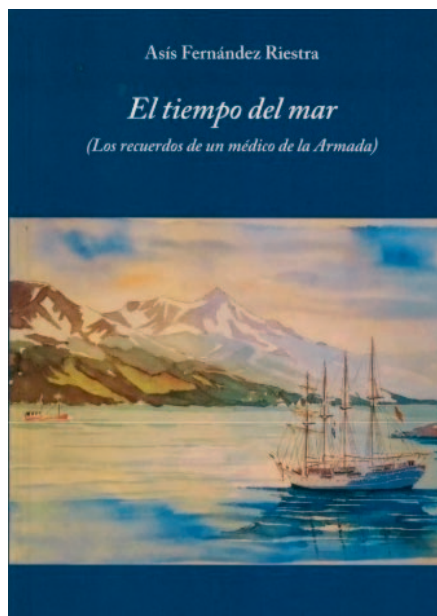
Entre marzo y mayo del año en curso, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada se han celebrado las presentaciones de los siguientes libros:

El 19 de marzo, «... *Y volcanes en el mar*». *Filipinas-España: cinco siglos de historia, 1522-2022*, de don José Enrique Gil-Delgado Crespo.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- D. Darío Villanueva Prieto, miembro de la Real Academia Española;
- D. José Enrique Gil-Delgado Crespo, autor.





La presentación se pudo seguir por el canal de YouTube de la Armada, en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/live/YIp2mNcIJnE>

El 3 de abril de 2025 se procedió a la presentación de *Boinas Verdes de la Armada. La Fuerza de Guerra Naval Especial*, de don Vicente Gonzalvo Navarro, coronel de Infantería de Marina.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Manuel Orti Pérez, general de brigada retirado de Infantería de Marina;
- D. Santiago José Acosta Ortega, coronel del CINA (IHCN);
- D. Vicente Gonzalvo Navarro, coronel de Infantería de Marina y autor.

La presentación se pudo seguir por el canal de YouTube de la Armada, mediante el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=JfBxMdgao2U>

El 8 de mayo de 2025 se presentó *El tiempo del mar. (Los recuerdos de un médico de la Armada)*, de don Francisco de Asís Fernández Riestra.

Intervinieron en el evento:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN);
- D. Juan Ángel López Díaz, coronel de Infantería de Marina retirado;
- D. Francisco de Asís Fernández Riestra, autor.

La presentación se pudo seguir por el canal de YouTube de la Armada, a través del siguiente enlace: https://www.youtube.com/watch?v=xyY0_ab9Fos

«Proyecto de digitalización de los viajes de exploración de los españoles por el Mar del Sur y más allá»

El «Proyecto de digitalización de los viajes de exploración de los españoles por el mar del Sur y más allá», dirigido por el capitán de navío Juan Ozores Massó, está enfocado a la digitalización de las derrotas o rutas marítimas realizadas por los españoles a lo largo y ancho de los mares del mundo, principalmente de aquellas relativas a la exploración del Pacífico o Mar del Sur y las costas americanas.

Estos viajes de exploración supusieron un decisivo avance científico al corroborar muchas de las aseveraciones sobre la Tierra que hasta entonces no pasaban de conjeturas; constituyeron un paso de gigante a escala mundial respecto del conocimiento, las comunicaciones y los intercambios de todo orden, e impulsaron el desarrollo de España y su proyección en el mundo.

Las derrotas o rutas marítimas fueron discutidas por diferentes historiadores y oficiales de la Armada y quedaron recogidas en una obra en tres tomos titulada *Descubrimientos españoles por el Mar del Sur*, publicada por la Editorial Naval en 1992. Además, esa información se ha completado con otro tipo de documentos históricos e imágenes encontradas en los archivos y bibliotecas nacionales.

A continuación relacionamos los últimos enlaces actualizados de navegaciones virtuales:

- 1.^a de Hernando de Grijalva: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-es/02cienciaihcn-10navegaciones-11exphernandogrijalva1>
- 2.^a de Hernando de Grijalva: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-es/02cienciaihcn-10navegaciones-12exphernandogrijalva2>
- 1.^a de Álvaro de Mendaña: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-en/02cienciaihcn-10navegaciones-09expalvaromendana1>
- 2.^a de Álvaro de Mendaña: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-en/02cienciaihcn-10navegaciones-09expalvaromendana2>



- Miguel López de Legazpi: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-en/02cienciaihcn> — 10 navegaciones — 02explegazpi
- Andrés de Urdaneta: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-en/02cienciaihcn> — 10 navegaciones — 05expurdaneta
- Bernardo de la Torre: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-en/02cienciaihcn> — 10 navegaciones — 04expbernardodelatorre
- Gonzalo Gómez de Espinosa: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-es/02cienciaihcn> — 10navegaciones — 06expgomezepinosa

Museo Naval. Exposición temporal



Del 11 de abril al 27 de julio de 2025 permanecerá abierta al público la exposición temporal «*ANNUS MIRABILIS. Salvador de Bahía, 1625: el crédito de España*», comisariada por David García Hernán, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Carlos III de Madrid, y por Berta Gasca Giménez, directora técnica del Museo Naval, e Inés Abril Benavides, del Área de Documentación.

Esta muestra conmemora los cuatrocientos años transcurridos de varias victorias importantes de las armadas y los ejércitos de Felipe IV, entre ellas la recuperación de San Salvador de Bahía, en manos de los holandeses desde 1624. Fadrique Álvarez de Toledo Osorio, capitán general de la Armada del Mar Océano, al mando de una flota combinada

hispanolusa logró este éxito para la Monarquía hispánica. Este hecho se refleja en el cuadro anónimo del siglo XVII, protagonista de la exposición, *Sitio y empresa de la ciudad del Salvador en la Bahía de Todos los Santos por D. Fadrique de Toledo Osorio*, que ha sido objeto de una minuciosa investigación historiográfica.

La exposición reúne un total de cincuenta piezas. Junto a los fondos del Museo Naval se exhibe material procedente de colecciones particulares y de instituciones como el Archivo General de Simancas, la Biblioteca Nacional, el Museo Nacional del Prado, el Museo Cerralbo, el Museo del Ejército o la Real Academia de la Historia.

Otras noticias

Ciclo de conferencias en Casa de América

El Museo Naval y Casa de América organizan el ciclo de conferencias *Annus Mirabilis: sitio y empresa de Salvador de Bahía en su cuarto centenario*, en torno a la exposición temporal organizada por aquel que permanecerá abierta del 11 de abril al 27 de julio.

El jueves 24 de abril, a las 18:30, tras las palabras de bienvenida del director de Casa de América y del almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, se pronunció la primera de las tres conferencias, «La recuperación de Bahía, imágenes contrapuestas», que expusieron Berta Gasca Giménez, directora técnica del Museo Naval, y Jaime García-Máiquez, del gabinete técnico del Museo Nacional del Prado, con Inés Abril Benavides, del Área de Documentación del Museo Naval y co-comisaria de la exposición, como moderadora.

Esta primera conferencia está disponible en <https://www.casamerica.es/historia/la-recuperacion-de-bahia>

El 27 de mayo, a las 18:30, José Manuel Santos Pérez, profesor titular de Historia de América en la Universidad de Salamanca y director del Centro de Estudios Brasileños, e Irene Vicente Martín, doctora en Historia y Civilización e investigadora del desarrollo social y político de Salvador de Bahía, disertaron sobre «La jornada del Brasil y su impacto cultural». Moderó la exposición Inés Abril Benavides.

El 24 de junio, a las 18:30, se programó la conferencia «La jornada del Brasil, retos y realidades», que expuso David García Hernán, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Carlos III y co-comisario de la exposición. Moderó el acto, de nuevo, Inés Abril Benavides.

El lector o la lectora interesados en ampliar esta información pueden pinchar en este enlace: <https://www.casamerica.es/historia/annus-mirabilis-sitio-y-empresa-de-salvador-de-bahia-en-su-iv-centenario>

Concierto «Mirabilia musicales en torno a la recuperación de Salvador de Bahía de Todos los Santos (1625)»

El miércoles 7 de mayo, a las 19:00, en el Auditorio del Museo de la Casa de la Moneda (Doctor Esquerdo 36, Madrid) se celebró un concierto a cargo del grupo de música barroca La Folía, dirigido por Pedro Bonet. El concierto se inscribe en los actos complementarios de la exposición temporal del Museo Naval «*ANNUS MIRABILIS. Salvador de Bahía, 1625: el crédito de España*», que permanecerá abierta hasta el 27 de julio.

El marco cronológico del programa del concierto fue, fundamentalmente, el reinado de Felipe IV, e incluía música de Corte de procedencia española, portuguesa y holandesa. Algunas de las piezas evocaban un ambiente bélico;

otras procedían de una época algo posterior y estaban vinculadas a los territorios que en el siglo XVIII se disputaron España y Portugal, en la zona limítrofe entre el virreinato de Perú y Brasil. Por último, en el repertorio también hubo un hueco para piezas enraizadas en la presencia histórica afroamericana en la zona, grupo que hoy día sigue constituyendo un componente fundamental de la población de Salvador de Bahía.

El lector o la lectora interesados en ampliar esta información podrán hacerlo por intermedio de este enlace: <https://www.museocasadelamoneda.es/actividades/conciertos-de-tarde>

Edición facsímil de Elogio histórico del brigadier de la Real Armada D. Cosme Damián de Churruca y Elorza



El Instituto de historia y Cultura Naval y la Fundación Santiago y Mercedes de Ybarra Condes de El Abra presentaron la edición facsímil de *Elogio histórico del brigadier de la Real Armada D. Cosme Damián de Churruca y Elorza*, escrito por don Julián de Churruca y Elorza y publicado en Madrid en 1806, así como el estudio introductorio *Churruca, 1450-1805. Linaje, historia, identidad*, del que es autor don Borja de Aguinalde y Olaizola.

En la presentación intervinieron don Juan Escrigas Rodríguez, capitán de navío y director del Museo Naval; don Santiago Ybarra Churruca, conde de El Abra y presidente del patronato de la fundación antes mencionada; don Borja de Aguinalde y Olaizola, correspondiente de la Real Academia de la Historia, y don Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, duque de Tetuán y académico de número de la Real de la Historia.

La presentación se pudo seguir por el canal de YouTube de la Armada, en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=9iXikFIoaxM>