

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Año XLIII

Primer semestre 2025

Núm. 167



MINISTERIO
DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XLIII

Primer semestre 2025

Núm. 167

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Presidente: D. Enrique Torres Piñeyro, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: D. Santiago José Acosta Ortega, coronel CINA, director del Departamento de Estudios e Investigación.

CONSEJO DE REDACCIÓN

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist.^a
D. Carlos Martínez Shaw, UNED
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia
D. David García Hernán, U. Carlos III
D. Enrique Martínez Ruíz, U. Complutense
D. José M.^a Blanco Núñez, cap. de navío
D.^a Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense
D. Mariano Cuesta Domingo, U. Complutense
D.^a Marta García Garralón, UNED
D. José Manuel Serrano Álvarez, Universidad de Valladolid

D. Pedro Pérez-Seoane Garau, cap. de navío
D. Iván Valdez-Bubnov, Universidad Autónoma de México
D. Juan Eserigas Rodríguez, cap. de navío
D. Carlos Posada Novoa, cap. de navío
D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D.^a M.^a Dolores González-Ripoll Navarro, CSIC
D.^a M.^a Dolores Elizalde Pérez-Grueso, CSIC
D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. Adolfo Morales Trueba, coronel

Secretario de Redacción: Juan Ozores Massó, capitán de navío

Redacción, Difusión, Distribución y Administración: D. Manuel Ángel Gómez Méndez, D.^a Laura Pérez Blanco, marintero.

Publicación semestral: Primer semestre de 2025.

Precio unitario revista: 5 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

Precio suscripción España: 8 euros.
Precio suscripción Europa: 13 euros.
Precio suscripción resto del mundo: 15 euros.

Dirección postal, tfno. y c.e.:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena 1, 1.^a planta.
28014 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27.
c.e.: RHN@mde.es

NIPO 083-15-091-7 (edición impresa)
ISSN 0212-467X (edición impresa)

NIPO 083-15-092-2 (edición en línea)
ISSN 2530-0873 (edición en línea)

Depósito legal M 16854-1983

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

CUBIERTA ANTERIOR: Vista del acorazado Jaime I y el crucero Reina Victoria Eugenia bombardeando las posiciones rifeñas durante el desembarco de Alhucemas (8 de septiembre de 1925)



Catálogo de Publicaciones
de la Administración General del Estado
<https://cpage.mpr.gob.es>



<https://publicaciones.defensa.gob.es>

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	7
<i>¡Colisión! ¡Colisión! ¡Colisión! El desembarco de Alhucemas, el día D-1 y un capitán de Estado Mayor</i> , por José María Blanco Núñez	9
<i>Don Antonio de Ulloa y la Royal Society</i> , por Francisco Sayáns Gómez	23
<i>Acerca de la tipología de las anclas romanas de hierro. Una revisión actualizada en base a los hallazgos arqueológicos de las últimas décadas</i> , por Pedro Perales Garat	51
<i>«Uncommon valor»: Abel Faraldo, un emigrante gallego en el Cuerpo de Marines de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial</i> , por Javier Fernández Castroagudín, Óscar Galansky López, Jesús González Beade y Rubén Travieso Díaz .	79
<i>Excmo. Sr. D. Joaquín Togores y Fábregues, ingeniero de la Armada e inspector general (1835-1904)</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	109
La Historia Marítima en el Mundo, por José Ángel del Río Pellón	129
La Historia Viva: <i>Dos naufragios con misterio: la Águila y el Wappen Van Hoorn</i> Noticias Generales	
Documento: <i>Registro del título de primer comisario ordenador de marina para D. Estevan Phelipe Fanales</i> , por Fernando Santos de la Hera	145
Recensiones: Marcelino González Fernández	153

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José María BLANCO NÚÑEZ nació en Ferrol el 7 de junio de 1945. Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1962 y permaneció embarcado durante catorce años. Ha mandado cuatro buques. Es diplomado en Guerra naval, Investigación militar operativa, Altos estudios internacionales y Estudios avanzados de historia moderna (UCM), y por el Nato Defence College en Roma y el Instituto Superior Naval de Guerra de Lisboa. Se halla en posesión de diversas condecoraciones nacionales y extranjeras, es numerario de la Real de la Mar y de la Academia de Ciencias y Artes Militares, y correspondiente de la Real de la Historia y de las academias de Marina de Portugal y Almirante Brown de Buenos Aires. Es premio Virgen del Carmen y Marqués Santa Cruz de Marcenado y ha publicado diversas obras a título personal y colectivo.

José Ángel del Río PELLÓN es licenciado en Ciencias Náuticas y Transporte Marítimo por la Universidad de Santander, y autor de *Tiburones de acero*, *As de ases*, *Torpedos en el Cantábrico* y *Nafragios en la costa de Guipúzcoa*. Ha publicado asimismo «¡Que vienen los rusos!» y «Auf Wiedersehen, Cádiz» (artículo dividido en dos partes), en la *Revista Española de Historia Militar*, y «La tragedia del monte Gorbea», «Fuego amigo», «Héroes anónimos» y «El UC-52 en Cádiz», en la *Revista General de Marina*.

Pedro PERALES GARAT es licenciado en Geografía e Historia (UNED, 1999), con diploma en Estudios Avanzados en Arqueología y Prehistoria. Asimismo ha completado numerosos cursos de ampliación de estudios. Nacido en Ferrol en 1957, entre 1975 y 1995 prestó servicio en la Armada como oficial del Cuerpo General (AS y TAO), donde ocupó destinos sobre todo de mar (mando anfibio, dragaminas y fragatas) y como profesor (EAS Bustamante). Ha sido arqueólogo en el equipo del Proyecto Arabia para excavar y consolidar el castro de Elivña (2005-2007). Como historiador ha dado clases (CHA Ferrol y ENM), cursos sobre historia de la Armada (UCM, UNED) y conferencias sobre arqueología e historia naval. Ha publicado algunos libros técnicos y varios artículos sobre arqueología e historia, y participado en tres obras históricas colectivas. En 2021 recibió el Premio Virgen del Carmen, en la categoría Diploma de Honor. Actualmente es capitán de fragata retirado y asesor-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Fernando SANTOS DE LA HERA es doctor en Historia y máster en Documentos y Libros. Archivos y Bibliotecas. Actualmente ocupa el puesto de técnico superior de archivos, dentro del Cuerpo Facultativo de Archiveros del Estado, en la sede Juan Sebastián de Elcano del Archivo Histórico de la Armada. Entre sus varias publicaciones merecen destacarse «Las lecturas de Melchor Salazar Mendoza, rector del Colegio-Universidad de Osuna (1565)» (*Archivo Hispalense*, 98/297-299) y *El libro en la catedral de Sevilla en el siglo XVII* (Diputación Provincial de Sevilla).

Francisco SAYÁNS GÓMEZ es capitán de navío ingeniero e ingeniero naval y oceánico. Diplomado en Ingeniería Nuclear, es *Master in Business Administration* y doctor en Historia del Arte con la tesis «La imagen del Cosmos en el Altomedievo. Iconografía de los planisferios celestes». Se doctoró también en Antropología Social y Ciencias de las Religiones, con las tesis «Etnografías del Protectorado español de Marruecos. Una revisión de la labor antropológica de la Intervención Militar» y «Las cofradías sufíes en Marruecos. El caso del Rif», respectivamente. Ha publicado una treintena de trabajos de investigación académica en diferentes revistas científicas de prestigio, tocantes a temáticas tan diversas como la ingeniería, la historia, la astronomía medieval, la simbología del románico, la conografía celeste medieval, la antropología, la religión musulmana o las cofradías sufíes del Norte de África.

Javier FERNÁNDEZ CASTROAGUDÍN es profesor asociado de la Universidad de Santiago de Compostela (USC), ha superado el Curso de Especialización Universitaria en Historia Militar y es máster en Historia Militar (USC). Sus líneas de investigación se centran en las enfermedades

y la organización de los servicios médicos militares durante los siglos XIX-XX y en los emigrantes gallegos reclutados en el ejército estadounidense durante la Segunda Guerra Mundial, en el seno del Grupo de Investigación Manuel Otero. Ha presentado comunicaciones en el XVIII Congreso de la Sociedad Española de Historia de la Medicina, el XVI Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea, el congreso «La Guerra Civil en perspectiva histórica», el III Congreso de Guerras Coloniales y el VIII Congreso Internacional ASEHISMI: «La historia militar en la sociedad». Ha publicado asimismo trabajos en la *Revista Universitaria de Historia Militar*, la *Revista de Historia Militar*, *Aeroplano: Revista de Historia Aeronáutica* y los *Cuadernos de Estudios Gallegos*, y colaborado en las obras colectivas *Ámbitos y designios de la guerra civil española, 1936-1939* (Sílex, 2024) y *Combatientes en las guerras coloniales* (Dykinson-Universidad Rey Juan Carlos, 2023). Castroagudín es asimismo autor de reseñas bibliográficas para *Army History*.

Óscar GALANSKY LÓPEZ, Rubén TRAVIESO DÍAZ y Jesús GONZÁLEZ BEADE son miembros del Grupo de Investigación Manuel Otero, recreadores históricos y comunicadores audiovisuales. Sus líneas de investigación son los emigrantes gallegos reclutados en el ejército estadounidense durante la Segunda Guerra Mundial, y las armas y el equipamiento militar histórico. Han presentado comunicaciones en el XVI Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea y el VIII Congreso Internacional de la Asociación Española de Historia Militar (ASEHISMI), celebrado bajo el lema «La historia militar en la sociedad», y son coautores de diversos artículos en *Aeroplano: Revista de Historia Aeronáutica* y los *Cuadernos de Estudios Gallegos*.

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. En el campo profesional, es especialista en Sistemas de detección de tiro y de detección y localización de objetivos y en Informática militar, está en posesión de la Aptitud para mandos superiores y es *Hawk Officer Nom-US* y oficial táctico Hawk-mejorado. Ha desarrollado actividades relacionadas con la cultura de defensa y el patrimonio histórico-artístico militar como secretario general de la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar de Cartagena y en calidad de director del Aula Comandante Villamartín. Habiendo superado, en la Universidad Politécnica de Cartagena, los periodos de docencia e investigación del 3.º ciclo, en el programa de Logística y Tecnología para Sistemas de Defensa, se le ha reconocido la Suficiencia Investigadora. Es autor y coautor de varias obras y ha dirigido cursos de verano en la Universidad Politécnica de Cartagena y la Universidad del Mar.

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

Abrimos con este número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL el año 2025, dedicando su portada y su primer artículo a una de las importantes conmemoraciones que la Armada celebra este año: el desembarco de Alhucemas (1925). Alhucemas fue la operación anfibia –además de conjunta y combinada– más importante llevada a cabo con éxito por un ejército moderno (con artillería, carros de combate, aviación y buques de guerra) antes de la Segunda Guerra Mundial. Por añadidura, se ejecutó en un momento en que muchos desconfiaban del éxito de este género de acciones tras la experiencia de Galípoli. Al recuerdo de esta importante operación hemos dedicado nuestra portada y el primero de los artículos de este número.

Varias efemérides más de gran relevancia se celebran este año, de las que se ocuparán varios artículos del próximo número, aunque quisiéramos resaltar aquí una a la que se ha dedicado la VI Jornada Histórica de la Armada: el 240.º aniversario del decreto de Carlos III que establece el nuevo «Pabellón nacional de Guerra de Marina». La bandera de todos los españoles «vino del mar», tal y como se proclama en el vídeo didáctico y divulgativo que el Instituto de Historia Naval ha elaborado y difundido para poner el foco sobre este aniversario. Es inevitable sentir una punzada de legítima emoción al pensar que nuestra bandera ondeó por primera vez, hace casi dos siglos y medio, desde la driza de un navío de la Real Armada.

Para concluir, hemos de mencionar que, junto al resto de secciones de la REVISTA, cuatro artículos acompañan al mencionado inicialmente. Tres de ellos versan sobre personajes notables por una u otra razón, cada uno en su ámbito: don Antonio de Ulloa, eminente marino y científico que no necesita presentación; el también marino y destacado ingeniero don Joaquín Fábregas, inspector general del cuerpo en la Armada a principios del siglo xx; y, por último, el soldado voluntario del Cuerpo de Marines de Estados Unidos Abel Faraldo, emigrante español que combatió en alguno de los escenarios más duros del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial.

Finalmente, nuestros lectores podrán encontrar un artículo sobre la tipología de las anclas romanas de hierro que seguro atraerá su atención, y con el que la REVISTA se adentra también en el campo de la arqueología submarina. Esperamos como siempre que todos ellos sean de su agrado.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL actualiza periódicamente la lista de suscriptores, actualización que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de los datos de nuestro archivo. Con este motivo, apelamos a la amabilidad de nuestros suscriptores para que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén realizando cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o de domicilio. Hacemos notar que, cuando la dirección de envío corresponda a un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no solo 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 también a la venta en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 5 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de MENA 1, 1.ª PLANTA
28014 MADRID (ESPAÑA)
TELÉFONO: 913 12 44 27
C/E: RHN@mde.es

¡COLISIÓN! ¡COLISIÓN! ¡COLISIÓN! El desembarco de Alhucemas, el día D-1 y un capitán de Estado Mayor

José María BLANCO NÚÑEZ
Capitán de navío (retirado)
Madrid, España

Recibido: 10/02/2025 Aceptado: 25/03/2025

Resumen

Este año se cumplirá el primer centenario del desembarco de Alhucemas, y este artículo describe un accidente surgido la víspera de dicha acción –accidente que pudo tener graves consecuencias– para dar una idea del estado de la técnica naval, del adiestramiento y de la dificultad de las operaciones en aquel momento. También quiere destacar el gran esfuerzo recopilador y catalogador de todo lo encontrado sobre este asunto en las diferentes secciones de los archivos de la Armada, tanto en las del Álvaro de Bazán como en las del flamante Juan Sebastián Elcano. El accidente mencionado figura en diversas publicaciones, de la época y actuales, pero en ellas el suceso aparece cuajado de errores y contradicciones. Esta investigación *primaria* ha procurado establecer, tras analizar los partes de campaña encontrados, las causas y el desenlace de tal accidente.

Palabras clave: operaciones anfibias, desembarco, Alhucemas, escuadra, colisión.

Abstract

This year marks the first centenary of the landing at Al Hoceima, and this article describes an accident that occurred the day before the landing, which could have had serious consequences, in order to give an idea of the state of naval technology, training, and the difficulty of operations at that time. It also aims to highlight the significant effort to compile and catalog everything found on this subject in the various sections of the Navy's archives, both those of Don Álvaro de Bazán and the newly established Juan Sebastián Elcano. The accident described appears in various publications, both contemporary and current, but is full of errors and contradictions. This primary research has attempted to establish, after analysing the campaign reports found, the causes and outcome of the accident.

Keywords: Amphibious operations, landing, Alhucemas, Naval squadron, collision.

CON motivo de que, en el año entrante, se cumplirá el primer centenario del desembarco de Alhucemas, los archiveros del flamante Archivo General de la Armada Juan Sebastián Elcano (AGAJSE) y los del antiguo y señero Don Álvaro de Bazán han hecho un gran esfuerzo recopilador y catalogador de todo lo encontrado sobre este asunto en sus diferentes secciones¹. Para comenzar a conmemorar dicha efeméride hemos redactado este artículo, que refleja un hecho poco conocido y trata de destacar las dificultades tácticas encontradas para cumplir cometidos aparentemente secundarios pero que, considerados en el amplio contexto de esta operación combinada y conjunta, pudieron ser vitales para alcanzar el éxito.

Recordemos ciertas obviedades. En 1925, los barcos carecían de radar, y algunos, de estaciones de Telegrafía Sin Hilos (TSH) —a los cañoneros tipo Recalde se las instalaron en 1924—. La giroscópica de Hermann Anschütz-Kaempfe se estrenó en 1908; la de Sperry comenzó a estar disponible a partir de 1913. Una de esta clase se instaló en el *Alfonso XIII*, primera de la que se dispuso en la Armada, pero muchos de los buques presentes en Alhucemas carecían de dichas agujas. Por otra parte, la dificultad de estimar con precisión las fuertes corrientes del Estrecho y las habituales cerrazones veraniegas de niebla produjeron pérdidas muy lamentables, como la del cañonero *General Concha* (1913) y la del acorazado *España* (1924).

En la noche del día 7 de septiembre de 1925, víspera del desembarco de Alhucemas, el destructor *Alsedo* fue abordado por el cañonero *Cánovas del Castillo*; luego, sería reparado de urgencia en Melilla y, enseguida, definitivamente en Cartagena. Sin embargo, en la bibliografía especializada encontramos las contradictorias informaciones siguientes:

(1) En la tarea también colaboró la Fundación Museo Naval, a través del becario Dr. D. Jorge Pintado Torres, el cual se dedicó en exclusiva a la catalogación de la aludida documentación y ha realizado un trabajo impecable.

Fernández Núñez (2014, pp. 81, 172, 173 y 233) nos dice que «el 7 de septiembre el *Alsedo* será abordado por el *Dato* (...) El *Velasco*, el 12.09.25, lo será por el *Cánovas del Castillo* debido al fuerte temporal»; por su parte, Quintana Martínez y Llabrés Bernal (1928, p. 285) afirman:

«La noche [del 7 al 8] se presentó obscura, teniendo que lamentar el abordaje del destructor (*sic*) *Alsedo* con el cañonero *Cánovas del Castillo*, aunque ambos maniobraron rápidamente evitando violencia en el choque, el espolón del último ocasionó en el costado de aquel una vía de agua que fue inmediatamente taponada con el pallette de colisión y remediada con cemento en Melilla, pero que le obligó a marchar a Cartagena.

Por las circunstancias en que la colisión se efectuó, el almirante de la Escuadra la consideró como inevitable».

La misma obra nos dice en la página 306 que el 12 de septiembre, frente al Morro Nuevo, hubo una colisión entre el *Velasco* y el *Recalde*, cuyas vicisitudes son casi idénticas a las recogidas en la anterior información sobre la del *Alsedo*: «... tuvo que salir para Melilla y después convenientemente escoltado hasta Cartagena donde por la S.E.C.N. fue reparado ...» Esta información no aparece en los historiales de ambos buques resumidos y publicados en *Buques de la Armada española*.

Y, por último, esta es la versión que del lance nos ofrece la Wikipedia: «Los tres [clase *Alsedo*] participaron en el Desembarco de Alhucemas (...) el 12 de septiembre el *Canalejas* abordó al destructor *Velasco* que tuvo que retirarse con una grave avería».

Como habrá comprobado el lector, hay versiones para todos los gustos; por eso, ante estas contradicciones, nos pareció interesante averiguar lo que realmente aconteció, y para ello recurrimos al flamante Archivo General de la Armada Juan Sebastián Elcano, donde pudimos leer todos los partes de campaña de los buques de la Escuadra y encontramos, entre los del *Alsedo*, la verdad del cuento...

El material

Los barcos implicados en esta acción –un rápido destructor y un lento pero bien armado cañonero– eran casi gemelos; el *Cánovas* se entregó a la Armada el 7 de diciembre de 1924, y el *Alsedo*, el 22 de agosto anterior. Ambos figuraban como cabezas en sus respectivas series (de tres buques cada una). Debido a la escasez de materiales derivada de la Primera Guerra Mundial, su construcción se vio muy demorada, como le había ocurrido al acorazado *Jaime I*.

Los nuevos destructores supusieron un gran avance respecto de los tres anteriores, de la clase Bustamante. Los cañoneros eran una mejora de los cuatro de la serie Lauria. Estas series precedentes fueron fruto de la ley Maura-Ferrándiz de 7 de enero de 1908. Los cañoneros serían entregados entre 1911-1912, y los destructores, entre 1913 y 1914.

FECHAS DE ALTA Y DE BAJA EN LA ARMADA DE LOS BUQUES DE LAS SERIES
ALSEDO Y CÁNOVAS

<i>Nombre del buque</i>	<i>Alta (entregado)</i>	<i>Baja en la Armada</i>
Alsedo (D)	22/8/1924	11/12/1959
Velasco (D)	27/12/1924	9/4/1957
Lazaga (D)	17/8/1925	20/2/1961
Cánovas del Castillo (C)	7/12/1923	11/12/1959
Canalejas (C)	13/9/1924	17/9/1951
Dato (C)	29/5/1925	25/5/1953

(D): destructor; (C): cañonero

Estos seis buques fueron fruto de la tercera ley del almirante Miranda (17/2/1915). Las órdenes de ejecución para los destructores se firmaron en 1 de marzo de 1916, y para los cañoneros, el 29 de enero de 1916. Los primeros eran comparables a los franceses de la clase Enseigne Gabolde y a los ingleses de la Marksman. Los segundos, junto a los cuatro de la clase Lauria, *dieron muchísimo juego* en las costas africanas debido a su escaso calado, su potente artillería, su notable autonomía y su capacidad de transporte. Estas eran sus características técnicas:

	<i>Eslora</i>	<i>Manga</i>	<i>Puntal</i>	<i>Desplazamiento</i>	<i>Máquinas</i>	<i>Combustible</i>	<i>Potencia</i>	<i>Velocidad</i>	<i>Autonomía</i>
Destructores	86,5 m	8,23 m		1.337 t plena carga	2 turbinas vapor, 4 calderas Yarrow	Fueloil	33.000 CV	34n; 37 n en pruebas	2.500 millas a 15 n
Cañoneros	81,15 m	10,81 m	5,4 5m	1.335 t plena carga	2 máqs. alternativas triple expansión 2 calderas Yarrow	Carbón	1.700 CV	18 n	5.600 millas a 15 n

Respecto al armamento, los destructores llevaban 3 montajes sencillos de 101,6 mm x 40 c Vickers y 4 tubos lanzatorpedos de 533 mm para torpedos W-35, y estaban provistos de dirección de tiro y telémetro; los cañoneros, 4 montajes sencillos de 101,6 mm x 40 c Vickers y 2 de 47 mm x 50 c,

más 2 ametralladoras Pompom de desembarco, y no contaban con dirección de tiro. La dotación de los destructores ascendía a 86 hombres, y la de los cañoneros, a 134, incluida una sección de Infantería de Marina.

Tras su entrega a la Armada, los destructores se fueron integrando en la Escuadra de Instrucción, y los cañoneros, en las Fuerzas Navales del Norte de África (FNNA). El último destructor en incorporarse, veinte días después de su entrega a la Armada, fue el *Lazaga*, que lo hizo el 10 de septiembre de 1925, es decir, el día D-2, al mando del capitán de fragata don Fernando Pérez Ojeda. Así pues, esta era su primera campaña «de guerra» aunque, admitimos, aquello no fue realmente una guerra en el sentido legal de la palabra, sino el sometimiento de la sublevación contra el sultán de Marruecos de unas cabilas que querían formar la República Independiente del Rif, cabilas a las que España dominó en defensa de la unidad del sultanato.

Los actores principales

Don José María Gámez y Fossi (nacido el 23/6/1875, ingresó en el servicio el 10/7/1890) estaba embarcado en el crucero *Alfonso XII*. No participó en los combates de Santiago o Cavite. Era capitán de fragata desde el 1 de agosto de 1920. Después de mandar el *Alsedo*, ascenderá a capitán de navío el 8 de marzo de 1928. Tras apenas un año de agregado naval en París, el 21 de mayo de 1928 pasó a mandar el acorazado *Alfonso XIII*. Ascendió a contralmirante el 28 de diciembre de 1930, siendo nombrado ayudante de campo de su majestad el rey, y a vicealmirante, el 3 de agosto de 1935 –recuerde el lector que la República había suprimido el empleo de almirante–. El 13 de junio de 1936 será nombrado jefe de la base naval principal de Cádiz, y en 1938, comandante general del departamento de Ferrol. Pasó a la reserva el 27 de julio de 1939, y el 16 de agosto siguiente, permaneciendo en dicha situación, pasó nuevamente al departamento de Cádiz² y, definitivamente, a la 2.^a reserva el 30 de julio de 1940³. Falleció el 20 de enero de 1944⁴.

Da la casualidad de que el comandante del *Cánovas*, el capitán de fragata don Félix González y Castañeda (nacido el 10/3/1874, ingresó en el servicio el 10/1/1890 –por entonces las promociones eran semestrales–), era el anterior a Gámez en el escalafón y poseía idéntica antigüedad en el empleo. Aunque pertenecía a la promoción anterior (FDEZ. NÚÑEZ y BLANCO NÚÑEZ: 2008, promociones 292 y 293), la guerra de Cuba y Filipinas y la Escala de Tierra (por cierto, suprimida por Primo de Rivera por ser la única del Estado español donde el ingreso se producía sin ocasión

(2) BOE 231, de 19/8/1939. Decreto del Ministerio de Marina de 16/8/1939, p. 4558.

(3) Decreto del Ministerio de Marina de 30/7/1940.

(4) *Diario Oficial del Ministerio de Marina* 109, de 12/5/1944.

de vacante) *los juntaron*. Don Félix, que había sido alférez de navío del *Vizcaya* durante el combate de Santiago de Cuba (3/7/1898), falleció, siendo capitán de navío⁵, en 1930, tras pasar unos años, sin destino, en Barcelona.

El capitán del Cuerpo de Estado Mayor don Ángel López Pardo (nacido en 1891, ingresó en el servicio en 1911), en 1931 pasó a la Comisión Geográfica del Ejército (Pozuelo de Alarcón, Madrid). El 20 de junio de 1936 ascendió a comandante y fue destinado de ayudante a la 1.^a División del Ejército. Iniciada la Guerra Civil, pasó a servir en el Estado Mayor Central, que mandaba el coronel Ramiro Otal Navascués (ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO: 2010, p. 143). Parece ser que después se pasó al bando nacional, y no lo encontramos en los escalafones posteriores a 1940.

Los hechos

Por los partes de campaña firmados por el comandante del *Alsedo*⁶ (el capitán de fragata Gámez, que lo mandaba desde su puesta de quilla) y elevados al comandante general de la Escuadra, vicealmirante D. Francisco Yolif y Morgado, sabemos que...

Día 6 de septiembre de 1925

La Escuadra, a la que el 9 de mayo de 1925 se le había ordenado concentrarse en Algeciras el 5 de junio siguiente (por tanto, la decisión de desembarcar en Alhucemas se tomó antes de acordar la cooperación francesa), zarpó de allí a las 10:30. El *Alsedo* ocupó su puesto, a estribor de la capitana (*Alfonso XIII*), y el régimen ordenado fue de once nudos. A las 13:50 fondearon (el *Alsedo*, en 9 m de agua) en la ensenada de Río Martín, donde embarcó el general en jefe y presidente del Directorio, don Miguel Primo de Rivera, quien izó su insignia en el *Alfonso XIII*. A las 14:54 levaron, formaron de nuevo y pusieron rumbo a Alhucemas.

A las 15:20, estando a la vista de Uad Lau, se tocó zafarrancho de combate y el *Alsedo* ocupó su puesto en la formación de bombardeo n.º 2 (véase el gráfico de la página siguiente). Roto el fuego y «parada la Escuadra», se aguantó en ese puesto hasta las 18:50, en que se ordenó a cruceros y destructores tender una cortina de humos, lo que ejecutaron siguiendo aguas del *Blas de Lezo*. A las 20:00 la Escuadra formó en línea de fila, orden natural.

(5) *Gaceta de Madrid* 288, de 15/10/1930, p. 226.

(6) AGAJSE 7634-311 contiene tres partes, dos de ellos numerados, y los tres fechados y firmados: 7 de septiembre, en la mar; n.º 504 de 10 de septiembre, en Melilla, y n.º 493 de 6/10/1925 en Cartagena. Además, contiene los partes de novedades de material y personal del 2.º comandante.

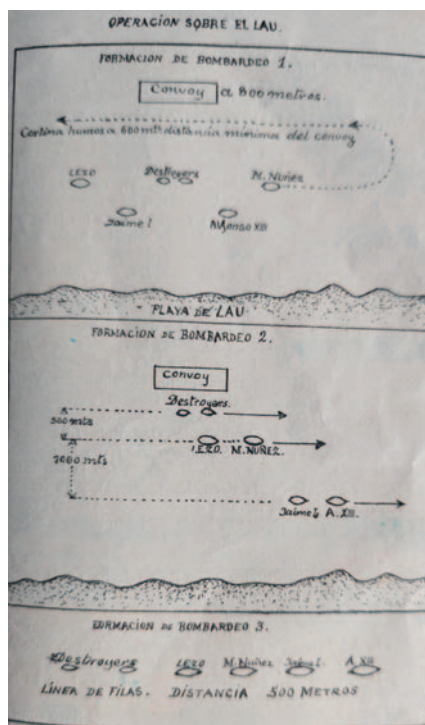
Día 7 de septiembre 1925

A las 6:20, y a la vista de Alhucemas, se ordenó línea de fila por divisiones y régimen de ocho nudos.

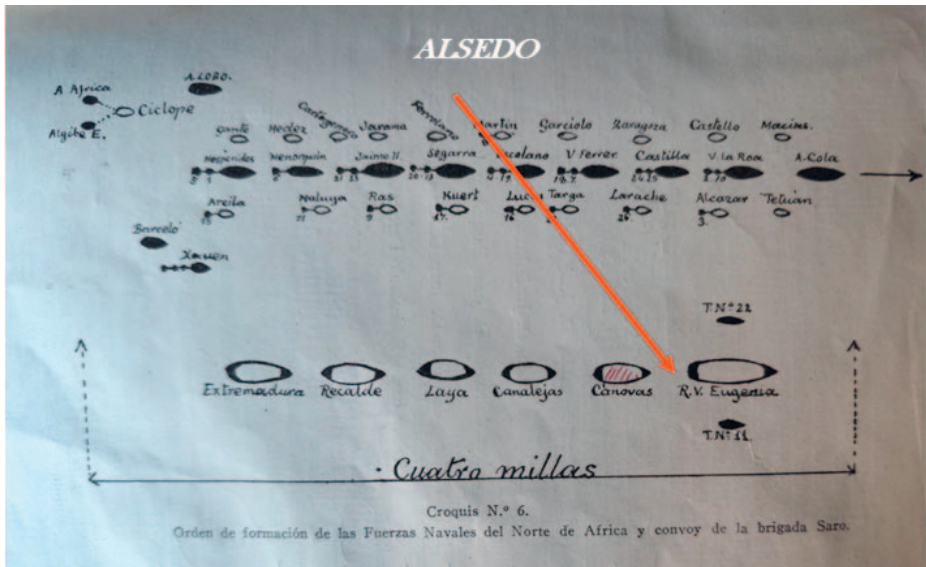
A las 7:00, el *Alsedo* recibió un bote de la capitana con pliegos y un paquete cerrado para entregar al almirante francés «que debía estar en Sidi Dris». Así pues, salió a veintidós nudos en demanda del *Paris*, al que encontró batiendo la costa con toda su artillería. Arrió el bote, envió a un oficial a efectuar tal entrega, y al mediodía el buque quedaba reintegrado en la Escuadra. Dos horas más tarde, el almirante le ordena ponerse al habla con la capitana, lo que cumplimentó inmediatamente: «... nos ordenó arriar un bote en el que vino a bordo el capitán del Cuartel General, Sr. López Pardo que manifestó tenía que entregar un oficio al almirante francés, a diversos generales del Ejército y a algunos jefes de servicio de él, que se encontraban en el convoy que había salido de Melilla ...»

En virtud de esas órdenes, a las 14:30 el comandante del *Alsedo* hizo por el convoy de la columna del general Fernández Perez, que le demoraba, según su estima, al nordeste y seis millas. Hecho el *rendez-vous* con el convoy, el citado capitán cumplió con su misión y, en diversos barqueos, fue entregando los sobres, excepto el dirigido al general Sanjurjo, «...por no encontrarse dicho general entre los diversos buques en que se buscó...».

Sanjurjo había embarcado en el *Dato*, que salió en demanda del convoy de la brigada Saro. A la vista de las condiciones meteorológicas y de la dificultad de agrupar y formar a las barcasas para el desembarco, a primeras horas del día 7 (día D original) se celebra una reunión en la capitana (*Alfonso XIII*), a la que asistieron, además del general Primo de Rivera y el almirante de la Escuadra (vicealmirante Francisco Yolif y Morgado), el jefe de la división de desembarco (general Sanjurjo) y el de las FNNA (contralmirante Eduardo Guerra Goyena). En la reunión se decidió posponer el desembarco veinticuatro horas, y Primo de Rivera ordenó enseguida redactar una nueva orden, que será *la madre del cordero* del episodio que estamos relatando. Sanjurjo estuvo después embarcado en el torpedero 22, antes de trasladarse por fin al crucero *Reina Victoria Eugenia*, insignia y guía del convoy de Ceuta; de ahí que no le encontrasen a la primera.



Formaciones de bombardeo. (QUINTANA MARTÍNEZ y LLABRÉS BERNAL: 1928, p. 255)



Convoy de Ceuta, que tuvo que atravesar el *Alsedo*. (QUINTANA MARTÍNEZ y LLABRÉS BERNAL: 1928, p. 263)

Volvamos a la Escuadra. Con ella en movimiento, y estando tanto avante con el Morro Nuevo, gobernando al noroeste, el *Alsedo* recibió orden de formar en línea de fila, rumbo oeste y velocidad de seis nudos. El comandante obedeció, y a partir de aquí, con el ocaso aproximándose, el capitán López Pardo insistió repetidamente en

«la urgente necesidad de entregar su oficio al general Sanjurjo y –sigue diciendo el comandante– aunque varias veces le manifesté que la orden de formación había sido dada por el barco en el que iba el general comandante en jefe, y que yo había manifestado que el oficio no había sido entregado, volvió repetidas veces a insistir queriendo salvar su responsabilidad y afirmando que ese oficio era la orden de desembarcar en la playa de la Cebadilla al amanecer siguiente y añadiendo que el general en jefe quería tener la firma de dicho general, como ya había hecho con los destinatarios de los otros oficios cuyas firmas me enseñó ...»

Este último testimonio es muy importante, pues constata la elección de la playa de la Cebadilla en lugar de la de Ixdain, que era la prevista en el plan primitivo y en la que finalmente varó, por mor de corrientes y vientos, la primera oleada conducida por el capitán de fragata don Carlos Boado Suanzes, jefe del Estado Mayor de las FNNA. La varada en Ixdain evitó que los desembarcados topasen con una especie de campo terrestre minado (bombas enterradas en la arena, con dispositivo eléctrico para hacerlas explotar), ubicado en el centro de la Cebadilla y dominado desde las alturas vecinas por posiciones rifeñas.

Volviendo al comandante del *Alsedo*, ante la infatigable insistencia del capitán López, estimando el interés del caso, y de acuerdo con las instrucciones recibidas previamente, rompió el silencio radio y por TSH comunicó al almirante de la Escuadra lo que ocurría. A las 22:30, ya noche cerrada, recibió orden de gobernar en demanda del *Reina Victoria Eugenia*, insignia del contralmirante Guerra Goyena, donde debía encontrarse el general Sanjurjo.

Obedeciendo esta última orden, arrumbó en demanda, esta vez, del convoy de Ceuta (general Saro), que le demoraba al norte y unas ocho millas (recuerde el lector que faltaban quince años para la aparición del radar a bordo de los buques, y diez más para tenerlos en la Armada), y «al empezar a cruzar los barcos destacados de él sobrevino la colisión con el *Cánovas* y, a los pocos minutos pasé a V.E. [el comandante general de la Escuadra] mi oficio de fecha 7 en que le daba cuenta hasta fondear en Melilla»⁷.

En el siguiente parte de campaña⁸ leemos los detalles de la colisión. A las 22:50, el *Alsedo* comenzó a gobernar en demanda del convoy. En su derrota se cruzó con un vapor que llevaba sus luces encendidas, y acto seguido, con otro que solo llevaba las luces de situación (verde y roja), al que gobernó e identificó: era el transporte de la Armada *Almirante Lobo*. La noche era de luna clara, y el comandante del *Alsedo*, al verlo sin las luces de topes, pensó que estaba parado.

En 21 de febrero de 1897 se aprobó el «Reglamento revisado para evitar los abordajes en la mar», el primero que fijó normas sobre luces de situación, rumbo y gobierno de los buques. Lo editó la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos y lo hemos consultado. En 1925 regía el primer «Convenio sobre seguridad de la vida humana en la mar» (SOLAS, «Security Of Life At Sea»), que se revisará en Washington (1927) y en Madrid (1931). Pero no hemos encontrado las del Reglamento vigente entonces. Las del Convenio de 1972 (*Reglamento internacional...*), que revisó y actualizó el Reglamento de 1960, para un buque parado contempla en su regla 27: «Buque sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida (...) deberán exhibir dos luces rojas visibles en todo el horizonte en línea vertical, en el lugar más visible y, si llevan arrancada, deberán llevar encendidas las luces de situación (verde y roja) y la de alcance...»

Por tanto, según este reglamento, el ver solamente las luces de situación no debe inducir a pensar que el barco está parado. Cuando lucen en solitario, sin las blancas de los topes, corresponden (como en el reglamento de 1897) a un velero en movimiento, que deberá llevar también la luz de alcance, pero en los convoyes de Alhucemas no había veleros.

Enseguida, el comandante divisó otro buque, que llevaba encendidas las mismas luces y un proyector, y volvió a pensar que estaba parado; entonces

(7) Unido al AGAJSE 7634-311.

(8) AGAJSE 7634-418, unido al 311.

«lo goberné a no darle, pero, cuál sería mi sorpresa al ver que se nos venía encima y nos abordó por medio barco a la altura de la cámara de calderas de popa. En el momento en que nos abordó oí que su comandante me decía que estaba andando, le dije por qué no llevaba [luces de] topes y contestó que lo tenía prohibido, abordándonos en aquel momento. De estos hechos es testigo el capitán López Pardo, serviolas y timonel y no oficial alguno pues iban descansando».

Esto es difícilmente entendible hoy en día, pues el oficial de guardia no debería ir «descansando». Entendemos que la dotación del barco era muy reducida. El 2.º comandante era un teniente de navío, en este caso don José Nieto Antúnez, y debería haber tres alféreces de navío. Puede ser que, por *lo movido* (como hemos visto) del día, el comandante decidiera quedarse solo en el puente durante la prima (la primera guardia de la noche, de 20:00 a 24:00), pero en los muchos años en que hemos estado en activo, en diferentes tipos de barcos, jamás hemos sido testigos de una decisión semejante.

No hemos podido determinar quiénes eran los alféreces de navío embarcados en ese momento en el *Alsedo*, porque en el *Estado General de la Armada* de 1926, cuando llegamos a los oficiales de ese empleo, en la columna «Destino» leemos: «Escuadra», dado que su almirante podía repartirlos o transbordarlos según las necesidades del servicio.

El comandante continúa diciendo que, acto seguido, convocó junta de oficiales para decidir si dirigirse a Melilla o a Cartagena, ante el desconocimiento del estado de los mamparos estancos y del desgarrar producido en las planchas. La opinión (expresada reglamentariamente, de moderno a antiguo) dominante fue dirigirse a Melilla, con la que se conformó el comandante; en esas llegó el remolcador *Cíclope*, que convoyará al *Alsedo* hasta Melilla sin necesidad de darle remolque, aunque sí le pasó su pallette de colisión, que se dio para reforzar el de a bordo. La cámara de calderas de popa quedó inundada al nivel exterior, los compartimentos estancos no cedieron, y el barco «ni escorado está»; así, por sus propios medios, llegó a Melilla. La aleta del buque impidió la estanqueidad total del compartimento inundado, y lo que se ganaba con el achique de las bombas se recuperaba enseguida, lo que se solucionó, al llegar a Melilla, con cajones de madera que se rellenaron de cemento.

Y finaliza el capitán de fragata Gámez con un rasgo de caballerosidad: «He sido abordado por estribor por lo tanto el barco abordador *Cánovas del Castillo* no tenía que gobernar», es decir, «soy el culpable y mi compañero no tiene culpa alguna», lo que concuerda con el que no «hubiese oficiales en el puente» o sea, «el único culpable soy yo».

Por los partes del 2.º comandante, sabemos que no hubo novedad alguna en relación con el personal, ni contusos ni heridos.

Reparado de urgencia en Melilla, el *Alsedo* salió enseguida para Cartagena, escoltado por el cañonero *Recalde*; y, una vez que el comandante recibió un radio del *Cánovas* diciéndole que en Tres Forcas la mar estaba llana, pues llevaban varios días de levante fuerte, efectuó el viaje a nueve nudos y rumbo

¡COLISIÓN! ¡COLISIÓN! ¡COLISIÓN! EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS...

directo. Llegó a Cartagena el 19 de septiembre de 1925, siendo varado inmediatamente en el dique seco.

Al haber sido construido allí, el barco fue reparado en tiempo récord, en la Constructora Naval: «... remplazaron la plancha dañada y le cortaron la de debajo de ella, remplazando la mitad de popa, cortaron seis cuadernas y empalmaron seis trozos nuevos ...» El día 27 se dio agua al dique y el barco zarpó para Alhucemas el 29, llevando de transporte a tres oficiales de Marina y material para la Escuadra, a la cual quedó incorporado el día 30.

El almirante de la Escuadra no ordenó formación de causa al comandante del *Alsedo*, que continuó en el mando hasta cumplir el tiempo reglamentario; después, como hemos visto, tuvo una brillante carrera.

Consideraciones finales

Para los jóvenes oficiales de hoy en día, resultará difícil de comprender que un barco se incorporé *nuevo del paquete* sin pasar por el Centro de Evaluación para el Combate (CEVACO), sin periodo de adiestramiento propio, carente de CIC y de todo lo que en él va instalado para permitir el ejercicio del mando en todas las situaciones: turbinas de vapor (caso del *Alsedo*), telémetro, proyector y TSH constituían sus modernidades. Carecía de ayudas a la navegación, más allá de una magnética seguramente bien compensada.



El *Alsedo* en pruebas. Wikipedia (dominio público)



El *Alsedo*. Se distinguen el telémetro y el proyector (www.bing.com).



Cánovas del Castillo. Wikipedia, dominio público

¡COLISIÓN! ¡COLISIÓN! ¡COLISIÓN! EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS...



El *Alfonso XIII*, buque insignia de la Escuadra. Gentileza de su autor, Manuel García

Resulta incomprensible que, si a los buques del convoy de Ceuta se les dio orden de apagar las luces de tops, no se comunicase a todos los demás dicha disposición.

Se constata la imprecisión a la hora de informar sobre los puntos de *rendez-vous* (encuentro) con las diversas formaciones (escuadra, FNNA), lo cual se suplió con buena estima, vista, velocidad y *agallas*.

El jefe de la división pasó por cuatro buques diferentes en menos de veinticuatro horas; eso hubiese requerido una coordinación mucho mejor, quizá imposible para los medios de la época.

En los destructores, lo reducido del puente de mando, la distancia al camarote del comandante (que estaba a popa, bajo la toldilla) y la costumbre de la época de no bajar del puente *casi para nada* nos hace considerar la gran fatiga que debían de padecer los comandantes.

Ignoramos –el comandante del *Alsedo* no hace mención de ello– si tenían dispuestas (en la orden de operaciones) señales rápidas para la identificación. Disponían de proyectores, pero lo más probable es que sin persiana para hacer Scott.

La radio estaba en sus comienzos –las dos primeras estaciones TSH instaladas en buques de la Armada (crucero *Extremadura* y acorazado *Pelayo*) se comunicaron en la mar, por primera vez, el 16 de agosto de 1904–; sin embargo, comprobamos la disciplina del comandante del *Alsedo* para no romper el silencio.

El comandante seguramente no pudo marcar al *Cánovas*, pues lo ocultaban los otros buques del convoy –de ahí su error al apreciar su movimiento–; de todos modos, había que tener mucho temple para atravesar la línea de noche y en las condiciones comentadas. Por entonces comenzó a popularizarse una frase: «Las velocidades aumentan; los tiempos para la decisión disminuyen». Ese tiempo fue muy escaso para el comandante del *Alsedo*.

La falta de embarcaciones («avisos», como se les llamaba de antiguo) apropiadas para misiones secundarias de enlace obligó a utilizar para ello barcos –magníficos para el momento– recién estrenados, es decir, poco adiestrados, lo que pudo costar una gran tragedia.

Por último, la no formación de causa, por parte del almirante de la Escuadra, en una época en que se abría causa por y para todo, indica la indulgencia con un accidente que el almirante juzgaría «normal»; y aunque, como se decía antiguamente, «eso al obispo de Cuenca no le puede pasar», sí es disculpable en un comandante que llevaba casi 48 horas en ininterrumpida tensión.

Bibliografía

- ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO (2010). *Las Escuelas de Estado Mayor y de Guerra del Ejército. Su contribución a doscientos años de Estado Mayor*. Madrid, MINISDEF.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro y BLANCO NÚÑEZ, José María (2008). *La Escuela Naval Flotante. Ferrol, 1871-1912*. Madrid, CAE.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro; MOSQUERA GÓMEZ, José M.^a y BUDIÑO CARLÉS, José Manuel (2014). *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Gijón, Fundación Alvargonzález.
- QUINTANA MARTÍNEZ, Eduardo y LLABRÉS BERNAL, Juan (1928). *La Marina de Guerra en África*. Madrid.
- ¹¹Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar (2013, mayo). Madrid, MINISDEF.

DON ANTONIO DE ULLOA Y LA ROYAL SOCIETY

Francisco SAYÁNS GÓMEZ
Capitán de navío ingeniero (retirado)
Recibido: 28/12/2024 Aceptado: 18/03/2025

Resumen

En la sesión de la Royal Society de Londres del 11 de diciembre de 1746, el teniente de navío don Antonio de Ulloa y de la Torre Guiralt fue admitido como miembro. Este acto puso fin a un proceso que se había iniciado un año antes, cuando fue capturado y hecho prisionero por la Royal Navy. El trabajo analiza las sucesivas circunstancias que llevaron al «prisoner of war on parole» desde esa situación a la de ser reconocido como miembro de tan prestigiosa institución científica, así como los pormenores del respeto y la consideración que despertó en sus miembros.

Palabras clave: Antonio de Ulloa, FRS, Ulloa en Londres, miembros de la Royal Society

Abstract

In the session of the Royal Society of London on December 11, 1746, Lieutenant Don Antonio de Ulloa y de la Torre Guiralt was admitted as a member of the same. This act put an end to a process that had begun a year earlier, when he was captured and taken prisoner by the Royal Navy. The

work analyzes the successive circumstances that led the prisoner of war on parole from that situation to that of being recognized as a member of such a prestigious scientific institution; as well as the details of the respect and consideration that he aroused in its members.

Keywords: Antonio de Ulloa, FRS, Ulloa in London, Royal Society Fellows

EN la asamblea del 11 de diciembre de 1746¹, la Royal Society de Londres sometió a balotaje y admitió como miembro de la institución a don Antonio de Ulloa y de la Torre Guiralt, que había sido propuesto para ello en la sesión del 15 de mayo del mismo año. Si la admisión como miembro, en una de estas prestigiosas instituciones académicas, se tuvo siempre por un timbre de gloria y de prestigio para el sujeto de tal reconocimiento, es preciso tener presente que no todas las admisiones y nombramientos se produjeron de forma similar al ingreso que nos ocupa y que, gran parte de las mismas, fueron inducidas y no consecuencia de una valoración ad hoc de las circunstancias y de los méritos para ser justo acreedor de tal honor.

Antonio de Ulloa ha tenido la mala suerte de venir a menudo asociado a la insigne figura de Jorge Juan, tan extraordinariamente valorada por todos. Esto ha traído como consecuencia que, frecuentemente, la persona de Ulloa haya aparecido como secundaria de la de Juan —cuando no como dependiente de la este—, algo a todas luces injusto. Cualquier intento de enfocar de manera independiente el estudio crítico de estos dos personajes, tan antitéticos, tiene todas las posibilidades de acabar planteando una confrontación entre ambos, con un resultado probablemente difícil de aceptar por la mayoría de los hagiógrafos y panegiristas del sabio alicantino.

El propósito de nuestro trabajo es aportar conocimiento objetivo sobre las circunstancias que influyeron en la admisión de Antonio de Ulloa como miembro de la Royal Society, sobre lo que significó esto para él y sobre la huella que su personalidad dejó en tan prestigiosa institución. Para comprender mejor los argumentos del texto, hemos creído conveniente dividirlo en cuatro apartados, cada uno de ellos con los datos precisos y las aportaciones oportunas. Los apartados son independientes, de manera que no hay que buscar continuidad ni nexo entre ellos; el primero y el segundo pretenden aportar los antecedentes necesarios para entender el tercero y deducir el cuarto, los cuales constituyen la esencia del trabajo.

En el primer apartado se explican, sucintamente, las circunstancias del nacimiento de la Royal Society y su evolución hasta mediados del siglo XVIII, junto con las peculiaridades de la persona que la dirigía en el momento en que Ulloa

(1) Con respecto a las fechas de los documentos ingleses referidos en este trabajo, es preciso tener presente que, en los tiempos en que tuvieron lugar los hechos que se narran, Inglaterra mantenía vigente el calendario juliano —el gregoriano no se adoptaría hasta el 3 de septiembre de 1752—.

llega a Inglaterra. Estos datos ayudan a configurar la imagen de la institución y su estado, señalando los hechos particulares que llevaron a la admisión de nuestro protagonista como miembro o fellow. El segundo apartado explica en qué condiciones especiales tiene lugar la llegada a Inglaterra de Ulloa y qué tipo de documentación portaba para suscitar el gran interés que despertó en las autoridades navales británicas y en el director de la Society. Esos elementos circunstanciales, junto con las condiciones materiales y legales de su cautiverio, son factores que también juegan un papel importante en su ingreso en la institución. El tercer apartado es, en propiedad, una crónica analítica de los distintos momentos inmediatamente previos a la toma de contacto personal del marino español con las autoridades citadas, en el que se explica cómo estas se encuentran relacionadas con la Royal Society y de qué manera su presidente, Martin Folkes, se involucra personalmente con Ulloa y lo hace partícipe de las actividades de aquella y de otras suyas particulares. Finalmente, el cuarto apartado recoge las conclusiones del trabajo.

Además de tener en cuenta la historiografía disponible relacionada con el objeto de nuestro estudio, se han analizado los datos existentes en las fuentes primarias, localizadas en distintos fondos y archivos ingleses, cuyos respectivos responsables han atendido con harta amabilidad nuestras solicitudes y a quienes estamos sinceramente agradecidos por ello².

La Royal Society y Martin Folkes

En 1620, Francis Bacon publica *Novum Organum*, con la pretensión de proponer un nuevo sistema para enfocar el estudio de las ciencias naturales, las cuales, para él, se encontraban al servicio de un concepto intelectual con poco interés por la investigación. Para Bacon, el vacío existente entre el intelectual estricto (con sus abstracciones) y el utilitarista radical (con sus artilugios) había sido la causa de la esterilidad y obsolescencia en que se encontraban las ciencias del momento. Según esto, resultaba del todo necesario reconstruir un sistema científico basado en la alianza colaborativa de estos dos ámbitos (PURVER: 1967, pp. 20-35). En definitiva, la ciencia que Bacon proponía debía conducir al descubrimiento de los principios teóricos que gobernaban los artilugios y su funcionamiento. Fue este el clima general en el que surgió la Royal Society, como una institución interesada por la filosofía natural, entendida esta como integrada no solo por el estudio de la física, sino por el de todos los fenómenos naturales en general.

A pesar de que algún historiador, en el pasado, haya podido poner en duda la importancia de la filosofía de Francis Bacon en la génesis estructural de la

(2) Tales responsables son: Mr. Rupert Baker, de la Royal Society; Mr. Max Warwick, de los National Archives; Mr. Gail Brown, de la Portsmouth Central Library and Archives; Mr. Rhian Dolby, de los Hampshire Archives; Mrs. Emily Naish, de los Salisbury Cathedral Archives; Mr. Martin Cherry, de la United Grand Lodge of England Library and Archives.

Royal Society, hoy en día nadie lo hace; sin embargo, la correlación existente entre la institución académica y el propio Bacon en ocasiones no ha sido bien comprendida. Esta incompreensión hunde sus raíces en la época victoriana, cuando se desarrolló un hilo argumental desacertado acerca del protagonista y de su particular percepción sobre el proceso inductivo, tanto en lo que respecta a su contexto científico como al histórico. Muy posiblemente, la razón de esta incompreensión obedezca al hecho de que Bacon, aun cuando estuviera tratando conceptos de ciencia, era esencialmente un filósofo y, en cuanto tal, usaba el idioma de la filosofía.

Con estos principios fundacionales, es natural que el carácter de sus miembros tuviera que ver con esa singularidad con la que nacía la institución; especialmente, con sus propósitos de buscar una conjunción activa entre los ámbitos que podríamos considerar propios de la intelectualidad científica y los característicos del utilitarismo mecanicista; entre los del pensamiento abstracto y los del artilugio concreto; entre los del gabinete y los del taller. Por ello, en contraste con otras instituciones europeas similares, en la Royal Society se encontrarán *minds of all sizes* o inteligencias de todo tipo. Algunas de estas mentes carecían de capacidad para comprender los principios de la mecánica funcional que gobernaban los artefactos que construían. Siguiendo los fundamentos básicos de Bacon sobre la necesidad de combinar lo intelectual y lo práctico para conseguir el progreso de la ciencia, la Royal Society venía obligada a admitir como miembros a personas de muy distinto nivel intelectual, aunque siempre tuvieran que ser sobresalientes en lo suyo. Esto implicaba la voluntad institucional de que nadie de talento quedara fuera de la por motivos sociales. Y tal línea se siguió con tanto rigor que el sector profesional, y en especial el académico, por su peculiar mentalidad, tendía a creer que había demasiados miembros de profesiones «particulares», aunque también se encontrase satisfecho de que la gran mayoría de aquellos fuera gente de mente abierta, caballeros libres y sin ataduras confesionales, con tiempo para dedicarse a una investigación de entidad (ib., pp. 84 y 98).

Para algunos historiados de la institución, la Royal Society tiene su origen en las reuniones informales que un grupo de estudiosos comenzaron a organizar en el Gresham College de Londres, alrededor de 1645; sin embargo, los estudiosos más conspicuos coinciden en situar el periodo germinal en ciertas reuniones de carácter científico que tuvieron lugar en Oxford entre 1648 y 1659. Estas reuniones se produjeron en el seno del denominado Club de Ciencia Experimental, promovido por John Wilkins, director del Wadham College y profesor Saviliano de Astronomía de la Universidad³. En esta línea que apuntamos, Wilkins, poseedor de una cabeza especialmente dotada para la dirección organizativa, al ser la persona referente del club mencionado, es tenido como el verdadero arquitecto de la Royal Society.

(3) Cátedra establecida en la Universidad de Oxford en 1619, junto con otra de Geometría, por el matemático Henry Saville decano del Merton College y rector del Eton College.

Siguiendo a Sprat⁴, la aparición de la Royal Society en el escenario social y científico de Londres se gestó en tres fases, que este autor denomina de preparación, de crecimiento y de constitución. El primer periodo es el que se corresponde con la actividad oxoniense bajo la iniciativa de Wilkins, entre 1648 y 1659, seguido por una corta etapa londinense hasta el 28 de noviembre de 1660, cuando en el Gresham College tiene lugar la sesión que se ha considerado fundacional y a partir de la cual las reuniones comienzan a tomar forma de asamblea regular. Los asistentes a aquella sesión son los que se han tenido como miembros fundadores de la Royal Society (TINNISWOOD: 2019, pp. 164-174). En la segunda fase es cuando se produce una aproximación a la autoridad real, buscando recibir su apoyo. En la tercera, hasta 1663, se consigue el reconocimiento público y se crea un espacio de seguridad operativo y financiero al constituirse la institución en una royal corporation.

La primera cédula real fue certificada el 15 de julio de 1662. En ella se incluía el nombramiento de lord Brouncker, canciller de la reina Catherina de Braganza, como presidente de la institución. En la misma se estipulaba que la presidencia debía ser ejercida por un periodo de un año y que la elección para el cargo tendría lugar el 30 de noviembre, fiesta de St. Andrews. La segunda cédula real, certificada el 22 de abril de 1663, sobreescribió a la primera y fue considerada la fundacional. Aunque existía un «acta fundacional» apoyada en la primera cédula, esta segunda, al contener la declaración del rey como fundador y patrono, estableció un vínculo excepcional entre la Corona y la institución. En virtud de esta provisión regia, el título legal de la Sociedad fue definitivamente alterado, dejándolo en los términos siguientes: «The Royal Society of London for Promoting Natural Knowledge». En 1669 se dictó una tercera cédula real que tenía el propósito de proporcionar las deseadas donaciones de tierras y edificaciones, susceptibles de aportar los recursos necesarios para el sostenimiento de la corporación.

Durante estos primeros tiempos, las necesidades económicas que planteaba el ambicioso plan de desarrollo que se había propuesto la institución obligaron a admitir como miembros a personas de rango y posición, que devinieron en patronos. Algunas de ellas pertenecían a la nobleza y la política; otras, al comercio y al campo, pero ninguna estaba involucrada en actividades de investigación o científicas. Como hemos visto, desde sus comienzos la institución estuvo formada por fellows de distinto carácter: por un lado, los portadores de conocimiento, los investigadores científicos; por otro, los portadores de habilidad artesanal y mecánica, los diseñadores y constructores de instrumentos y artefactos; finalmente, los que contribuían al sostenimiento material de la estructura institucional y a su proyección social, es decir, las gentes de rango y posición. En los años siguientes se fue incorporando un número creciente de personas de este último grupo, sin

(4) Thomas Sprat, autor de *The History of the Royal-Society of London, for the Improving of Natural Knowledge* (Londres, 1667). Es el historiador referente de la Royal Society, a quien sigue Margery Purver, de cuyo trabajo referenciado tomamos estas notas,

interés ni experiencia en la Nueva Filosofía que propugnaba la Society, como si esta no fuera otra cosa que un club de caballeros. Con estos datos constatamos que, desde sus principios, la Royal Society gozó de una estructura formal propia y característica, muy distinta de la que era habitual en otras instituciones europeas similares.

Respecto a la faceta financiera de la corporación, desde los primeros tiempos hubo dificultades, debidas en su mayoría a la falta de cumplimiento por parte de sus miembros de sus obligaciones contributivas. Durante el crítico periodo comprendido entre 1682 y 1703, en el que se produjeron estas incidencias, la Society tuvo ocho presidentes, todos los cuales fueron políticos o abogados o administradores, sin duda personas relevantes en la Corte o en el Parlamento, pero no científicos ni académicos. La institución había comenzado a divagar y a apartar el foco de sus objetivos fundacionales. Esta tendencia logró revertirse en 1703, cuando lord Somers⁵ dimitió de su cargo después de ejercer la presidencia durante los cinco años precedentes. El puesto fue ocupado por Isaac Newton hasta su fallecimiento, en 1727. Académico de prestigio universal y miembro de la Royal Society desde 1672, Newton propulsó la reputación de esta y consiguió que recuperara su original ímpetu (TINNISWOOD: 2019, pp. 90-97).

En los tiempos en que Newton preside la institución surge una figura que será determinante a los fines que nos hemos propuesto en nuestro trabajo: Martin Folkes. Folkes era todavía un excelente estudiante de matemáticas y humanidades en la Universidad de Cambridge cuando, a finales de 1713 y con veintitrés años, fue propuesto como candidato a miembro de la Royal Society y admitido fellow el 11 de noviembre de 1714. Aunque asistió con regularidad a las sesiones y otros quehaceres de la entidad, los datos que podemos recoger en su Journal Book no revelan tipo alguno de actividad singular por su parte, salvo la participación como ponente en alguna propuesta de admisión de un nuevo miembro. A finales de 1720, Folkes fue señalado para integrar el Consejo, puesto en el que sirvió durante nueve años bajo la presidencia de Isaac Newton, quien en 1722/23 lo eligió vicepresidente de la institución. Estos años fueron determinantes para Folkes, pues durante ellos pudo tejer una red de afines que compartían el enfoque y las líneas de trabajo seguidas por Newton. Básicamente, se trataba de 1) alcanzar la necesitada regeneración administrativa y financiera; 2) definir con claridad la vía de acceso a la institución como miembro de la misma, así como las cualidades exigibles a estos; 3) reconocer mayor relevancia y dar mayor soporte al sector de la misma constituido por matemáticos y astrónomos, junto a los mecánicos e instrumentistas relacionados con ellos.

En 1727, cuando fallece Newton, lo sucede en la presidencia sir Hans Sloane, dando al traste con las expectativas que, llegado ese momento, albergaba Folkes. Sloane lo mantiene como vicepresidente junto con el Dr. Richard Mead, que había sido médico de Newton. Durante la presidencia

(5) John Somers, jurista y político. FRS 1698 y Pres. RS 1698-1703.

de Sloane surgen grandes rivalidades corporativas, que este gestiona hábilmente para crear un ambiente del que se aprovecha para llevar al área de su interés personal la capacidad de trabajo de sus miembros más significados. El nivel de la Society decayó y durante un tiempo esta no produjo nada de valor. Sloane había puesto la institución al servicio de su persona y de sus intereses académicos y científicos, tenidos como de menor nivel (Ross: 2021, pp. 96-112).

Folkes dedicó los primeros años de presidencia de Sloane a poner en claro mucha de la documentación científica que Newton había dejado sin rematar, afinándola para su publicación. Entre los años 1733 y 1735 decidió acometer su *Grand Tour*, acompañado de toda su familia y sirvientes. El 30 de noviembre de 1741, por fin, fue elegido presidente de la Royal Society, relevando en el cargo a sir Sloane. Hasta el momento de la elección, ambos mantuvieron una actitud de reproche mutuo, situación que se prolongó con posterioridad al relevo, acentuada si cabe por el estado financiero en el que el presidente saliente entregaba la Society al entrante. La década de 1740 fue el periodo en que Folkes manifestó todo su potencial directivo. Con su capacidad de relación social y su vigor en la gestión organizativa y contable, logró dar la vuelta a la situación heredada. Con él arrancó un espléndido periodo de identificación del talento y de apoyo a este, consiguiendo poner en valor los puntos fuertes e innovadores de la corporación (ib., pp. 237-247). En estas circunstancias de plenitud y éxito en el ejercicio de sus funciones es cuando tiene lugar el primer contacto de Folkes con la situación personal de Antonio de Ulloa, algo que será determinante para el desarrollo de los hechos que hicieron del marino español un miembro apreciado de la organización que aquel dirigía.

Escenarios previos

El acceso de don Antonio de Ulloa a la Royal Society fue consecuencia de una serie de circunstancias diversas que sobrevinieron secuencialmente. Las primeras son achacables al azar: se desencadenaron a partir de la captura por navíos de la Marina británica del buque francés en el que Ulloa volvía de América, después de haber cumplido su misión allí; las segundas responden al carácter de la actividad que le había tenido ocupado durante la citada misión, cuyo producto portaba en forma de documentación científica de gran valor para el progreso del conocimiento del momento; las terceras son consecuencia de que, en ese momento, tanto el gobierno inglés como la Society estuvieran dirigidos por personas que, aunque de una manera indirecta, ya tenían conocimiento de la persona o de la obra de Ulloa⁶.

(6) Harrington había oído de Ulloa a través del capitán Cheap, y Folkes conocía su trabajo por intermedio de las comunicaciones que René de Reaumur, de la Real Academia de las Ciencias de París, había mantenido con la Royal Society en 1743 y 1745.

Los hechos que desencadenaron las primeras de las circunstancias comentadas arrancarían en agosto de 1734, cuando Felipe V, atendiendo la solicitud de Luis XV de Francia, decidió conceder licencia para que algunos miembros de la Academia Real de las Ciencias de París se desplazaran a Quito, al objeto de poner en práctica el proyecto que les ocupaba⁷. Considerando conveniente que dos oficiales de la Armada española –debidamente cualificados para realizar los trabajos previstos por los franceses–acompañaran a la citada comisión, fueron seleccionados dos brillantes guardiamarinas: Jorge Juan y Antonio de Ulloa, a quienes se ascendió a tenientes de navío a fin de facilitar su integración en el grupo.

En octubre de 1744, terminados los trabajos que les habían tenido ocupados en Quito y Perú –primero, los propios de la expedición francesa, y luego, los que surgieron por razón de las circunstancias locales, todos ellos relatados en su posterior trabajo (JUAN y ULLOA: 1748) –, de vuelta a España, Antonio de Ulloa embarcó en la fragata ligera *Notre Dame de la Délivrance*, la cual, junto con la *Louis Erasme*, navegó en demanda del puerto chileno de Concepción, donde ambas deberían avituallarse. En Concepción, procedentes de Valparaíso, se les unieron otras dos fragatas ligeras francesas: la *Lis*, en la que viajaba de pasajero Jorge Juan⁸, y la *Marquis d'Antin*. El 27 de enero de 1745, las cuatro abandonaron Concepción con la intención de montar juntas el cabo de Hornos, pero el 5 de febrero se detectó en la *Lis* una gran vía de agua que obligó a volver a Valparaíso para repararla. El 21 de mayo, después de una durísima travesía en la que estuvieron a punto de perderse, y con importantes vías de agua que exigieron un continuo trabajo de bombas, fondearon en la isla portuguesa de Fernando de Noroña, donde permanecieron hasta el 10 de junio. La escala fue aprovechada para reparar lo que fuera posible y avituallarse de lo preciso. Ya en el Atlántico norte, a las seis de la mañana del 21 de julio, en 43° 57' de latitud avistaron a unas tres leguas dos velas que resultaron ser las fragatas corsarias inglesas *Príncipe Federico* y *Duque*⁹, con las que se entabló un corto y desigual combate con el resultado de la captura de la *Louis Erasme* y de la *Marquis d'Antin*. Aprovechando la distracción del apremiamiento, la *Délivrance*, forzando velas, logró ponerse momentáneamente a salvo.

En estas circunstancias, dado que el barco mantenía una condición precaria y las dos fragatas inglesas pronto estarían listas para iniciar la persecución, el

(7) Los citados científicos pretendían medir la longitud de un grado de meridiano en las proximidades del ecuador, para compararla con la obtenida en otra medición similar realizada en las latitudes boreales suecas y, del cotejo de ambas, deducir la forma real de la esfera terrestre.

(8) La decisión de viajar por separado vino dictada por la prudencia, para aumentar la probabilidad de que al menos uno de los dos tuviera la oportunidad de reportar los resultados de la comisión. La fragata *Lys* también vendrá referida como *Lis*, según la fuente de cada momento.

(9) También *Prince Frederick* y *Duke*, *privaters* pertenecientes a la Compañía de las Indias Orientales. Dos años más tarde, la primera de ellas se enfrentaría al navío *Glorioso* en la batalla final de la guerra del Asiento, sufriendo daños muy considerables.

capitán de la *Délivrance* tomó la decisión de seguir la derrota al puerto de Louis Bourg, en la isla de Cabo Breton, próxima a Terranova. A las siete de la mañana del 13 de agosto, bordeando ya sobre la costa y próximos a alcanzar su destino, sus ocupantes vieron salir de Louis Bourg dos navíos que creyeron pertenecientes a la flota francesa, la cual, a principios del verano, tenía por costumbre apoyar la plaza con abastecimientos y el situado. Sin embargo, Cabo Bretón había caído en poder de los ingleses poco tiempo antes, y los barcos no eran lo que habían supuesto a tenor de las banderas que arbolaban. Así, una vez que estuvieron en su inmediatez, y arriadas las banderas fraudulentas e izadas las propias, la dotación pudo comprobar que se trataba del navío HMS *Sunderland*, de 60 cañones, y la fragata HMS *Sixter* (*sic*), de cincuenta, a la que finalmente se rindió la *Délivrance* (JUAN y ULLOA: 1748, t. III, lib. IV-V, pp. 423-449)¹⁰.

Desde la parte británica, la captura sucedió en los siguientes términos. La *Notre Dame de la Délivrance*, un barco mercante francés fletado por ciudadanos de Cádiz y capitaneado por Pierre Litant, navegaba en compañía de la *Marquis d'Antin* y la *Louis Erasme*, cuando las dos últimas fueron capturadas por los corsarios *Prince Frederick*, al mando de James Talbot, y *Duke*, al de Morecock. Desconociendo que la ciudad y su puerto habían sido tomados por los británicos un mes antes, la *Délivrance* huyó para buscar refugio en Louisbourg¹¹. En la neblinosa mañana del 28 de julio/13 de agosto de 1745¹², en aguas de la isla de Cabo Bretón, y escapando al engaño del bergantín armado *Boston Packet*, de Massachusetts (mandado por William Fletcher), la *Délivrance* fue a caer en manos del HMS *Sunderland*, al mando de John Brett, y el HMS *Chester*, al de Philip Durell, que la llevaron a Louisbourg, donde fue registrada a fondo en busca del tesoro que transportaba. Los barcos que llevaron a cabo la captura estaban bajo el mando del almirante Peter Warren, formando parte del escuadrón británico que permanecía en puerto a la espera de la arribada del escuadrón francés que debería acudir en auxilio de la plaza¹³.

Según los datos de la administración francesa, la fragata ligera *Notre Dame de la Délivrance* era un barco de 250 toneladas, construido en Saint Malo en 1732, armado con veinte cañones y dotado con una tripulación en torno a los cincuenta hombres. Según los documentos ingleses referentes a la captura, el barco figura con 300 toneladas de desplazamiento, 22 cañones, 60 hombres de dotación y un pasajero. Despachado de El Callao para Cádiz, en

(10) Ulloa se refiere a la fragata *Chester*.

(11) O Louis Bourg, dependiendo de la fuente.

(12) Deducimos que las dos fechas que figuran en el documento inglés, conservado en los Prize Papers, corresponden al mismo día, solo que una de ellas se ajusta al calendario juliano, y la otra, al gregoriano. Dando por buena la primera, porque es la suya, creemos que se comete un error con la segunda, pues los días de diferencia respecto de aquella exceden de los de la discrepancia entre ambos calendarios.

(13) The National Archives, HCA 32/137/5. La descripción del barco y el relato de la captura contienen algunas diferencias con respecto a lo descrito por Antonio de Ulloa.

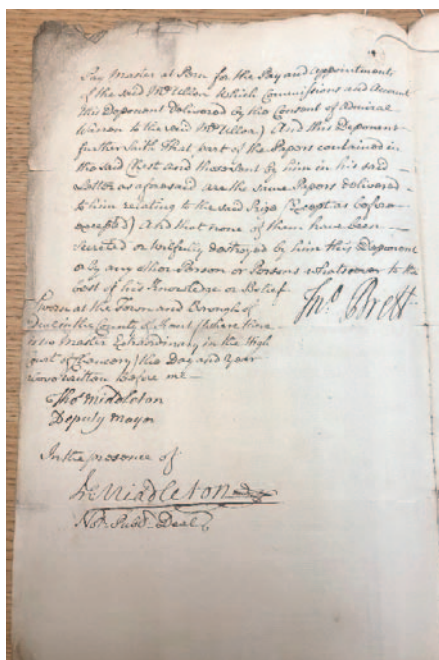
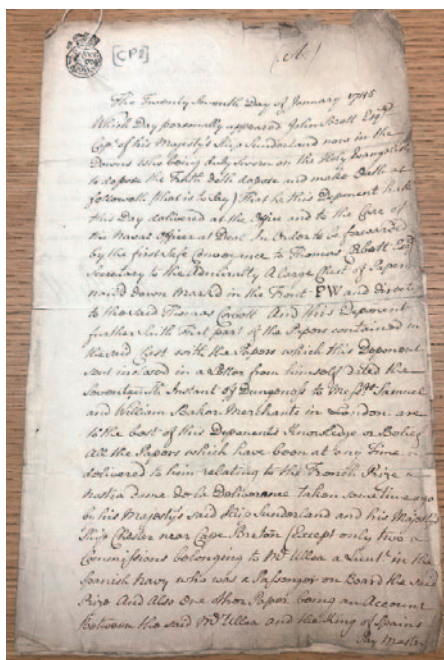
los citados documentos queda registrado que transportaba una carga de 1.280.000 pesos en plata y cacao, nada más¹⁴. Fletado por comerciantes de Cádiz, y con algún español en la dotación –como el sobrecargo–, en el momento de la captura, como dijimos, estaba bajo las órdenes del capitán Pierre Litant.

Respecto a la documentación que portaba Antonio de Ulloa, que es otra de las circunstancias coadyuvantes en el desencadenamiento de los hechos que le llevaron a ser admitido fellow de la Royal Society, según su testimonio se trataba de dos bloques de distinta entidad. Uno lo conformaban todos los planos y correos y papeles de carácter confidencial y secreto, junto con los pliegos del virrey del Perú, que habían sido encomendados a su custodia y transporte y cuya caída en manos enemigas hubiera sido perjudicial para los intereses de España; el otro estaba compuesto por los documentos relativos al trabajo científico desarrollado durante la comisión para la medida del grado de meridiano, así como por sus diarios particulares y las notas tomadas durante la campaña. Ulloa mantenía los papeles del primer grupo juntos y alistados a fin de darles fondo para el caso de que las circunstancias que lo aconsejasen –como así hizo, con prontitud y eficacia, en el momento de su captura–; los segundos, junto con otros papeles de carácter personal, los conservó consigo y fueron los que acabaron en manos del comandante del Sunderland, John Le Bret (JUAN y ULLOA: 1748, t. III, lib. I-V).

Pero la incertidumbre sobre el destino final de los papeles de Ulloa mantuvo inquietas durante un tiempo a las autoridades españolas. Don Antonio las había puesto al tanto de su proceder con los mismos, pero ciertas mentes retorcidas maliciaban de su declaración –por más que viniera avalada por el prestigio y la reconocida honorabilidad de nuestro protagonista–, y en ellas había hecho presa el temor a que, en todo o en parte, hubieran podido caer en manos inglesas. No obstante, la versión dada por Ulloa sobre su actuación siempre fue la prevalente y, por añadidura, hoy, una vez levantado el secreto sobre los papeles intervenidos por los navíos de la Royal Navy, se ha constatado documentalmente que aquella se ajustaba de forma rigurosa a la verdad¹⁵.

(14) *Ibídem*. La descripción del registro inglés es muy escueta y no reseña otras mercancías valiosas que podrían haber sido reflejadas, tales como oro y lana de vicuña. En los documentos españoles intervenidos figura uno, firmado por el sobrecargo, Juan de Olave (vecino de Cádiz), en el que se certifica que, además de la plata y el cacao, el barco transporta una cantidad no especificada de oro y 36 sacas de lana de vicuña, con un peso total de 4.500 libras, propiedad del marqués de Feria, que corre con el riesgo y ventura del transporte. Este dato, que hemos obtenido de los Prize Papers en los National Archives de Kew, aclara lo expuesto por Arthur P. Whitaker (1996, pp. 361-362). A la luz de nuestros hallazgos en los Papers, hemos comprobado que el trabajo de Whitaker, que pasa por ser un referente en el tratamiento de la problemática de Ulloa y la Society, contiene algunas inexactitudes importantes.

(15) Los denominados Prize Papers constituyen una colección de documentos y objetos intervenidos por barcos ingleses en buques enemigos capturados. Comprenden lo recogido entre los años 1652 y 1815, que había permanecido clasificado y bajo custodia directa del Almirantazgo inglés y luego británico. Recientemente, esta colección ha sido desclasificada y trasladada a los National Archives, de modo que, en la actualidad, se encuentra a disposición de los investigadores interesados. Información sobre el asunto se puede encontrar en www.prizepapers.de



Figs. 1a y 1b Acta de entrega de la documentación intervenida en la *Notre Dame de la Délivrance*. (National Archives. HCA 32/137/5. CP 2)

El 19 de octubre, un escuadrón de cuatro navíos y dos presas abandonó Louisbourg en demanda de Terranova, donde debía esperar a que se juntara el convoy al que debía proteger en su viaje a Inglaterra. A bordo del *Sunderland* viajaban don Antonio y los papeles que le habían sido intervenidos, estos últimos bajo la custodia de su comandante, Mr. Juan Le Bret, quien tenía orden expresa de ponerlos a disposición del Almirantazgo. El 24 de octubre la escuadra fondeó en Feriland, y el 21 de noviembre zarpó con destino a Inglaterra convoyando una flota de 65 velas. Un mes después, el 22 de diciembre, arribó a Plymouth. El *Sunderland* siguió hasta Portsmouth, adonde llegó el 29 de diciembre. Allí procedió a desembarcar al prisionero, que fue trasladado a Fareham, bajo el control del comisario de prisioneros franceses del Sick & Wounded, Mr. Pufey Brook¹⁶, quien al mismo tiempo era intendente de la ciudad portuaria inglesa. Según nos informa él mismo, Ulloa estuvo alojado en Tichfield, en una quinta a tres millas de Fareham, en la carretera de Londres, perteneciente a Mr. William Rickman, comisario de los prisioneros españoles (JUAN y ULLOA: 1748, t. III, lib. X, pp. 830-855), bajo cuya custodia habría quedado de no haber sido tomado prisionero en un barco francés.

(16) Por haber sido apresado a bordo de un barco de esa nacionalidad.

Después de investigar en los archivos de Portsmouth las circunstancias en las que se llevó a cabo el desembarco del oficial español y las condiciones en las que fue enviado a la vecina villa de Fareham, no encontramos ningún dato al respecto¹⁷. Sin embargo, en los National Archives hemos hallado la declaración jurada mediante la cual el comandante del *Sunderland* hace entrega de un baúl con los documentos intervenidos en la captura de la *Délivrance* (fig. 1).

El destinatario de los citados documentos era el secretario del Almirantazgo, Thomas Corbett. El lugar de la entrega fue los Downs de Londres, donde se encontraba fondeado el *Sunderland*, como certifica el acta: «... estando en los Downs de Londres, el día 27 de enero de 1745»¹⁸. Por la redacción del documento deducimos que los papeles de Ulloa fueron entregados aparte pues, según la citada acta, el comandante Brett hace entrega de un gran baúl que contiene la documentación intervenida en la *Notre Dame de la Délivrance*, excepto dos paquetes de documentos pertenecientes a Mr. Ulloa y otro con papeles de pagos y comisiones, intercambiados entre el citado y el responsable de la pagaduría del reino del Perú; este último fue devuelto a su propietario con el consentimiento del almirante Warren¹⁹.

El resultado negativo de la consulta en los archivos históricos de la ciudad de Portsmouth, y la esperada inexistencia de datos en la de Fareham, nos llevó a investigar en los archivos generales de Hampshire, que se encuentran en la capital de dicho condado, la ciudad de Winchester. Una primera aproximación nos permitió conocer la existencia, en ellos, de tres cartas en las que se citaba el nombre de Antonio de Ulloa²⁰. La referencia a la influyente familia Harris, relacionada con Ulloa, y el hecho de que su residencia y propiedades se encontraran en Salisbury nos llevó a investigar en los archivos de la ciudad,

(17) «Dear Fransisco: = Thank you for your email. I have been searching our archives for relevant information, but unfortunately, I do not have any further details to provide to you. Records for this period have not survived. Sorry to disappoint you. = Kind regards = Gail».

(18) El documento, que se incorpora en la fig. 1, contiene un error en la fecha, al consignar el año como 1745. Se trata de un yerro muy natural y frecuente en documentos correspondientes a enero de cualquier año.

(19) El almirante Warren había decidido separar los papeles de Ulloa y remitirlos aparte en dos paquetes distintos: uno, conteniendo los datos y cálculos de las mediciones efectuadas; otro, su diario personal.

(20) Hampshire Archives, 9M73/266/24, Letter to James Harris [at Salisbury] from his son James Harris junior at Madrid, 15 Jul 1769 Plans for departure of Sir James Gray from Spain; Don Antonio de Ulloa; state of baggage; [Ricardo] Wall. 9M73/266/19, Letter to Elizabeth Harris [at Salisbury] from her son James Harris junior at Aranjuez, 22 May 1769 Play and opera [see Burrows & Dunhill p.547]; Don [Antonio de] Ulloa, query about date of his appointment. 9M73/G1242/24, Letter written to James Harris, later 1st Earl of Malmesbury, at Madrid by his father James Harris and mother Elizabeth Harris at Great Durnford, 14 Jun 1769 Copy of letter from Mr W[ood], undersecretary to Lord Weymouth, setting out JH junior's position; advice on letter writing; Don Antonio de Ulloa, items being sent to JH junior.

localizados en su catedral²¹. La contestación a nuestra solicitud de información al respecto nos permitió conocer la relevancia en el condado de la familia Harris, pero también la ausencia de datos que confirmaran su relación con Ulloa durante la estancia de este en Fareham. Los resultados de nuestra posterior investigación directa, en los archivos de Winchester, acerca del contenido de las tres cartas citadas nos llevaron a unos hechos sucedidos en suelo español veintitrés años después de que Antonio de Ulloa dejara Inglaterra para volver a España, vía Lisboa, en 1746. Sobre la naturaleza de estos acontecimientos, protagonizados por James Harris²², nos extenderemos en el apartado último de nuestro trabajo, pues los consideramos muy relevantes para apoyar nuestras conclusiones.

Con Martin Folkes en la Royal Society

Inmediatamente después de hacerse cargo del prisionero, el comisario del Sick & Wounded transmitió al Almirantazgo la petición de mantenerlo en las cercanías de Fareham –en vez de trasladarlo a Waltham, como inicialmente se tenía previsto–, petición que fue aceptada. En la contestación, el Almirantazgo se daba por enterado de la presencia del teniente de navío español entre los prisioneros, tal y como le había hecho saber el capitán Brett, así como de las especiales cualidades y circunstancias que concurrían en su persona, por lo que ordenaba que quedara en libertad de movimientos bajo palabra y que se le diera un trato considerado. Según Whitaker, don Antonio de Ulloa se habría beneficiado de la intervención del conde de Harrington²³.

Durante los primeros meses de 1746, Ulloa había dirigido, a través de Mr. Brook, diversas cartas al duque de Bedford, «First Lord of the Admiralty»,

(21) Salisbury Cathedral Archives. Nuestra solicitud rezó así: «From the friendly staff of the Hampshire Archives, I have knowledge of a certain relationship between Antonio de Ulloa and James and Elisabeth Harris, parents of James Harris (1st Earl of Malmesbury) at Salisbury. Topics such as: James and Elizabeth Harris home and circumstances, between December 1745 and May 1746; Marriage relationship with the city of Fareham, place to which was first transferred Antonio de Ulloa as prisoner of war on parole; Possible transfer of the prisoner to the Harris' house?; Relationship of the Harris with Antonio de Ulloa; Other matters in wich Antonio de Ulloa appears».

(22) James Harris (Salisbury, 1746-1820), secretario de embajada en España en 1768. En ausencia de embajador, desempeñó el cargo de encargado de negocios hasta la llegada del siguiente titular de la legación, George Pitt, en 1770. En el curso de su brillante carrera diplomática ejerció de embajador en Prusia, Rusia y Holanda. En 1800 fue nombrado Earl of Malmesbury.

(23) William Stanhope, primer Earl of Harrington, secretario de Estado para el Departamento del Norte y miembro de la Royal Society. Harrington había participado en la guerra de Sucesión española como oficial del ejército británico, y posteriormente, entre 1720 y 1729, desempeñó el cargo de embajador en España, lo que generó en él cierto afecto por los españoles (WHITAKER: 1966, p. 364). Además, conocía el caballeroso comportamiento que Ulloa había tenido con el capitán Cheap, del HMS *Wager* –Cheap, tras el naufragio del *Wager* en las costas del sur de Chile, había vuelto a Inglaterra a bordo de la fragata francesa *Lys*–.

en las que le solicitaba la devolución de sus documentos personales, solicitud sobre la que recibió una respuesta positiva. Pero pasaba el tiempo y tal devolución no acababa de sustanciarse, así que, con su paciencia amenazando con agotarse, a punto estuvo de aceptar la propuesta de unirse al grupo de prisioneros franceses que saldrían liberados con destino a Saint-Malo, de lo que desistió a la postre por no estar dispuesto a irse sin los papeles confiscados.

El 22 de marzo, Harrington escribió al Almirantazgo, interviniendo a favor de Ulloa –en aquel momento, todavía en Fareham– para que se le permitiera desplazarse a Londres²⁴, petición que fue atendida inmediatamente. En paralelo, Folkes, que conocía la existencia de los papeles por Harrington, hizo gestiones cerca del conde de Sandwich, uno de los lores del Almirantazgo²⁵ y miembro de la Society, para que le fueran entregados.

Finalmente, a principios de abril, Ulloa recibió un despacho para su traslado a Londres, cosa que llevó a cabo en compañía de Mr. Brook. Llegado a esta ciudad el 12 de ese mes²⁶, al presentarse en la comisaría de prisioneros de guerra se encontró con la orden del conde de Harrington para que pasase a su presencia. Los papeles que le habían sido intervenidos en Cabo Bretón, entregados en los Downs de Londres por el comandante del HMS Sunderland, con destino al Almirantazgo para conocimiento de su junta de lores, como consecuencia de un extravío accidental habían terminado en la secretaría de la Compañía de las Indias Orientales, adonde Ulloa tuvo que acudir para que le fueran entregados a fin de poder llevarlos al destino previsto originalmente.

El asunto quedó rematado con una carta del Almirantazgo de 23 de abril, que acompañaba la entrega a Folkes de los papeles de Ulloa²⁷. Una vez que los hubo examinado, Folkes remitió enseguida un informe sobre ellos del que el propio Almirantazgo daba conocimiento el 6 de mayo²⁸. Según Whitaker: «The text of his report has not been found ...» (WHITAKER: 1966, p. 366). Sin embargo, ese informe no solo existió, según nos confirman las propias palabras de Ulloa sobre él (JUAN y ULLOA: 1748, t. III, lib. X, p. 864), sino que lo hemos encontrado en los National Archives, en Kew, bajo la signatura ADM 7/839. En el preámbulo de la presentación de los papeles de Ulloa, Folkes pone en conocimiento de todos los asistentes una serie de antecedentes, entre ellos que tales papeles le habían llegado de los «Lords Commissioners of the Admiralty» y cómo había intervenido cerca del conde Harrington para arbitrar el

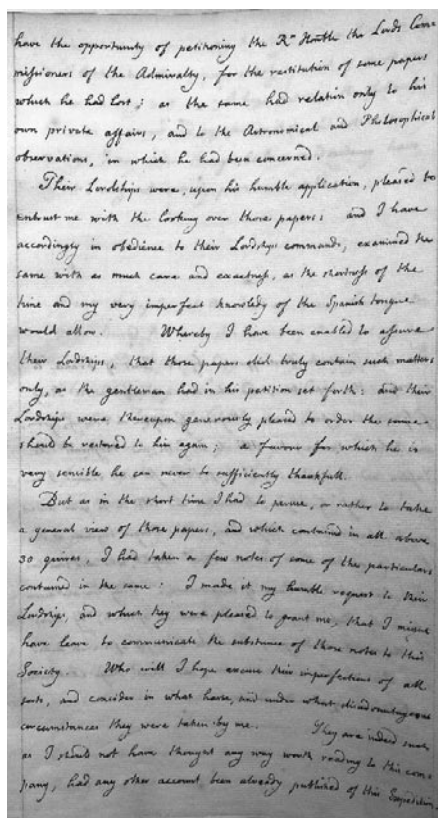
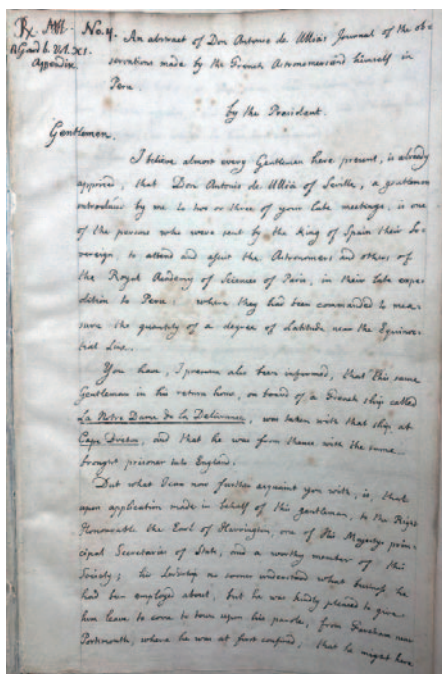
(24) La carta se conserva en los fondos del Brithis Public Record Office o BPRO, Admiralty Out-Letters (ADM 2), vol. 65, f. 538. Nota recogida del citado trabajo de Whitaker.

(25) The Lords Commissioners of the Admiralty o Junta de Lores del Almirantazgo, que en los tiempos en que Ulloa llega a Londres estaba compuesta por John Russell IV, duque de Bedford (primer lord); John Montagu, cuarto conde de Sandwich; lord Vere Beauclerk, George Anson, Jorge Grenville, el honorable Henry Legge y el vizconde Barrington. Además de Sandwich, también Bedford era miembro de la Royal Society.

(26) Es fecha que tomamos del relato de Ulloa (t. III, lib. X, p. 858), por lo que la fecha local podría corresponder al 1 de abril.

(27) BPRO, Admiralty Out-Letters (ADM 2), vol. 497, f. 322, pp. 157-58. Esta nota está tomada de WHITAKER: 1966, p. 365.

(28) BPRO, Admiralty Out-Letters (ADM 2), vol. 67, f. 322.



Figs. 2a y 2b Dos primeras páginas de la presentación del 29 de mayo. (Royal Society, LCP/1/479)

traslado de Ulloa desde Fareham a Londres bajo su propia responsabilidad (fig. 2). Folkes remata el manuscrito de la citada presentación confirmando que esta fue parcialmente leída en la sesión del 8 de mayo y que su lectura se concluyó en la correspondiente al día 29 del mismo mes (JUAN y ULLOA: 1748, t. III, lib. X, p. 861).

Aunque no hemos encontrado una manifestación explícita sobre ello, de las actuaciones que siguieron, y de la desaparición de Mr. Brook del relato, deducimos que, muy probablemente, desde el 1 de abril Antonio de Ulloa debió de estar disfrutando de la hospitalidad del presidente de la Royal Society, en su casa de Queen Square. Poco tiempo necesitó Folkes para apreciar la discreción y elegancia espiritual de Ulloa, su elevada instrucción y su sólida formación. Estas circunstancias personales le animaron a llevarlo consigo, como invitado, a varias sesiones de la corporación que presidía.

Paralelamente, con toda seguridad Ulloa acudiría con su anfitrión a las tertulias que este frecuentaba, entre las que descollaban las celebradas en la

vecina casa de Richard Mead, en Great Ormond Street de Bloomsbury, que solían prolongarse con cuidadas veladas gastronómicas. Folkes compartía con su vicepresidente una muy estrecha amistad, construida sobre la admiración que ambos habían profesado a Isaac Newton, de quien Mead había sido médico. Las reuniones que el galeno organizaba en su casa tomaban la forma de una especie de club informal que gozaba de gran fama entre la intelectualidad londinense del momento; a ellas solían acudir bibliófilos, arqueólogos y todo tipo de humanistas y estudiosos de la Antigüedad (ROSS: 2021, p. 243). Como reconoce explícitamente Ulloa, «él mismo [Folkes] me dio a conocer entre los Sabios de aquel reino y dio motivo a que yo los tratase ...» (JUAN y ULLOA: 1748, t. III, lib. X, p. 861).

El 17 de abril, don Antonio asiste a la asamblea de la Society, en cuya acta es referido como «an eminent foreigner». En esta sesión, el presidente informó sobre un insólito suceso que le había relatado su invitado, ocurrido en el Perú mientras los caballeros de la Royal Academy de París estaban allí inmersos en sus observaciones sobre la figura de la Tierra. La cosa fue que cierta montaña, sobre la cual se habían ubicado las señales oportunas para tomar sus medidas, reventó, surgiendo un volcán que la dividió en dos partes, que se hundieron precipitadamente, y de cuyo centro emergió un gigantesco torrente de lava y materiales fundidos²⁹. El 24 de abril, Ulloa vuelve a estar presente en la asamblea, y es mencionado en el acta correspondiente como en la sesión de una semana antes. El 1 de mayo también acudió a la sesión³⁰, en cuya acta figura otra vez el mismo comentario, pero con un matiz añadido: «... introduced by the President». En la del 15 de mayo se repite su presencia y la mención de esta en el acta. Fue esta la sesión en la que se le propuso como miembro de la institución³¹, certificando y firmando a favor de ello Stanhope³², M. Folkes³³, Andr. Mitchell³⁴,

(29) Tal vez se refiere al gran temblor que sufrió el asiento de Hambato cuando reventó el cerro nevado de Carguairaso, creando un formidable río de lodo que dejó arrasado todo su término. JUAN y ULLOA: 1748, I.^a, t. VI, lib. I, p. 762.

(30) Royal Society, JBS/vol. xx, pp. 81-98.

(31) La admisión de un candidato en la Society se llevaba a cabo mediante una discusión sobre méritos y oportunidad, seguida de la redacción de una escueta propuesta, a modo de ficha que no debía ocupar más que un folio. Aunque Antonio de Ulloa ya se había ganado la voluntad de los asistentes habituales a las sesiones, es de suponer que esta discusión se desarrollaría en su ausencia.

(32) Phillip Stanhope (1714-1786), segundo Earl of Stanhope. Matemático aficionado de gran capacidad, dedicó su actividad al estudio de los problemas probabilísticos. Su condición aristocrática es la causa de que encabece la lista de proponentes. En su trabajo sobre este tema, Whitaker interpreta que el Stanhope que aparece en esta propuesta de admisión de Ulloa corresponde a William Stanhope, Earl of Harrington. Nosotros estamos seguros de que se trata de su primo Phillip Stanhope II, Earl of Stanhope, pues solo este podía firmar «Stanhope», sin el nombre propio. William Stanhope habría firmado «Harrington».

(33) Martin Folkes, presidente de la institución desde 1741.

(34) Andrew Mitchell, miembro de la institución desde 1736. Nació en Edimburgo en 1708, fue abogado y diplomático, amante de la literatura y de la ciencia y la filosofía, y una figura activa en los círculos intelectuales londinenses del momento.

James Burrow³⁵, Wm. Folkes³⁶, Croml. Mortimer³⁷. Hemos comprobado que Ulloa –en razón, probablemente, de su natural discreción– no asistió a las sesiones académicas del 8 y el 29 de mayo, en las que Folkes dio lectura a su comunicación sobre los papeles confiscados.

El análisis de la ficha de Antonio de Ulloa (fig. 3) nos aporta algunos datos de gran valor. Es preciso comenzar resaltando la inusual extensión del argumento, el desarrollo explicativo del mismo y la profusión de elementos de consideración, admiración y respeto («... as he modesty will allow» o «... a Gentlemen of merit, learning and knowledge every way well qualified ...»). La preceptiva propuesta de admisión como fellow de la Society presenta el formato al uso; en este caso, además de su extensión y detalle, la enumeración de los principales méritos que acredita para tal objeto resulta contundente:

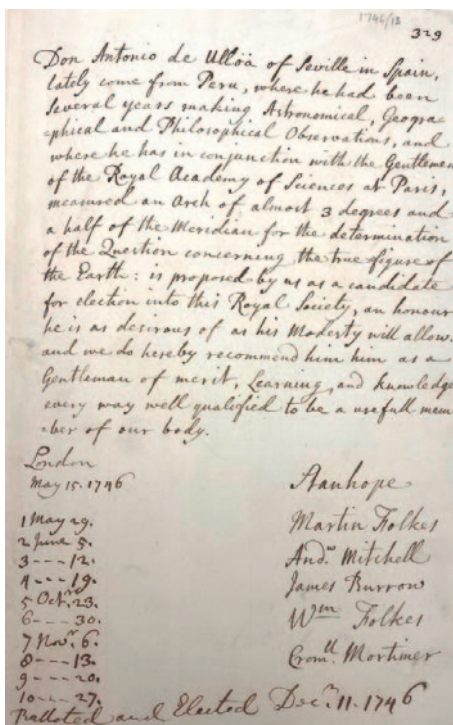


Fig 3. Ficha de propuesta de admisión de don Antonio de Ulloa. (Royal Society, EC/1746/13)

«... lately come from Peru, where he had been making Astronomical, Geographical and Philosophical Observations, and where he has conjunction With the Gentlemen of the Royal Academy of Sciences at Paris, mesured an arch of almost 3 degrees and a half of the meridian for the determination of the question concerning the true figure of the Earh».

A pesar del poco tiempo que Ulloa había compartido con los miembros de la Royal Society, su discreción y modestia, junto con su instrucción y conocimientos, despertaron en todos ellos el respeto y la consideración que vemos traducida en el texto de la nota registral de la propuesta de admisión: «... is

(35) James Burrow, miembro de la institución desde 1737. Bien versado en el conocimiento de la matemática y la naturaleza. Perteneció al Inner Temple (colegio de abogados), donde desempeñó el cargo de analista legal y jurídico.

(36) William Folkes, abogado de prestigio en Londres sin otra peculiaridad que ser el hermano pequeño de Martin. Fue miembro de la Logia n.º 39 en Fleece, Fleet Street de Londres.

(37) Cromwell Mortimer, médico formado en la Universidad de Leiden. Asimismo adquirió formación en mecánica y otras ramas de la física, así como en química y botánica. En los tiempos que nos ocupan, desempeñaba el cargo de segundo secretario de la institución.

proposed by us as a candidate for election into this Royal Society, an honour he is as desirous of as his modesty will allow and me do hereby recommend him him (*sic*) as a Gentleman of merit, learning and knowledge every well qualified to be a usefull member of our body».

El 25 de mayo, Folkes devuelve los papeles a Ulloa³⁸, y el 29 el presidente lee la segunda parte del «Abstract of Don Antonio de Ulloa's Journal of the Observations made in Peru, by the French Astronomers and himself». La asamblea de este día, que adquiere una relevancia especial, es anotada, significativamente, así: «... the following Gentlemen had also, severally, leave given to be present at this meeting». Folkes expone que ha elaborado el resumen que va a leer a partir de la documentación original de Ulloa –seguramente con su ayuda, dado su «imperfect knowledge of the Spanish tongue»–. La larga estancia en Italia durante su *Grand Tour* (1733-1735) le había permitido adquirir un buen conocimiento del italiano y cierta capacidad de comprensión del español. De ello deducimos que tuvo que preparar el trabajo manuscrito con la ayuda del propio autor. Esto los tendría ocupados entre el 24 de abril –cuando a Folkes le son entregados los documentos, a tenor de lo expuesto con anterioridad– y finales de ese mes, pues en las reuniones del 17 y el 24 de abril no se hace mención del resumen de los papeles; sí aparece en la del 1 de mayo, cuando debía de estar ya bastante avanzado, habida cuenta de que el resumen que lee Folkes aparece fechado el 8 de mayo.

El documento, que es clave para entender la importancia de don Antonio de Ulloa para la Royal Society, es un compendio que Folkes hace del diario que relata las vicisitudes del viaje de Ulloa, así como de las actividades que este acometió durante este, especialmente «las observaciones hechas en Perú por los astrónomos franceses y por él mismo (*sic*)»³⁹. Habiendo recibido los papeles del oficial español de manos de la Honorable Lords Commissioners of the Admiralty o Junta del Almirantazgo, con el encargo de dar a esta su opinión sobre ellos, Folkes no tenía claro si debía remitir a la junta el resumen una vez impreso, o responder de una manera más informal, mediante un manuscrito. Esta es la razón de que comience exponiendo sus dudas acerca de si el documento que ha preparado está destinado a ser impreso o, simplemente, a ser archivado en la propia corporación.

El presidente inicia su exposición con las siguientes palabras: «El autor del Diario es una persona de España y uno de los dos señalados por Su Católica Majestad para actuar de su parte asistiendo a los caballeros franceses en su trabajo». Sigue comentando las circunstancias en estos términos:

«Creo que casi todos los caballeros aquí presentes están advertidos de que don Antonio de Ulloa de Sevilla, un caballero presentado por mí en las últimas dos o

(38) Vuelve a ser fecha tomada del relato de Antonio de Ulloa. Si todo es como suponemos, eso significaría que los papeles ya estaban en su poder el 14 de mayo, fecha local, un día antes de ser propuesto para incorporarse a la institución como miembro. Es un dato que vemos confirmado en el acta de la sesión correspondiente al 29 de mayo. Royal Society, JBO/vol. xx, p. 110.

(39) *Ibíd.*, p. 108. En estos últimos términos es como viene recogido en el acta de la sesión.

tres sesiones, es una de las personas que fueron enviadas por el Rey de España, su soberano, para que auxiliaran y atendieran a los astrónomos y otros de la Real Academia de Ciencias de París en su última expedición al Perú, donde ellos han comandado la misión de medir la cantidad de un grado de latitud (*sic*) cerca de la línea equinoccial»⁴⁰.

Y continúa:

«Supongo que han sido informados de que, este mismo caballero, en su vuelta a casa a bordo de un barco francés llamado *Notre-Dame de la Délivrance*, fue capturado con el propio barco a la altura de Cape Breton y traído prisionero a Inglaterra. Lo importante es que mi petición al honorable conde de Harrington, una vez que Su Señoría tomó conciencia de la entidad de los asuntos en los que había estado ocupado don Antonio, por su gran humanidad y respeto por el conocimiento⁴¹, fue amablemente atendida por su parte, permitiendo que dejara la ciudad de Fareham, donde había estado confinado, y viniera a Londres libremente».

El contenido y el tono de la comunicación expuesta al pleno de la Royal Society en las sesiones del 8 y el 29 de mayo encierran datos suficientes para determinar el grado de confianza mutua entre Ulloa y Folkes y el afectuoso reconocimiento que recíprocamente se profesaban. Finalmente, en la sesión del 11 de diciembre de 1746, la propuesta de admisión de don Antonio de Ulloa fue sometida a balotaje y aprobada.

Como complemento a las actividades estrictamente académicas, propias de las asambleas de la Royal Society, tenemos conocimiento por el propio Ulloa de otras de distinta índole. Dado el amigable clima que envolvía la relación entre Ulloa y Folkes durante aquellos meses, y el grado de cercanía mutua que entre ellos fue madurando, es difícil admitir que el anfitrión hubiera mantenido al huésped ajeno al ámbito de sus relaciones sociales más significativas. Folkes tuvo la oportunidad de introducirlo tanto en las cenas ilustradas en casa de Mead en Great Ormond Street, como en las reuniones gastronómicas semanales de la Mitre Tavern del Thursday's Dining Club⁴².

Folkes era, también, miembro señalado del Board of Longitude y un decidido partidario del relojero John Harrinson. En 1741-1742 había participado con

(40) Royal Society, LCP/1/479. Folkes comete un lapsus al hablar de «un grado de latitud».

(41) Royal Society, JBO/vol. xx, p.110.

(42) Fundado en 1743, el presidente de la Royal Society gozaba de ciertos privilegios respecto a los invitados que podía llevar. Sus normas básicas eran las siguientes: «Rules and Orders to be observed by the Thursday's Club, called the Royal Philosophers.—A Dinner to be ordered every Thursday for six, at one shilling and sixpence a head for eating. As many more as come to pay one shilling and sixpence per head each. If fewer than six come, the deficiency to be paid out of the fund subscribed. Each Subscriber to pay down six shillings, viz. for four dinners, to make a fund. A pint of wine to be paid for by every one that comes, be the number what it will, and no more, unless more wine is brought in than that amounts to». Disponible en https://www.pascalbonenfant.com/18c/clubs/jt_theroysocietyclub.html

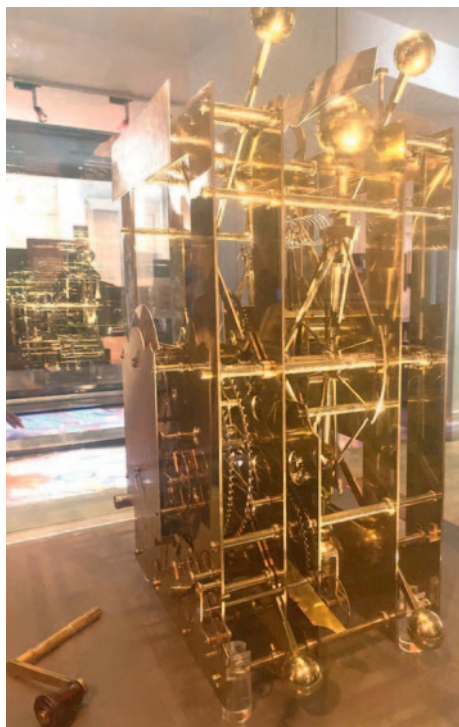


Fig. 4 H-3 en el museo del Observatorio de Greenwich. (Fotografía del autor)

James Bradley⁴³ en el examen y valoración del segundo reloj de Harrison, el H-2, y ambos, de consuno, habían manifestado su apoyo a un proyecto tan prometedor; en consecuencia, recomendaron su mantenimiento hasta lograr el nivel de perfección que la naturaleza permitiera y decidieron entregar quinientas libras como contribución al proyecto para que la máquina de Harrison alcanzase tal perfección⁴⁴.

En el momento en que Ulloa era huésped de Folkes, Harrison trabajaba en la versión H-3 de su reloj (fig. 4), una tarea que hasta 1758 no tendría lista. Siendo este un tema del mayor interés para Ulloa, —como se infiere de las explicaciones que da sobre sus observaciones en el Perú, que adereza con los impedimentos que supuso tener que lidiar con las dificultades propias del reloj de péndulo—, y teniendo Folkes un papel tan destacado en el seguimiento del proyecto de Harrison, es seguro que mantuvieron sobre el asunto largos debates.

Por otro lado, en nuestra investigación sobre las circunstancias que rodearon la estancia de Ulloa en Londres, no podíamos dejar de contemplar una de las facetas más importantes de su anfitrión: su condición de masón y el efecto que eso pudo haber tenido en alguien como Ulloa, con quien había llegado a estrechar especiales lazos de amistad. En este sentido, en uno de los escritos de este último, cuando se refiere a la persona de Folkes, creímos detectar ciertos modismos intramasonicos; el uso de esos términos, y el hecho de que la carta en cuestión estuviera dirigida a don Zenón de Somodevilla —sobre quien pesaban denuncias de pertenecer a la masonería, presentadas ante el Santo Oficio (ALVARADO: 2016, pp. 52-55)—, nos hizo considerar la posibilidad de que Ulloa, durante su periplo inglés, hubiese sido iniciado en alguna logia, un asunto del mayor interés que no se podía rechazar *a priori* y que resultaba necesario confirmar o falsar.

Como resultado de la fusión de cuatro logias masónicas que celebraban sus asambleas en la taberna Goose and Gridiron, en 1717 se crea la Gran Logia de

(43) Bradley, James (1691-1762), astrónomo de la corona inglesa desde 1742.

(44) Royal Greenwich Observatory Archives, RGO 14/5, f. 14. De los Papeles del Board of Longitude.

Inglaterra. Siete años después, Folkes figura como diputado gran maestro de la Primera Gran Logia, convirtiéndose en la figura responsable del gran desarrollo que experimentó en esos años la institución, bajo cuyo liderazgo y amparo se pusieron la mayor parte de las logias inglesas. Entre 1719 y 1742, Folkes propuso como miembros de la Royal Society a una veintena de compañeros masones, pertenecientes a las distintas logias de las que había sido miembro activo. Cuando Ulloa llega a Londres, en la primavera de 1746, Martin Folkes mantenía su prestigio como figura referente en la masonería inglesa, aunque para entonces había relajado algo la observancia de sus prácticas. Su relevo lo había tomado su hermano pequeño William, que se encontraba activo en la Logia n.º 39 en Fleece, en la Fleet Street de Londres (Roos: 2021, pp. 75-90).

Buscando evidencia documental de que Ulloa pudiese haber sido iniciado como masón o de su eventual asistencia a una «tenida blanca», como invitado, en alguna de las logias de la influencia de los Folkes, procedimos a investigar el asunto en la Biblioteca y Archivos de la Gran Logia Unida de Inglaterra, en Great Queen Street de Londres, sin resultado alguno⁴⁵.

Alcanzados los objetivos fundamentales que Folkes se había marcado en relación con Ulloa y sus papeles, ya devueltos a su propietario⁴⁶; propuesto para su reconocimiento y admisión como miembro de la institución, y quedando a la espera del transcurso temporal preceptivo hasta la sesión en la que debería proce-

(45) Martin Cherry <MCherry@museumfreemasonry.org.uk> «Dear Francisco, = Thank you very much for visiting the Museum and thank you for your enquiry. I could find no evidence that Martin Folkes introduced de Ulloa to either of his lodges. Folkes was a member of two lodges. The first, was a Lodge meeting at the Bedford Head in Covent Garden. Folkes appears in a list of members from this lodge transcribed into the first Minute book of the Grand Lodge of England. The list was made on 27th November 1725 and can be viewed here (https://www.quatuorcoronati.com/wp-content/uploads/2016/12/QCA_VOL-10-compressed.pdf) on page 26 (or 61 of the PDF). = When the Grand Lodge of England started issuing numbers for their lodges in 1729, this lodge no longer existed and there are no surviving records. Folkes's second lodge was the Lodge at the Maid's Head in Norwich, Norfolk (Lodge No. 30 from 1729) which he had founded in 1724. The lodge appears in the same manuscript list of members that you can view in (https://www.quatuorcoronati.com/wp-content/uploads/2016/12/QCA_VOL-10-compressed.pdf) on page 37 (72 of the PDF). = Records of this lodge do exist and have been written about in the transactions of Quatuor Coronati Lodge – see Gilbert Daynes “Some Records of the Lodge constituted at the Maid's Head, Norwich, in 1724” in Vol. 38 (1925) pages 227-285 (https://www.crs-l-m.org/images/CRSL-M/Emeroteca/AQC_38_1925.pdf). You will see from the article that Folkes has stopped attending this lodge by 1743, so could not have introduced de Ulloa. Folkes rarely attended Grand Lodge although he remained a member into the 1740s. You can check the minutes of the Grand Lodge up to 1758 here (<https://www.quatuorcoronati.com/wp-content/uploads/2022/02/QCA-12-Rescanned.pdf>). I have looked for William Folkes. There is a Wm Ffolkes listed as a Warden of the Lodge meeting at the Fleece in Fleet Street in 1725 (see https://www.quatuorcoronati.com/wp-content/uploads/2016/12/QCA_VOL-10-compressed.pdf page 41) but I do not know if he is the William Folkes. = Thank you again for your enquiry and thank you for visiting. = All the best, = Martin Cherry».

(46) Devueltos los papeles a don Antonio de Ulloa, este echó en falta el plano de la ciudad de Panamá y de su ensenada, el cual, al parecer, se perdió en el curso de la manipulación inglesa del legajo.

derse al balotaje correspondiente y a su admisión como fellow, se planteaba dar una solución definitiva a la situación de cautividad en la que se encontraba el español. Aunque el estado de guerra con España persistía, la agitación bélica iba remitiendo y el conflicto evolucionaba hacia un horizonte de paz cuyas condiciones se habían comenzado a tratar. En 1746 ya había al respecto un proyecto sobre la mesa, cuyas negociaciones no salieron adelante como consecuencia de la suerte de las últimas batallas en el continente⁴⁷. En estas circunstancias, una última gestión de Folkes sobre Harrington y el Almirantazgo permitió que don Antonio de Ulloa pudiera pasar a Falmouth y allí embarcar en el paquebote de línea con destino Lisboa. Llegará a Madrid el 25 de julio de 1746, once años después de que hubiera arrancado la comisión que le había llevado al reino de Quito.

Conclusión

Siguiendo el formato del trabajo, vamos a presentar las conclusiones manteniendo la misma estructura. Como ya advertimos en la introducción, los dos primeros apartados están al servicio del tercero, que constituye el núcleo de aquel. Sin embargo, no debemos pasar por alto y dejar a un lado los resultados de nuestra investigación relacionados con ellos y las aportaciones al conocimiento de la historia que de ello se deduce.

Respecto al primer apartado, que trata del viaje de retorno de Antonio de Ulloa, nuestra contribución principal a ese conocimiento trae como consecuencia tener que corregir las aportaciones del trabajo de Whitaker⁴⁸ en tres aspectos de importancia e interés.

En primer lugar, el autor pone en duda que la *Délivrance* transportara caudales de la Corona desde El Callao rumbo a España. Argumenta que el objeto del flete de la fragata era vender las mercancías que llevaba en los puertos del Pacífico, de Concepción a El Callao, y con el resultado de la venta adquirir «cacao, cascarilla, vicuña wool, and other products of the country» (WHITAKER: 1966, p. 361), para luego convertir en plata lo que sobrara de esa compra. Además, afirma que la declaración de La Condamine sobre la presencia en Perú de las fragatas francesas *Délivrance* y *Lys*, para transportar a la Península dos millones de pesos, no está confirmada en la documentación española (LA CONDAMINE: 1751, p. 212)⁴⁹. En realidad, la *Délivrance* había embarcado en El Callao 1,28 millones de pesos o «Heavy Dollars in silver», propiedad del Estado, como hemos podido comprobar personalmente en los Prize Papers consultados en los National Archives de Kew⁵⁰.

(47) *The New Cambridge Modern History*. Cambridge University Press-Sopena, Barcelona, 1980: VII, IX, p. 148.

(48) Esto adquiere mayor importancia, si cabe, por el hecho de que su «Antonio de Ulloa, the *Délivrance*, and the Royal Society» pasa por ser un documento académico de referencia para la historiografía española en relación con el asunto que nos ocupa.

(49) Esta nota está tomada de WHITAKER: 1966, p. 361.

(50) National Archives, Kew, HCA 32/137/5.

En segundo lugar, el autor asegura que la *Délivrance* y la *Lys* zarparon de El Callao con orden de mantenerse juntas hasta su llegada a España, sin hacer escala en ningún puerto, orden que sus capitanes violaron al zarpar de Valparaíso, bien por sentimentalismo, bien porque quisieron hacer el viaje de vuelta bajo la protección de barcos franceses. En realidad, la descripción de las circunstancias en las que las dos fragatas ligeras francesas hicieron su viaje de vuelta a España es inexacta; está claro que Whitaker no puso mucho interés en el pormenorizado relato que de ello hace Antonio de Ulloa (JUAN y ULLOA: 1748, t. II, lib. III).

En tercer lugar, en relación con los papeles de Ulloa intervenidos cuando la *Deliverance* fue capturada, Whitaker afirma que «no inventory of his papers has been found» (WHITAKER: 1966, pp. 361-363). Es natural su afirmación sobre la falta de inventario de los papeles capturados ya que, en la fecha de su trabajo, los Prize Papers permanecían clasificados e inaccesibles.

Respecto al segundo apartado, que trata de las principales circunstancias en las que la Royal Society se vio envuelta, desde su fundación hasta la llegada de Ulloa a Inglaterra, hemos pretendido hacer hincapié en dos de los aspectos que mostraba la institución cuando el español se incorpora a ella como fellow de pleno derecho. Ambos son consecuencia de su evolución histórica.

El primero se refiere a su misma esencia constitutiva: a las características de sus miembros y a las cualidades que deben adornarles en sus distintas categorías. Con lo que hemos aportado sobre este aspecto, hemos dejado claro que la Society no fue una academia integrada por miembros exclusivamente intelectuales; también, y en buena medida, estuvo formada por artesanos diseñadores y constructores de artilugios mecánicos e instrumentos científicos; y también, y durante un tiempo, por personas ajenas a los desempeños propios de los dos grupos anteriores: políticos influyentes, industriales renombrados, médicos reconocidos y otras personas de importancia y posición que habían manifestado su interés por el mundo de la ciencia o cuya pertenencia podía ser de utilidad práctica a la corporación.

Hacia mediados del siglo XVIII, cuatro ciudadanos españoles fueron admitidos como miembros de la Royal Society, cada uno de ellos por una razón distinta. Tales ciudadanos fueron don Antonio de Ulloa, don Ricardo Wall y Devreux, don Pedro de Alcántara Pérez de Guzmán el Bueno y don Jorge Juan. De los cuatro citados, el único que accedió a la membresía por méritos científicos reconocidos por la institución fue don Antonio de Ulloa. Don Ricardo Wall, que se unió a la Society en 1753, fue un militar de prestigio finalmente nombrado embajador en Gran Bretaña, donde entre 1747 y 1754 desempeñó el cargo con gran habilidad, lo que le ganó el respeto y la consideración de los ingleses, pero sin gozar de ninguna especial formación científica. Don Pedro de Alcántara Pérez de Guzmán el Bueno, decimocuarto duque de Medina Sidonia, había mostrado interés por los artilugios mecánicos, como la máquina neumática; sin embargo, no disfrutaba de una especial formación científica y fue admitido como miembro, el 9 de noviembre de 1749, merced a la recomendación personal de Antonio de Ulloa, de quien era

amigo. Don Jorge Juan era oficial de la Armada y un científico de reconocido prestigio en España, pero sus méritos eran desconocidos en la Royal Society –solo Folkes había oído algún comentario sobre él, de boca de Ulloa–. Su ingreso en la Society, que tuvo lugar también el 9 de noviembre de 1749, presenta aspectos que consideramos algo irregulares⁵¹.

El segundo se refiere a la situación administrativa de la corporación bajo responsabilidad de Martin Folkes, que acaba siendo el patrocinador de la promoción de Ulloa. Este padrinazgo no habría tenido lugar si al frente de la institución hubiera seguido Sloane, con otros enfoques y otras directrices gestoras. Folkes se había hecho a la sombra del carismático liderazgo de Newton y había heredado de él sus preferentes científicos y su orden de valores. Su prestigio y su reputación personal, dentro y fuera de la Society, eran tan altos y estaban tan consolidados que sus iniciativas progresaron sin ninguna dificultad. En estas circunstancias, la introducción de la persona de Antonio de Ulloa y su promoción no podían venir mejor avalados.

Respecto al tercer apartado que hemos dedicado a las vicisitudes de Ulloa en su cautiverio, rematadas con su acceso a la Royal Society en calidad de miembro, es evidente que el hecho de la admisión se debió a la conjunción de una serie de circunstancias, las cuales posibilitaron que el protagonista tuviera la oportunidad de mostrar su calidad como persona, el nivel de su instrucción y el valor de su aportación al conocimiento científico de la época al formar parte activa del grupo de académicos franceses que se desplazaron al reino del Perú para llevar a cabo la medición del grado de meridiano en las inmediaciones del ecuador.

Ulloa también se ganó el respeto y la admiración de los otros miembros de la Royal Society, quienes tuvieron la oportunidad de compartir con él no solo los trabajos de las sesiones académicas, sino además los tiempos de expansión social en círculos dedicados a la reflexión y al intercambio de experiencias y saberes. De la mano del presidente, Ulloa fue asistente en las reuniones celebradas en casa del doctor Mead, por lo que tuvo la oportunidad de conocer y darse a conocer a otras celebridades del mundo intelectual y científico, más allá del propio de la Society, como él mismo reconoce (JUAN y ULLOA: 1748, t. III, lib. X, p. 861). También gracias a su anfitrión pudo asistir a alguna de las comidas de los jueves en la Mitre Tavern, donde se repetiría la experiencia anteriormente comentada en un círculo distinto, pero no por ello de menor interés.

Es evidente, así mismo, que las relaciones de Ulloa con la Royal Society y con sus compañeros, aparte de profunda y productiva, fue más allá de lo que cabría esperar de un caso como este. Por lo que hemos podido deducir, la

(51) Sin conocer a nadie en Londres, aparte de al embajador, Ricardo Wall, a la semana de llegar ya se había presentado en la Royal Society para solicitar ser admitido como miembro. En la ficha de propuesta de admisión (Royal Society EC/1749/14), la alusión a sus méritos es muy general –se señala que es uno de los miembros españoles en la misión francesa de la medida del grado de longitud– y su ingreso se justifica porque «being desirous of being elected into the Royal Society». Es evidente que se trata de una admisión a solicitud propia, tal vez ayudado por los buenos oficios del embajador.

clave de su seducción estuvo en que, al más alto nivel de instrucción en el campo de la astronomía y la geodesia, Ulloa unía la excelencia de un humanismo científico raro de encontrar, junto con una personalidad discreta y al mismo tiempo abierta y empática; además de la posesión de una conversación inteligente, plena de conocimientos generales y específicos.

En cierto modo, la Royal Society se constituyó en el alma mater de Antonio de Ulloa, de manera que, en todo momento, la institución londinense estuvo presente en su pensamiento y actividad. Tres años después de haber sido admitido como miembro de la institución, el respeto y la consideración que había despertado en sus compañeros se mantenía vivo y con toda su fuerza. Es este un detalle que viene demostrado con ocasión de la admisión del duque de Medina Sidonia⁵² como miembro de la institución (fig. 5). Bastó que don Antonio recomendara a su amigo para tal reconocimiento, y que saliera como fiador de su persona, para que la Society lo recibiera como un miembro más: «In concurrence with Don Antonio's request, we do recomend this Nobleman as highly deserving the Honour he desires». Esa relación que comentamos se prolongó a lo largo de la vida de Ulloa, como prueba su colaboración con la institución hasta sus últimos años⁵³.

El respeto y la consideración que no solo el restringido círculo de la Royal Society, sino también el más amplio de la intelectualidad londinense sintió por la persona de Antonio de Ulloa se mantuvo vivo por un largo periodo de tiempo. Esto es algo que podemos comprobar en el contenido de unas cartas que

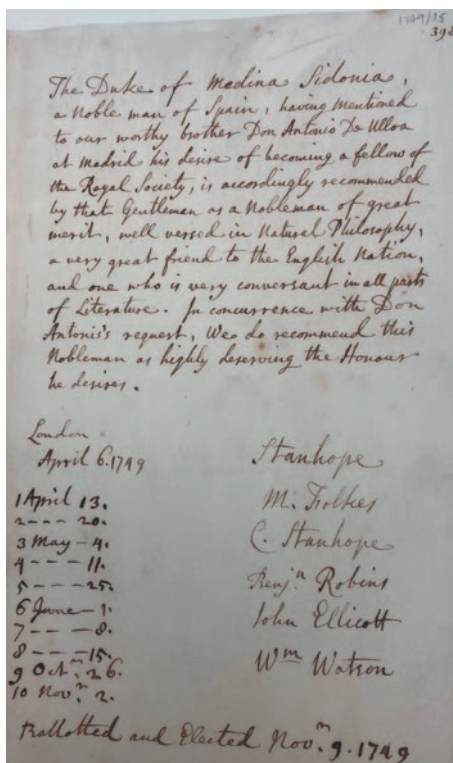


Fig. 5 Propuesta de admisión del duque de Medina Sidonia. (Royal Society, 1749/15)

(52) El decimocuarto duque de Medina Sidonia, Pedro de Alcántara Alonso de Guzmán. Persona bien formada, tuvo conocimiento de las obras de Newton, Locke, Diderot, Rousseau, Hume y Voltaire, de las propuestas de la Ilustración y de la puesta en práctica de sus enseñanzas a través de las Sociedades Económicas de Amigos del País, que trató de aplicar en sus estados. Frecuentó la amistad del marqués de la Ensenada y de Antonio de Ulloa, quien le proporcionó la máquina «pneumática».

(53) Royal Society, LCP/7/75. Envío de un informe detallado sobre el eclipse de sol del 24 de junio de 1778 que Antonio de Ulloa remite a la Royal Society para su conocimiento y archivo.

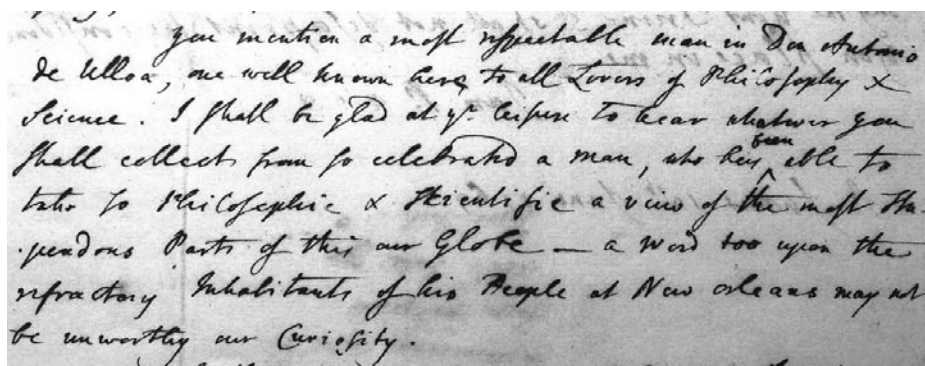


Fig. 6 Fragmento de la carta de James Harris padre a su hijo James. (Hampshire Archives 9M73/G1242/24)

hemos tenido la fortuna de encontrar en el Hampshire Archives de Winchester, cuando investigábamos allí sus vicisitudes en Fareham durante los primeros meses de 1746.

Las citadas cartas son de 1769, veintitrés años después de que dejara Inglaterra. Se trata de las que escribe James Harris⁵⁴ a sus padres en Salisbury, Inglaterra. Harris, a la sazón ocupando el puesto de secretario de la embajada del rey de Inglaterra en España, había conocido a una persona que despertó en él una gran admiración y a quien todo el mundo en la Corte tenía en gran consideración y aprecio, según sus propias palabras. El 22 de mayo, desde Aranjuez, escribe a su madre en Salisbury y, entre otras cosas, le dice:

«Me he familiarizado mucho con don Antonio de Ulloa, que acaba de llegar de Nueva Orleans, donde desempeñaba el cargo de gobernador hasta que los franceses lo han expulsado. Ha pasado toda su vida en América del Sur, donde conoció a Byron íntimamente⁵⁵ cuando este llegó a Lima después de sobrevivir a esa terrible expedición, cuyas particularidades ha publicado. Es un hombre muy sensato. Hace algunos años, fue enviado para medir un grado en la cima de los Andes donde pudo comprobar que el aire era demasiado ligero para ser respirado. Es uno de los mejores matemáticos que tienen»⁵⁶.

(54) Harris, James (1746-1820), diplomático. Miembro de una aristocrática familia de Salisbury, fue secretario de la embajada del Reino Unido en Madrid, en 1768, y luego, embajador en varios países europeos. Nombrado Earl of Malmesbury en 1800.

(55) John Byron, 1723-1788. Guardiamarina a bordo del HMS *Wager*, en 1740 naufragó frente a las costas de Chile, cuando formaba parte de la escuadra de Ason. Junto con el comandante del buque, David Cheap, y el teniente de Infantería de Marina Thomas Hamilton logró sobrevivir a la tragedia y llegar a Lima, desde donde volvió a Europa, a bordo de la fragata *Lys*, con Jorge Juan. Recogió en un libro las aventuras que siguieron al naufragio, con gran éxito de ventas, y alcanzó el grado de vicealmirante.

(56) Hampshire Archives, 9M73/266/19.

El padre de James Harris, sabiendo del paso de Ulloa por la Royal Society, realizó en Londres indagaciones sobre él y en carta de 14 de junio, que incluye otra de 10 de junio de 1769 (fig. 6), confirma a su hijo que es una persona bien conocida por todos los amantes de la filosofía y de las ciencias y expresa su alegría por la relación de su vástago con persona de tal renombre. Asimismo, le dice que estará encantado de escuchar lo que haya recogido de un hombre tan celebrado, que ha sido capaz de desarrollar una visión filosófica y científica de las partes más maravillosas y sorprendentes de este globo nuestro⁵⁷. Desde Madrid, James responde a su padre el 5 de julio de 1769, para manifestarle que se encuentra muy a menudo con don Antonio de Ulloa y que le resulta siempre muy grato hablar con él pues, como muchos eruditos, es notablemente modesto y considerado, razón por la que se le hace menos caso que a otros hombres menos instruidos, pero más ruidosos. También afirma que Luisiana y Nueva Orleans son temas de los que su interlocutor nunca habla y que incluso parece que los haya dejado olvidados⁵⁸.

En definitiva, nuestro trabajo de investigación nos ha permitido conocer y confirmar una serie de datos y detalles sobre el viaje de retorno de Antonio de Ulloa a España, así como sobre su estancia en Inglaterra y su admisión como miembro de la Royal Society, sobre el impacto que todo ello tuvo en la sociedad científica del Londres de la época, y sobre la permanencia en el tiempo de su memoria. Tales datos eran insuficientemente conocidos o se ignoraban por completo, pero gracias a nuestra tarea investigadora quedan a disposición de todos aquellos estudiosos interesados por este periodo de la vida del marino sevillano y por la historia de nuestra Armada.

Bibliografía

- ALVARADO, Javier (2016). *Masones en la nobleza de España*. Madrid, La Esfera de los Libros.
- JUAN, Jorge y ULLOA, Antonio de (1748). *Relación histórica del viaje a la América meridional hecho de orden Su Magestad...* Madrid, Antonio Marín.
- LA CONDAMINE, Charles de (1751). *Journal du voyage fait par ordre du Roi à l'équateur*. París.
- PURVER, Margery (1967). *The Royal Society: Concept and Creation*. Londres, Routledge and Kegan Paul.
- ROOS, Anna Marie (2021). *Martin Folkes, 1690-1754*. Newtonian, Antiquary, Connaissanceur. Oxford University Press.
- TINNISWOOD, Adrian (2019). *The Royal Society & the Invention of the Modern Science*. Londres, Head of Zeus.
- WHITAKER, Arthur P. (1966, nov.) Antonio de Ulloa, the Délivrance, and the Royal Society. *The Hispanic American Historical Review*, 46/4, 357-370.

(57) Hampshire Archives 9M73/G1242/24.

(58) Hampshire Archives 9M73/266/24. Razones debió tener para no salir contento de Luisiana, un tema que merece una atención mayor de la que se le ha prestado.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1983

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN DE LA EDICIÓN EN PAPEL

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

(La suscripción será por los números del año en que comience el alta y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática en años sucesivos, si no nos indica lo contrario.)

IMPORTE ANUAL (AÑO 2025)

- REVISTA DE HISTORIA NAVAL (DOS NÚMEROS AÑO 2025)**
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 8 EUROS; RESTO DE EUROPA, 13; RESTO DEL MUNDO, 15 EUROS
- CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2025)**
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

Transferencia bancaria a favor de «Centro de Publicaciones del MINISDEF», con el siguiente código de cuenta IBAN: ES57 0182 2370 4402 000 0365 (BIC: BBVAESMMXXX), contactando previamente con los teléfonos 913 12 44 27/913 79 50 50

Domiciliación bancaria (no válida para suscripciones desde el extranjero):

D. _____ autoriza al Instituto de Historia y Cultura Naval, del Ministerio de Defensa, para que con cargo a mi cuenta núm:

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

sean abonados los recibos correspondientes a la Revista de Historia Naval / Cuadernos Monográficos (tachar lo que no proceda):

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural.

Protección de datos de carácter personal.

En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, los datos personales que consten en el boletín de suscripción, una vez relleno, se procesarán incluyéndose en el fichero de suscriptores de la Revista de Historia Naval y de los Cuadernos Monográficos, y en ningún caso serán cedidos a terceros. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por correo ordinario, o mediante correo electrónico, a las direcciones anteriormente indicadas.

ACERCA DE LA TIPOLOGÍA DE LAS ANCLAS ROMANAS DE HIERRO

Una revisión actualizada en base a los hallazgos
arqueológicos de las últimas décadas

Pedro PERALES GARAT
Capitán de fragata (reserva), historiador y arqueólogo
Ferrol, A Coruña, España
Recibido: 04/09/2024 Aceptado: 15/10/2024

Resumen

La clasificación de los tipos de anclas de hierro romanas establecida por Gerhard Kapitän en los años ochenta del pasado siglo (KAPITÄN: 1984), sigue siendo válida en líneas generales. Sin embargo, los hallazgos arqueológicos de las últimas décadas han ampliado el volumen de información. Es ahora evidente la existencia de un tipo no incluido en aquella clasificación; por otra parte, hay muchos más datos acerca de los tipos ya conocidos, como nuevas dataciones, nuevas medidas, variantes formales, etc. El propósito de este trabajo es pues, como se establece en su subtítulo, la revisión de aquella propuesta a la luz de los datos actuales. El objetivo final es facilitar las labores de identificación, clasificación y valoración por parte de arqueólogos, estudiosos y personal técnico de los museos.

Palabras clave: República romana, Imperio romano, marina romana, anclas antiguas de hierro, caña del ancla, brazos del ancla, cepo desmontable y su orificio de paso, arganeo y argollas de fijación o recuperación.

Abstract

The classification of the types of Roman iron anchors established by Gerhard Kapitän in the 80s of the last century 1 is still valid in general terms. However, the archaeological findings of the last decades have expanded the volume of information. It is now evident the existence of a type not included in that classification; on the other hand, there is much more data about the already known types, such as new dating, new measurements, formal variants, etc. The purpose of this work is therefore, as established in its subtitle, the revision of that proposal in the light of current data. The final objective is to facilitate the work of identification, classification and evaluation by archaeologists, scholars and technical staff of the museums.

Keywords: Roman Republic, Roman Empire, Roman Navy, ancient iron anchors, anchor shank, anchor arms, removable anchor stock and its passage hole, anchor ring and other fixing or recovery rings.

Prefacio



Fig. 1. Réplica de ancla (en primer plano) y cepos de plomo (al fondo a la derecha). Museo Arqueológico de Tarragona

ES probable que el lector no iniciado en el estudio de las anclas de la Edad Antigua tenga en mente, al pensar en las anclas romanas, el modelo de ancla compuesta, con caña y brazos de madera y cepo de plomo. No es de extrañar. Es el tipo de ancla predominante en los museos marítimos de las ciudades costeras; especialmente los incorruptibles cepos plúmbeos, que la naturaleza respeta aunque algunos buzos los hayan fundido para hacerse escapularios de lastre o pesas de cinturón o para andarse con pies de plomo. En todo caso, estos cepos son bastante frecuentes en las colecciones museísticas; en las que también pueden verse réplicas de las anclas completas.

Imágenes de estas anclas aparecen también en otros soportes, por ejemplo en monedas de época republicana; no sería por tanto de extrañar que algún aficionado a la numismática

creyera que son las anclas propias de la marina romana a lo largo de todo su devenir.

Pero no es así; la marina romana empleó muchos tipos de anclas durante su larga singladura histórica; y las típicas anclas de madera y plomo se ciñen a un periodo concreto: los dos o tres últimos siglos republicanos y el primer siglo imperial. Aunque sobre el límite final no se debe pontificar, que hay mucho contraмаestre reacio a los cambios.

En todo caso, no son estas anclas –que también tienen bastantes variantes– el objeto de nuestro análisis. Ni tampoco las anclas elaboradas con otros materiales (de piedra, de madera con cepo de piedra, de bronce). Ni vamos a entrar a discutir si en época romana se usaron o no las anclas del tipo rezón. Todo eso sería alejarnos de nuestro tema.

Trataremos solo de las anclas romanas de hierro, cuyo cepo es igualmente de hierro. Empezando por sus características generales y profundizando más adelante en sus tipos, detalles, distribución y cronología... hasta donde sea posible en función de nuestros datos.

Características generales de las anclas romanas de hierro

Estas anclas están elaboradas en su totalidad en hierro forjado, tanto el cuerpo como el cepo. No podemos por ahora dar detalles del sistema de laboreo en la forja, ya que no hemos hallado estudios sobre esta cuestión técnica. Lo previsible –de acuerdo con análisis que se han hecho sobre anclas de hierro algo más recientes– es que se unieran en la forja varios segmentos de dimensiones reducidas, pero aún nos faltan detalles.

La caña suele ser de sección rectangular, con frecuencia un rectángulo alargado que se hace más ancho en la cabeza (donde lleva dos orificios en paralelo) y hacia la cruz; a veces el tercio inferior de la caña es más ancho y sobre él se ven unos salientes laterales; hay unas pocas anclas con una parte de la caña de sección redonda. La cabeza lleva un orificio circular u oval para el arganeo y un segundo orificio (casi siempre rectangular, pero a veces circular) para el cepo, que por tanto podrá ser de diferente sección.

Los brazos pueden ser de varias formas: rectos («en flecha»), de doble curvatura («en lira»), de curva simple («en arco») y, por fin, formados por dos segmentos rectos en ángulo de unos 120° («en U abierta»). También son de sección rectangular o casi. Nunca veremos verdaderas uñas; los brazos acaban con un simple aplastamiento transversal de su extremo o bien un simple adelgazamiento hasta terminar en pico.

En cuanto al remate inferior de la cruz, las posibilidades son muchas. Es frecuente la presencia de una argolla con su orificio en un pequeño saliente o directamente en la parte baja de la cruz; pero también es frecuente el caso de un saliente más o menos largo sin orificio ni argolla; y no es tampoco inusual una pequeña protuberancia en punta o un simple acabado liso. En suma, no hay una característica absolutamente predominante.



Fig. 2. El lema *Festina lente* en un denario del emperador Tito y en un texto del Renacimiento. Representación bastante similar, pero el ancla de Edad Moderna con uñas bien definidas

Respecto al cepo ya se ha dicho que puede ser de sección rectangular o bien circular, de acuerdo con la forma de la abertura por la que se acopla a la caña. Pero falta añadir que prácticamente todos los cepos arqueológicos en buenas condiciones de esta época son de sección rectangular. Otrosí, los cepos hallados no son idénticos, hay cierta variedad formal (curvos, rectos) y diversidad de resaltes y accesorios de fijación a la caña.

En cuanto a las dimensiones, la muestra es muy variada. Hay anclas muy grandes, como el ancla de hierro del lago Nemi (SPEZIALE: 1931), cuya caña mide cuatro metros y el cepo se acerca a esta medida. Y anclas pequeñas, como la hallada en la costa bajo el Monte Carmelo (GALILI y otros: 2010a) que mide tan solo 1,35 m. (su cepo está incompleto). Sin duda las anclas de hierro se usaron en barcos de distinto porte, y su tamaño se relaciona con el desplazamiento de la nave.

La variedad formal de las anclas se explica, a su vez, por las características propias del mundo romano: su gran extensión y perduración; su expansión progresiva sobre pueblos de distinta cultura y nivel tecnológico; su capacidad de absorción de elementos ajenos que son útiles; sus excelentes ingenieros y artífices que son capaces de optimizarlos, etc. Sin ser la Roma primigenia un pueblo marítimo, quiso y pudo aprender a utilizar lo que otros pueblos más marineros, muchas veces sus rivales en la mar –etruscos, griegos, cartagineses, egipcios, cilicios– empleaban a bordo de sus naves; integración y evolución para mejoramiento explican la variabilidad de los tipos de anclas.

Los hallazgos: distribución espacial y espectro temporal

Antes de entrar en estas cuestiones aclaremos algo necesario acerca de nuestra base de datos. A los efectos de nuestro análisis, trabajamos sobre unos 55-60 «hallazgos» de anclas romanas de hierro. Con este término queremos indicar lo siguiente: si un ancla se encontró aislada, sea cual sea su procedencia y estación de término, la consideramos un «hallazgo»; pero las anclas en los pecios suelen estar en grupos y en este caso consideramos «hallazgo» al pecio, usando para nuestro análisis aquella de las anclas de hierro que está en mejor estado. El número es, por tanto, solo orientativo. El número total de anclas podría estar sobre ochenta, pero no nos interesan las repeticiones, ni las anclas muy deterioradas, ni las «rarezas» (ejemplares únicos, de forma por ahora sin parangón).

Con respecto a la distribución espacial podemos decir que hay anclas de hierro por todas partes del Imperio Romano, aunque habremos de hilar un poco más fino, pues el reparto está muy poco equilibrado.

Un primer dato es que la gran mayoría de las anclas proceden de las costas mediterráneas, lo que de por sí no es de extrañar, que bien podían llamarle por entonces *Mare Nostrum*; el caso es que más de un ochenta por ciento de los hallazgos se localizan en este mar. Pero dentro de este cajón hay también enormes diferencias; el balance se desequilibra claramente hacia Italia y Francia, a los que siguen a distancia España e Israel y en la cola de la tabla hay varios países con solo un hallazgo (Grecia, Turquía, Egipto, Libia). Este desequilibrio puede deberse a varias causas, pero no cabe duda de que la principal es la dedicación que ha habido a la arqueología submarina con antelación y continuidad por parte de italianos y franceses. La mayoría de las anclas localizadas proceden del norte y centro del Mediterráneo occidental... aunque no todas ellas vengan estrictamente del mar pues hay bastantes hallazgos en zonas costeras terrestres antaño cubiertas por las aguas.

A día de hoy, la segunda mina de anclas romanas son los ríos europeos, antes que otros mares u océanos... es curioso. Se han hallado anclas en el Tíber, el Ródano, el Sena, el Danubio y el Rin, este último el más generoso; las anclas fluviales son el dieciséis por ciento del total. Además de curioso es interesante por razones históricas, una huella de las actividades mercantiles y de las patrullas de las flotas que guardaban las fronteras imperiales.

Lo demás es casi anecdótico, tres o cuatro noticias de anclas romanas de hierro en el Atlántico y una, eso sí en excelente estado y famosísima en un lago: la gran ancla de hierro de uno de los barcos de Calígula en el Lago Nemi que ya citamos por segunda vez.

En lo que respecta al marco temporal no hemos querido ser muy precisos, ya que con frecuencia las dataciones de las anclas tampoco lo son. Podríamos empezar por los tiempos de la Primera Guerra Púnica (264-241 a.C.) que habitualmente se considera el momento en que Roma se lanza a la mar. Y podríamos terminar con la fecha del finiquito del Imperio Romano occidental

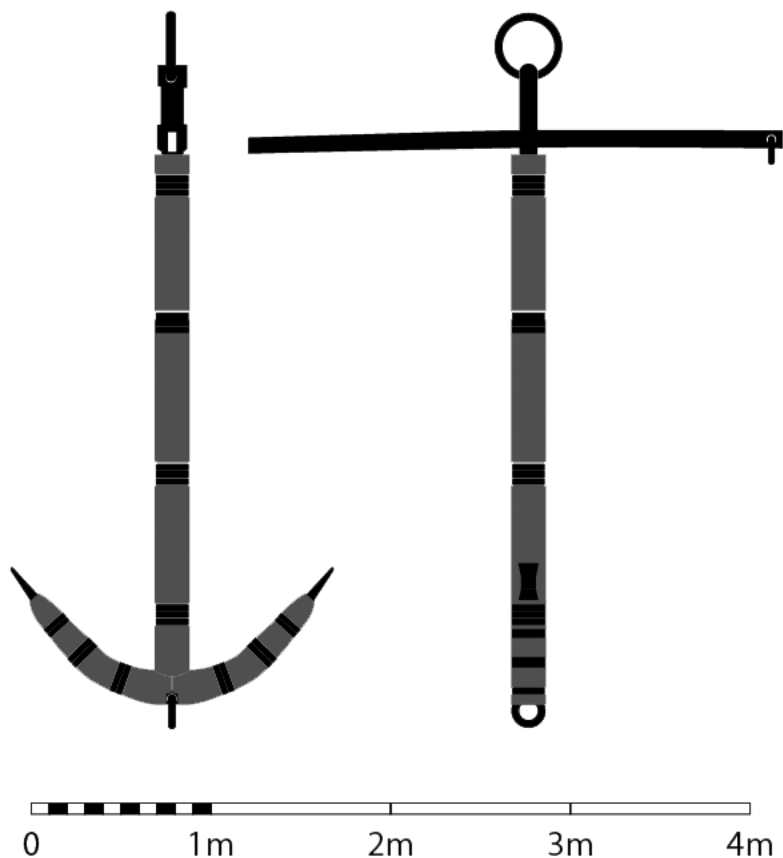


Fig. 3. La gran ancla de hierro hallada en el lago Nemi, que suele llamarse «Lago Nemi 2». La parte en gris de la figura representa el forro de madera que cubre gran parte del ancla. (Imagen gráfica del autor)*

(476 d.C.) Pero vamos a simplificar y dejar entrar en nuestro campo todas las anclas que hayan sido datadas entre los años 300 a.C. y 500 d.C.

Esto nos puede traer algún problema adicional con respecto a las denominaciones. Por ejemplo, hay autores que a la anclas de los tres primeros siglos anteriores a la era cristiana las llaman «anclas helenísticas»; y no está mal, pero el periodo helenístico coincide con el de la República Romana en su fase expansiva; por ello, si el ancla está datada y la zona está ya bajo control romano, la aceptamos en la familia. En lo que se refiere al margen final, también hay ciertas dificultades, sobre todo con anclas en mal estado, ya que

* Sobre las ilustraciones que son obra del autor, véase la nota ampliatoria ubicada al final de este artículo, antes de la bibliografía.

las diferencias con las anclas bizantinas de primera generación es pequeña; aquí somos más restrictivos, si no hay fecha segura ni contexto claro, pues la dejamos fuera.

Problemas y limitaciones que inciden en el análisis

Es este un apartado explicativo y exculpatorio; con la pretensión de que el lector no avezado conozca y comprenda las dificultades que presenta este turbio mundo de las anclas antiguas; y que tras ello pueda disculpar las faltas y errores cometidos en el pasado por los que han estado en contacto con ellas; y sea benévolo con los que lo hacemos hoy. La problemática tiene muchas facetas; en esto, sin duda, nuestro tema es tan maléfica joya como *La Piedra Lunar* de Wilkie Collins y *El Agua Azul del Beau Geste* de P. C. Wren. Hagamos separatas.

Algunas de estas facetas son de carácter arqueológico puro, relacionadas con procesos naturales y antrópicos; veamos algunos casos: las anclas antiguas muchas veces han desaparecido, sea por la causa que sea (hay muchos pecios sin anclas); con frecuencia las anclas submarinas encontradas presentan muy mal estado, llegando a ser imposibles de recuperar; muchas anclas están rotas o corroidas, dificultando así su adscripción tipológica; bastantes están aisladas, como resultado de pérdida, siendo difícil datarlas; a veces aparecen –en los buenos tenederos– numerosas anclas de varias épocas mezcladas, entre otros restos arqueológicos dispersos; las anclas de los ríos se conservan bien, embutidas en fango, pero están por lo general aisladas, sin contexto, sin fecha; las halladas en tierra antes cubierta por masas de agua, suelen presentar condiciones similares.

Parte de estos problemas son por acción humana (pesca de arrastre, saqueos) pero muchos se deben a procesos naturales. Puede intuir el lector las infinitas causas de trastornos para las pobres anclas perdidas y para quienes desean estudiarlas. Los efectos variables de la mar, sus mareas y corrientes, los arrastres de sedimento, los cambios de nivel del fondo marino y de la línea de costa, la propia vida marina que puede hacer de cobertor impenetrable; también las especiales condiciones de las zonas intermedias, como estuarios y marismas, los anegamientos de puertos y bahías; los desbordamientos de los ríos, la desecación de los lagos... Hay muchas causas para que las anclas queden ocultas; y para que cambie el medio donde moran, alterando las condiciones de conservación.

Otra serie de facetas está relacionada con la recuperación de las anclas y su tratamiento para su conservación/musealización. Creemos que deben haberse perdido muchas anclas antiguas por no hacer las cosas como es debido, sobre todo en el pasado remoto, en este caso desde hace cinco o seis décadas hacia atrás (tenemos varias noticias de hallazgos de antaño cuyas anclas se han esfumado). No ha sido fácil hacerlo bien. La casuística de posibles estados de las anclas que vimos antes según el medio en el que se han mantenido, que a su



Fig. 4. Gran ancla romana de hierro de Les Sorres hoy desaparecida (IZQUIERDO I TUGAS: 2013)

vez puede haber estado variando, hizo que fuera difícil fijar métodos fiables; lo que servía para unas podía ser inútil o contraproducente para otras.

No se trata igual una concreción con forma de ancla (que tal vez no tenga en su interior más que un ancla «en negativo» y una pátina ferrosa) que una sólida masa de hierro a veces en tan buen estado que conserva incluso la cadenilla del pasador del cepo. Para saber lo que hacer en cada caso hay que prepararse. Hoy, afortunadamente, se han hecho estudios, trabajos prácticos y publicaciones; ya hay técnicos expertos en estas labores.

Por supuesto, también han sucedido en el pasado actuaciones más difíciles de justificar: destrucciones de pecios, fondeaderos y yacimientos en tierra por motivos económicos sin la debida supervisión de las autoridades que debían ser responsables.

En la España de los sesenta tenemos el luctuoso suceso de «Les Sorres» en Castelldefels (Barcelona). Un antiguo fondeadero, hoy tierra adentro, usado como arenero y gravera en la época del *boom* urbanístico de Barcelona... el resultado fue una gran pérdida de materiales arqueológicos, entre los que se citan diez de anclas de hierro (tal vez la mayoría romanas); solo sabemos de una musealizada, pequeña e incompleta aunque bien conservada, en el Museo de Gavá.

Un último grupo de facetas que nos enturbian la visión se debe a las rémoras organizativas y administrativas. Aunque el acceso a la información ha mejorado mucho gracias a Internet, aún resulta en ocasiones muy dificultoso acceder a información de calidad. Queda un largo camino por recorrer.

La información que podemos obtener es muchas veces parcial. A veces una simple referencia textual al hallazgo, otras una fotografía sin datos, otras un dibujo gráfico sin secciones y sin escala... nos lo ponen difícil.

Respecto a los artículos profesionales de los arqueólogos que han hecho los hallazgos, la accesibilidad es muy variable. Los hay casi inencontrables; otros se pueden conseguir pagando a una agencia; pero unos cuantos se han puesto a disposición de todos en la red de redes ¡gracias a estos autores y editores! Ojalá que muchos sigan su ejemplo.

Respecto a las instituciones educativas... diremos algo parecido, hay de todo. Pero aquí es más chocante, por la misión de difusión del conocimiento que deben tener academias, universidades y otros centros afines. Demos de nuevo las gracias a las que ponen a disposición de todos sus revistas, trabajos, tesis doctorales... citamos a una generosa donante en el campo de la arqueología submarina, la Universidad de Austin-Texas.

Suele ser difícil llegar a la información técnica que deben tener los museos, sean inventarios, números de catálogo, fichas técnicas de piezas, imágenes a libre disposición. Es comprensible que la digitalización sea lenta, sobre todo para los pequeños museos locales, pero... algo habrá que hacer, aunque sea dar un número de teléfono y un horario para consultar al Servicio Técnico.

Algo vamos mejorando pero, lo dicho, queda un largo camino. Toda pieza del Patrimonio Histórico esté en un museo, parque, jardín, glorieta o patio de colegio debería tener accesible un número en un catálogo y un nombre de una autoridad responsable de su control y mantenimiento. De modo que cualquier investigador pudiera seguirle la pista y cualquier ciudadano pudiera informar en caso de sustracción, mal uso o daño. Nos parece que hay mucho material *huérfano*, piezas sin inventariar, objetos valiosos expuestos al deterioro; y que puede ser un calvario lograr buenos datos para el estudio.

Con lo que tenemos, seguimos adelante.

Primer grupo: las anclas «en flecha»

Es el primer grupo tipológico por orden de antigüedad, ya que la datación de una de ellas se remonta al año 300 a.C. Nos referimos al ancla hallada en 1977 en la *Cala del Diavolo* de la Isla de Montecristo, una de las pequeñas del archipiélago Toscano. Pero en realidad este ancla no es un ancla, es una concreción, en exhibición en el Museo della Linguella en Portoferraio (Elba). A su favor, que está bastante completa, aunque sin cepo, y que la concreción lleva adheridos otros materiales arqueológicos de donde viene la datación.

Por ahora la muestra es pequeña, contamos con diez «hallazgos». Los márgenes de las fechas son siglo III a.C.-siglo I a.C. Pero hay muchas diferencias de calidad en el registro: anclas completas con cepo, anclas completas sin cepo, fragmentos grandes, fragmentos chicos... veremos imágenes de los mejores ejemplares para facilitar su reconocimiento.

Para la génesis de este tipo se ha propuesto la imitación de la forma de las anclas de madera-plomo. Es una idea, pero a día de hoy habría que verificarlo, ya que la aparición de ambos tipos en el registro arqueológico es prácticamente simultánea... ¿tal vez se inspiran las dos, cada una a su manera, en el más antiguo tipo de ancla de madera con cepo de piedra? Solo la ampliación futura de la base de datos nos lo aclarará.

Encontramos anclas en flecha en el arte, como muestra el mosaico que ilustra esta sección (fig. 5). Hay otras anclas en mosaicos, es cosa sabida la



Fig. 5. Mosaico con ancla en flecha en la entrada de la llamada «Casa del áncora» de Pompeya ¹

afición por los mosaicos marinos en la *domus* romana; por ejemplo, hay otro similar en Pompeya. Los mosaicos suelen datarse bien, aunque sin exagerada precisión ya que el suelo de una habitación puede cambiarse; en todo caso en los de Pompeya la fecha *ante quem* es evidente (la erupción del 79 d.C.) En España tenemos un mosaico con ancla de este tipo, pero más esquemática, en el palacio de la condesa de Lebrija, en Sevilla, posiblemente procedente de Itálica.

Estas anclas aparecen también en monedas, aunque hay cierta dificultad debida al soporte, que se agudiza si la moneda está desgastada: resulta difícil distinguir si el ancla es de hierro o es una de las anclas compuestas que ya hemos citado. Pero hay algún caso en que creemos indiscutible que el ancla está en este grupo, como una moneda de bronce hallada en Etruria que se data en 300-250 a.C. lo que es coincidente en fechas.

Por ahora no tenemos otras imágenes de este tipo de anclas en otros soportes como pueden ser la estatuaria, la cerámica o la joyería. Tampoco las hemos visto en las catacumbas, en cuyas lápidas puede aparecer como icono cristiano el tema del ancla, el del pez y el de ambos motivos juntos; pero esto no es de extrañar por las fechas, ya que este tipo de ancla parece ser claramente anterior a la cristianización del mundo romano.

Una cuestión interesante es la frecuente aparición asociada en los pecios de las anclas de hierro «en flecha» y las anclas de tipo combinado maderaplomo; sucede esto en casi todos los de nuestro archivo. Y no se debe solamente al conservadurismo del personal de maniobra sobre el que antes, sin ánimo de zaherir, hemos ironizado. En verdad el ancla de hierro de cepo ligero y desmontable es muy práctica como ancla de reserva, y así los barcos pueden llevar muchas anclas sin entorpecer el espacio de cubierta. En efecto, el número de anclas puede ser bastante alto como sabemos por la historia del

(1) Creemos que el original está musealizado, y el que se muestra es una réplica in situ.



Fig. 6. La mejor de las tres anclas de hierro del pecio Grande Passe 1 (s. II a.C.) Mide 2,31 m. y lleva su cepo curvilíneo sin instalar. Fotografía de T. Seguin, tomada del artículo de Alex Sabastia (2021) sobre este pecio

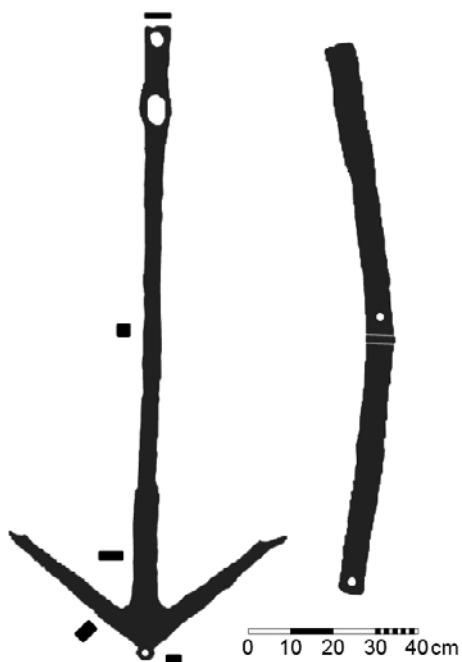


Fig. 7. Esquema del ancla de Kizilburun, de 1,65 m. de longitud (siglo I a.C.) [Imagen gráfica del autor]

naufragio de San Pablo en Malta (Hechos de los apóstoles, cap. 27). Y en los pecios las anclas de hierro suelen aparecer con el cepo sin montar, lo que demuestra que, en efecto, estaban en el banquillo.

En resumen, las anclas con forma «en flecha» parecen ser las anclas de hierro usadas en los tres últimos siglos republicanos. Por ahora solo aparecen en el Mediterráneo. Aunque la muestra aún es pequeña, hay lo bastante para conocer su forma, sus características y el rango de tamaños. Son anclas hechas con segmentos de hierro de sección rectangular o cuadrada y líneas rectas, con excepción de los cepos, pues los aparecidos hasta la fecha son curvos (las imágenes artísticas muestran cepos rectos). Las medidas que tenemos hasta ahora están en el rango de longitudes de 1,5-2,5 m. Detalle muy característico es su aparición en pecios que llevan también anclas compuestas de madera y plomo; las de hierro suelen hallarse con el cepo desmontado, por lo que seguramente se usaron como anclas de respeto; en todo caso facilitaron que se ampliara el cargo de anclas a bordo.

Segundo grupo: las anclas «en lira»

Este es el grupo que proponemos como nuevo en la categoría. Por ello tendremos que justificar nuestra propuesta y extendernos algo más en las explicaciones.

El hecho es que este grupo tenía que aparecer necesariamente. Parece paradoja que no se haya registrado antes siendo esta forma profusamente representada en los soportes de tipo artístico. Las tenemos en monedas –muchas y de varias épocas–, en mosaicos, en relieves, en cerámicas... ¿por qué razón habrán sido excluidas por otros autores? Se nos ocurren dos o tres motivos. Una sería la carencia de anclas arqueológicas (o de una buena difusión informativa de los hallazgos, ya que algunos tienen bastantes años). Otra puede estar en la variabilidad interna del grupo, tal vez al haber poca muestra y ser poco homogénea se dejaron estas anclas en la categoría de «rarezas» (la clasificación de G. Kapitän que hemos citado al principio no es excluyente, se refiere a «tipos principales»). Por fin, una tercera razón puede ser deficiencia nuestra, tal vez no hemos sabido encontrar un texto que haya incluido estas anclas en el *corpus* con antelación respecto a nuestra pesquisa.

Respecto al nombre del grupo, hemos propuesto «en lira»; pero no es oficial, claro. Entre los arqueólogos alemanes –varias de estas anclas han sido allí encontradas– algunos las llaman *tulpenförmigen* (o sea, «en forma de tulipán» o tal vez «de tulipa»). Podríamos haber optado por otras formas como «en ese», «en doble curvatura» o «serpenteante»... pero la de nuestra propuesta es bastante gráfica, abarca los subtipos, sigue la forma de las otras («en flecha», «en arco»)... en fin, que nos parece breve, clara y descriptiva.

Una cuestión muy destacable respecto a este grupo de anclas es su larga persistencia en el tiempo. Las dataciones dadas por descubridores y estudiosos se alargan desde el siglo III a.C. hasta el III d.C. Queda algo de incertidumbre; bastantes de estos hallazgos se han hecho en ríos, sin asociación con pecios; y



Fig. 8. Ancla «en lira» en la columna de Trajano, en Roma (inaugurada el año 113 d.C.)

algunos autores no especifican la fuente de la datación; ahora bien, tal vez la mitad de los hallazgos tienen fechas bastante fiables. De todos modos, la aparición de esta figura de ancla en soportes artísticos también tiene una larga perduración, lo que corrobora en parte las dataciones.

De confirmarse las fechas, habría que considerar dos cuestiones. Una sería la convivencia de este modelo con el que hemos visto antes («en flecha») y con el que veremos después («en arco»). Otra, la posible evolución formal del tipo a lo largo de tan extenso periodo.

La historia de este tipo de anclas en el arte es muy larga, ya lo hemos dicho, y parece comenzar en el Mediterráneo oriental. Por una parte, hay similitudes en la forma entre este tipo y otros más antiguos, de la Grecia clásica. Pero, sin duda, tenemos monedas en las que ya se ve en fecha temprana la misma forma que vemos en la columna de Trajano; nos referimos a monedas de Seleuco I, el general de Alejandro Magno que fundará el Imperio Seléucida, datadas hacia el año 300 a.C. El que Seleuco eligiera el ancla como tema se explica porque antes de fundar su reino fue *navarca* (almirante) de Ptolomeo I. Monedas así,



Fig. 9. Esquema del ancla Ashkelon 2 de longitud 1,43 m. (siglos II-I a.C.) [Imagen gráfica del autor]

acuñadas por Herodes, estaban en circulación en tiempos de Jesucristo.

También hay monedas de este tipo acuñadas en Etruria en el s. III a.C.; y monedas mucho más tardías, como la que hemos visto en la figura 2 (el denario de Tito). El ancla «en lira» aparecerá en otros muchos soportes durante mucho tiempo, aunque la calidad de las representaciones es desigual (la de la columna de Trajano es excelente). Las tenemos en mosaicos al menos desde el s. II a.C. y hasta el IV d.C., con representación en España, en la villa de Río Verde (Marbella) [POSAC MON: 1979]; las representaciones en mosaicos suelen ser bastante correctas. Las tenemos en cerámicas y en catacumbas, aunque en ambos casos las representaciones no muestran tan claras las características de las anclas, ya que por lo general son muy simplificadas. En cualquier caso, creemos que las imágenes artísticas nos ayudan, nos dan pistas cronológicas y nos permiten ver la variedad formal del tipo.

El muestrario de anclas arqueológicas de que disponemos es algo breve e irregular; son ocho «hallazgos» para un total de once anclas. Breve e irregular, pero lo consideramos suficiente; hay amplitud de fechas casi entre los límites que hemos ido fijando más arriba; las calidades de las dataciones son diversas, pero las hay fiables, ya se dijo; el estado es asimismo variable, hay de todo, pero contamos con bastantes anclas completas o casi (hay una, hallada en Nydam, que es solamente un brazo de doble curvatura); tenemos algunos cepos completos y otros parciales, cabezas, partes inferiores de la caña, etc.

El ancla más antigua de este grupo la conocemos a través de Aldo Cherini (2004) y no hemos conseguido información adicional sobre ella. Se encontró en el Tíber junto al antiguo hospicio (... *all'altezza dell'Istituto San Michele a Ripa* ...) en 1987. Un ejemplar grande, de doscientos kilos y algo más de tres metros de longitud; en bastante buen estado, incluyendo su cepo curvo. Pero ignoramos de donde sale su antigua datación, hacia 285 a.C.

Algo más modernas, bastante más pequeñas y mucho más ligeras, pero de forma muy parecida, son dos de las anclas halladas en 1998 en un pecio frente a Ascalón (las otras dos son de hierro pero con un solo brazo, y de ellas solo

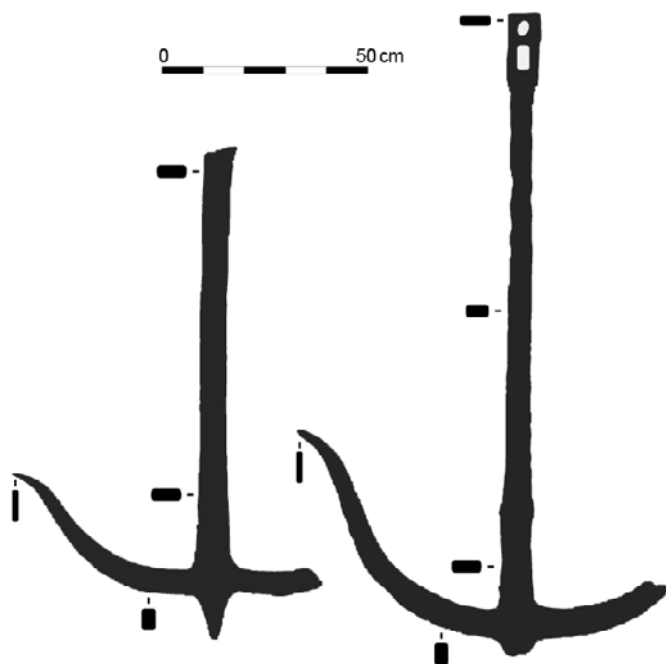


Fig. 10. Esquema de las anclas de Iža (Eslovaquia) la mayor mide c. 1,6 m. (siglo II d.C.)
[Imagen gráfica del autor]

una se ha recuperado). Al estar en pecio se han podido datar, pero no muy bien, el pecio no tenía madera ni monedas y sus materiales de cerámica eran muy pobres; prácticamente solo se conservaron los objetos metálicos; los autores nos dicen que estiman que el pecio debe datarse en los siglos II-I a.C. (GALILI y otros: 2010b). Hay algo destacable: las dos anclas de este tipo se hallaron una sobre otra y con el cepo sin montar; una vez más, estamos ante la presencia de «suplentes».

Hay un ancla similar en el Museo Marítimo de Haifa, pero solo tenemos una fotografía.

Los restantes hallazgos de anclas de este tipo son posteriores al cambio de era y casi todos se han hecho en ríos, con dos excepciones, el ancla Maguncia 1 y el brazo de ancla de la turbera de Nydam en el sur de Dinamarca; este último, ya citado, es caso muy especial.

Como hemos dicho, puede resultar sumamente difícil datar un ancla hallada en el fango de una ribera sin contexto arqueológico; este sería el caso del ancla de Aizier en el Sena, de la que poco más se puede decir que debe ser posterior a la conquista de la Galia por César; el ancla está en excelente estado, pero no tiene cepo. En el bajo Rin, cerca de Xanten (donde estuvo el campamento romano de *Castra Vetera*) se han hallado dos anclas de este tipo

en bastante buen estado, de unos dos metros de longitud; una conserva un pequeño fragmento de cepo; pero tampoco se pueden establecer fechas precisas. La antes citada ancla alemana Maguncia 1, hallada en tierra cerca del Rin; está bastante bien pero le faltan la cabeza y el cepo; en cambio, tiene datación aproximada, pues se halló bajo un estrato arqueológico, datado en el siglo II d.C. configurando por tanto otro término *ante quem*. Dos anclas en bastante buen estado se han hallado en el Danubio cerca de la localidad de Iža (Eslovaquia) donde estuvo el fuerte romano de *Kelemantia*; son anclas incompletas, como se ve en la imagen, pero en bastante buen estado y en pecio, con fecha más precisa que las anteriores: segunda mitad del siglo II d.C. (KÓLNIK: 1978).

A la vista de las imágenes podríamos hipotetizar sobre una evolución del tipo, desde los ejemplares anteriores al cambio de era, con brazos más gruesos en su parte proximal y prácticamente rectos en su parte distal, hasta los ejemplares posteriores de brazos más gráciles y a doble curva. Problema: las imágenes artísticas no siguen esta ley; hay anclas estilizadas en monedas muy antiguas y alguna bastante espesa en mosaicos modernos. Habrá que esperar a tener más anclas arqueológicas para confirmar la hipótesis.

Tercer grupo: las anclas «en arco»

Este es, sin duda, el grupo más numeroso, con algo más de treinta hallazgos, para un número total de anclas sobre los 45 (no contamos las numerosas anclas perdidas en Les Sorres). Es el ancla de hierro por excelencia de la Roma imperial: el hallazgo más antiguo se fecha en época de Augusto, poco antes del cambio de era, y el más reciente en el siglo V d.C. En cuanto a su distribución espacial, es amplia como era de esperar; desde Portugal hasta Israel (incluiriáramos también las de Gran Bretaña si se confirmara de alguna forma su cronología), contando también con hallazgos fluviales y lacustres. En España tenemos varias anclas de este tipo, todas menos una en el Mediterráneo: Barcelona (Les Sorres), Alicante (El Portixol), bahía de Palma y norte de Menorca (la antigua *Sanisera*); incluimos también un ancla recuperada en el fondeadero de Cabo Higuer (San Sebastián).

La genealogía de estas anclas no está clara; sería tal vez especulativo afirmar que existieron en el Atlántico norte antes de la llegada de los romanos, basándonos en los *Comentarios* de César (*De Bello Galico*, lib. III, cap. 13) y en el ancla arqueológica de Bulbury Camp... estas son las únicas pistas que tenemos por ahora y las fechas coinciden. En cualquier caso, será el tipo más usado si el registro arqueológico no nos engaña, y se podría suponer su paternidad con respecto a las anclas atlánticas medievales, de brazos curvos pero con otros rasgos.

Puede resultar difícil distinguir entre anclas romanas «en arco» y anclas medievales atlánticas de brazos curvos, que son todas o casi todas. Es especialmente difícil cuando están incompletas, pues hay que atender al extremo de los brazos y al sistema de fijado del cepo. Un rasgo que ayuda en estos



Fig. 11. Anclas en arco en un mosaico de la villa romana de Río Verde (Marbella) [siglo II d.C.]

casos es la curvatura del arco, que en las anclas romanas suele ser bastante acusada como veremos en las figuras. No extrañe al lector cierta ambigüedad en las atribuciones... nosotros, una vez más, procuramos basarnos en los casos seguros.

Paradójicamente –¡cuantas paradojas en este mundo de las anclas!– frente al alto número de anclas arqueológicas nos encontramos con poquísimas representaciones artísticas, tal vez podrían contarse con los dedos de una mano.

Hemos visto muy pocas anclas de este tipo en monedas; ciertamente la moneda no es el mejor soporte para ver las características de las anclas, su pequeño tamaño dirige hacia el esquematismo o simplificación, solo en algunos casos se ve claramente la forma; anclas «en arco» en monedas por ahora solo las hemos encontrado en acuñaciones de *Dertosa* (Tortosa) de la época de Augusto y Tiberio, y creemos que no vale la pena mostrarlas (puede verse alguna en AMELA VALVERDE: 2017).

En mosaicos tampoco son frecuentes, tal vez las mejores –por no decir las únicas– estén en la ya citada y mostrada villa de Río Verde (fig. 11). Pero puede haber más y tal vez las iremos descubriendo progresivamente ya que, como dijimos, hubo gran afición por los mosaicos marinos y los arqueólogos desentierran nuevos mosaicos con prodigalidad.

En cuanto a otros soportes (relieves, inscripciones, cerámicas) es tremenda la escasez. Tal vez solo podamos citar un caso claro de ancla «en arco» en una inscripción con relieve sobre un altar de consagración de la *Legio VI Victrix* junto al río Tyne al norte de Inglaterra; de fecha posterior al 120 d.C.; y esta imagen muestra pocos detalles.

Es evidente, en suma, que la huella artística bascula hacia la parte occidental del Imperio, como vemos; pero hay anclas de este tipo en Oriente, caso de las de Dor y Monte Carmelo (Israel) y la de la isla de Naxos (Grecia)... claro que las anclas son semovientes como las naves en las que se montan.



Fig. 12. Diferentes segmentos inferiores de anclas «en arco» en su lugar de hallazgo y en museos (bahía de Palma, puerto de Pisa, museo de Santa Severa y museo de Arlés)

Las imágenes expuestas (fig. 12) sirven para observar la curvatura de los brazos, su remate adelgazado y la parte baja de la cruz; no quieren decir de forma expresa que estas anclas se partieran generalmente por la mitad de la caña ¡hay muchas anclas completas!

Como es lógico, en un grupo de anclas que dura al menos cinco siglos y se extiende por todas partes hay una cierta variabilidad formal. Apoyándonos en anclas arqueológicas en buen estado de conservación y completas al menos en su mayor parte vamos a dar unas características comunes y a señalar las diferencias que pueden verse, que no son muchas.

Características ya vistas en la figura del ancla Lago Nemi 2 (fig. 3), que ahora ampliamos con las anclas del Lido de Pompeya y el pecio Dramont E. Lo primero que destaca es la forma de los brazos, en arco de fuerte curvatura, y su remate adelgazado transversalmente; es también muy visible el cepo recto y su orificio de encastre. Aunque estas imágenes van sin secciones, todas las piezas principales son de sección rectangular. Otras características pueden ser variables como el arganeo (circular u oval), los elementos de fijado y trinca del cepo, los resaltes de la caña o la terminación bajo la cruz, con argolla o sin ella, en este caso rematada con una punta que puede ser más o menos larga.

Hay que añadir unos pocos detalles más. Para empezar, que no hay una relación directa entre forma y cronología; por ejemplo, la forma con anilla

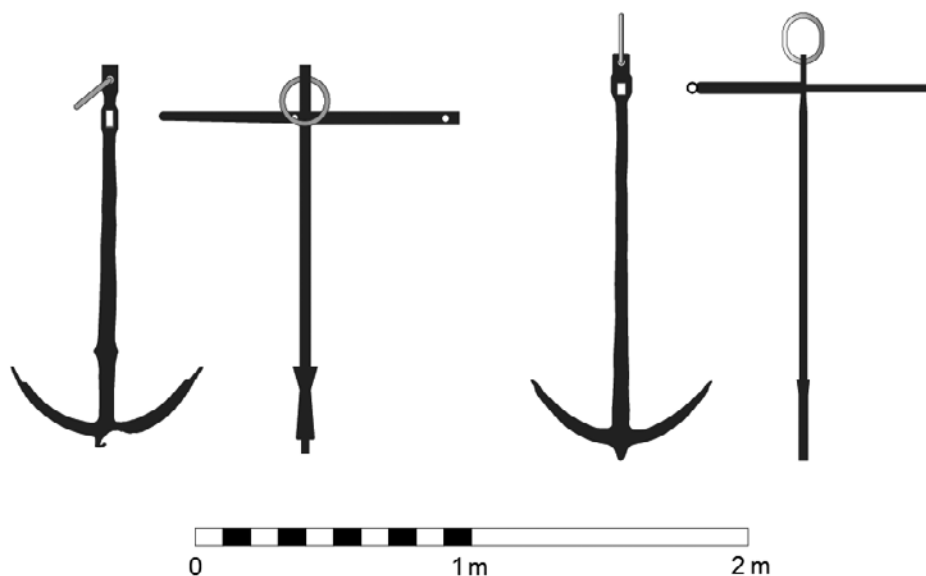


Fig. 13. Esquema de las anclas del Lido de Pompeya (s. I d.C.) y del pecio Dramont E (s. V d.C.)
[Imagen gráfica del autor]

inferior y la forma sin ella pueden aparecer en cualquier fecha. Otra cuestión es que en algunos pecios se ha hallado un alto número de anclas; por ejemplo, en el Dramont E se citan siete; en este caso, es normal que haya algunas sin el cepo instalado, anclas de respeto trincadas en cubierta. Otrosí, tenemos pocos casos de asociación de anclas de este tipo y anclas compuestas de madera y plomo; pocos y tempranos, lógico si recordamos el fin de las de plomo; está clara la asociación en el pecio Sud-Lavezzi 2 (sur de Córcega) que es del siglo I d.C.

Cuarto grupo: las anclas «en U abierta»

Este grupo ya fue definido por Kapitän, que le llama «Grupo C» y lo data como «*Imperial Roman*»; considera como mejores muestras las de los pecios Dramont D y Dramont F. Pero, en nuestra opinión el primero de estos no se encuadra en esta categoría, siendo un ancla «en arco» con una muy leve angulosidad a media curva, que más parece una «rareza» o defecto de fabricación en un ancla del siglo I d.C.

Con esto ya vemos uno de los problemas que presenta este grupo; nos referimos a sus inicios ¿cuándo se empieza a producir? ¿es, como proponen algunos, una evolución de las anclas «en arco»? son preguntas que resultan aún difíciles de responder.



Fig. 14. Fotografía de prensa de un ancla de este tipo hallada en El Portixol (Jávea, Alicante)

Un segundo problema estaría en sus postrimerías. Hay relativamente pocas diferencias con las anclas bizantinas de los primeros siglos (el «Grupo D» de Kapitán) y con las anclas musulmanas que siguen el modelo bizantino evolucionando poco a partir de él. De ahí vienen las confusiones, especialmente si las anclas no están en perfecto estado de policía y uniformidad; lo que explicaría los errores de clasificación en museos y colecciones.

Estos problemas se resolverán, como siempre, con más hallazgos, estudios en detalle y mejor difusión de publicaciones... hagamos lo que se puede por ahora.

En cuanto a los hallazgos arqueológicos en número es corto, siete hallazgos y diez anclas (con algunas referencias dudosas de otras). Pero la realidad es que el número que tenemos disponible para analizar es mucho más exiguo; en bastantes casos no tenemos más que una vieja foto, un dibujo esquemático o una descripción escrita; y en los ejemplares con concreción cubriente es imposible ver detalles como la abertura para el cepo, salvo que se haga radiografía. Pero el tipo existe, sin duda, no es fantasía.

El ámbito artístico tampoco nos soluciona los problemas. Las imágenes de este tipo de anclas son escasas y a veces dudosas (por la posibilidad de confusión con el tipo bizantino inicial). No hemos visto por ahora anclas de este tipo en monedas, cerámicas ni mosaicos de época romana. Solo tenemos algunos grabados sobre piedra en contextos funerarios (fig. 15).

La procedencia de las anclas arqueológicas es, por ahora, claramente occidental (Italia, Francia, España); lo mismo podemos decir de los grabados en piedra (Italia, Suiza); tenemos aquí otra paradoja: que sean occidentales las antecesoras de las anclas bizantinas y musulmanas... tal vez nos faltan hallazgos orientales o falla la catalogación. Hay un hallazgo en tierra, cerca del mar (Pisa-Tómbolo) y uno en río (Ródano en Arlés).

Respecto a las fechas, el problema es que tenemos muy pocas. Dejando aparte el pecio Dramont D (datado como se dijo en el siglo I) todas las demás son de los siglos IV y V. El ancla de Arlés es de fines del siglo IV; el pecio Dramont F casi lo mismo (c. 400 d.C.); la estela de Eusstate (fig. 15) ya se dijo (c. 350 d.C.); y por último el ancla grabada en una lápida de las catacumbas de San Calisto en Roma tiene que ser de la segunda mitad del siglo II, del III o del IV... es casi imposible fijar la datación de estas lápidas si no llevan un texto –el estilo caligráfico sí se puede datar–. De las demás anclas no tenemos fechas ni aproximadas; no es raro que simplemente se cataloguen como «bajoimperiales».

Las imágenes en blanco y negro que ofrecemos al lector (fig. 16) pueden ilustrar la variabilidad del modelo, las diferentes formas de los brazos, el remate inferior de la caña, e incluso la posibilidad de que la de Licata tuviera el cepo de sección redonda, por la forma de su cabeza; lamentablemente, estas dos anclas están, hoy por hoy, desaparecidas.

El ancla de Dramont F posiblemente podríamos considerarla como el paradigma de este tipo de ancla de la época final del Imperio. El gráfico no incluye el cepo, que no se halló, ni tampoco las secciones. Ahora bien, nos muestra el orificio circular, lo que también nos corrobora el texto del arqueólogo; el mismo texto nos dice que las secciones de caña y brazos son rectangulares (JONCHERAY: 1975).

Las características generales de estas anclas en la época final imperial (siempre puede haber excepciones, ya se sabe) son: una caña esbelta de sección rectangular con un ensanchamiento redondeado en la cabeza para el orificio circular del cepo; más arriba, sin ensanche, el ojo del arganeo; brazos también de sección rectangular formados por dos segmentos rectos que forman un ángulo de 120°, sin verdaderas uñas y con el segmento distal



Fig. 15. La estela de Eusstate, en *Augusta Raurica* (Augst-Suiza) datada c. 350 d.C.



Fig. 16. Imágenes de dos anclas de este tipo; a la izq. la de Duigsburg, a la dcha. la de Licata

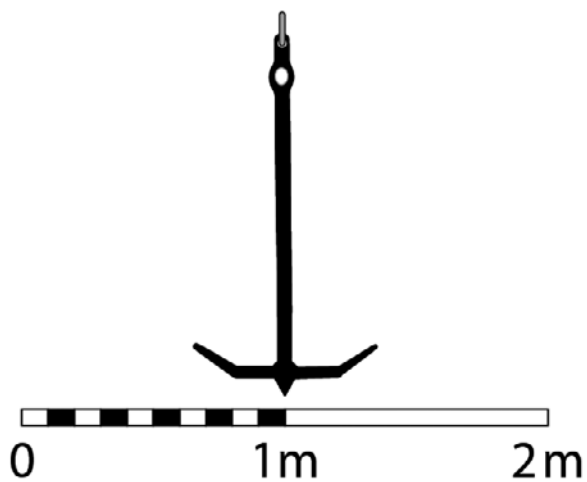


Fig. 17. Esquema de la mejor de las anclas del pecio Dramont F (c. 400 d.C.); mide c. 1,37 m. (Imagen gráfica del autor)

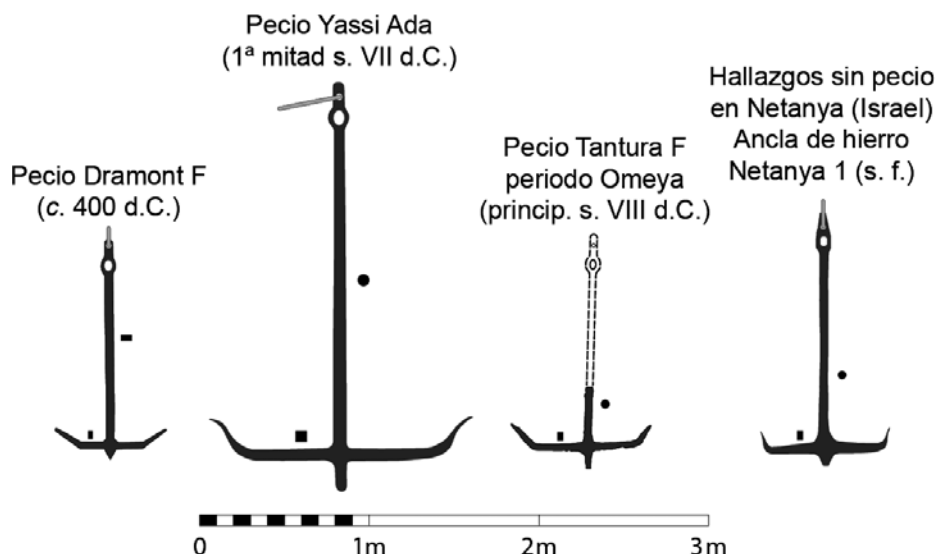


Fig. 18. Ancla romana, ancla bizantina, ancla musulmana y ancla sin contexto (prob. bizantina). [Imagen gráfica del autor]

aguzándose hacia su extremo; cruz algo ensanchada que en su parte inferior no lleva anilla sino una punta más o menos larga. En esta subcategoría estarían las anclas del pecio Dramont F; la de Arlés (concreción, pero bien identificable, datada y con claro orificio circular para el cepo); la de Licata que hemos mostrado (solo tenemos esa imagen, que es ¡un negativo sobre cristal! pero algunos detalles se ven bien, como la sección rectangular y el ensanchamiento redondeado); por último la llamada «Pisa-Tómbolo» de la que por ahora solo tenemos la referencia textual de «un largo pico bajo la cruz».

Este trabajo versa sobre anclas romanas de hierro. Pero nos ha parecido conveniente exponer algunas anclas posteriores para comparación. Se comprenden la dificultad de la clasificación y la posibilidad de errores. Es muy importante contar con anclas arqueológicas en buen estado, con contexto que permita establecer una datación y también efectuar análisis detallados para catalogar bien y depurar nuestros conocimientos.

Conclusiones

Tal vez sería mejor «resultados provisionales», como –esperamos– quedará demostrado.

Si existiera una disciplina científica llamada «*ancoralogía*» o «*ancorética*» su primer axioma sería el ya formulado por los estudiosos de la Armada

Española sobre el tema de las anclas. Puede expresarse «No existen dos anclas iguales» o si se prefiere «Cada ancla es de su padre y de su madre». Axioma que se cumple en todos los tiempos, que siempre habrá diferentes tipos posibles con múltiples variantes, distintas composiciones de material, variabilidad en el proceso de fábrica... sin olvidarnos de las vicisitudes en la aperreada vida de las humildes anclas. Pues bien, el axioma se cumple inexorablemente cuando hablamos de las artesanales anclas de los tiempos previos a la Revolución Industrial, entre ellos los tiempos de los romanos. Si todas las anclas son distintas, agruparlas en familias siempre será *ardua res*; nos ponemos a ello solamente para facilitar el trabajo de quienes las encuentran y las conservan.

Un segundo axioma proviene de otros campos del saber, como son la arqueología y la paleontología (y ¿porqué no? la genealogía), y viene siendo algo así como: «Todo árbol genealógico o similar es susceptible de cambiar radicalmente por el descubrimiento de un hallazgo inesperado». No hay mucho que explicar, basta recordar los cambios en las familias de los dinosaurios, la volatilidad de las estirpes de los homínidos o, en tiempos más modernos, las incertidumbres acerca de la limpieza de sangre y los linajes nobiliarios incluyendo a bastantes casas reales. Esto es aplicable también a las anclas, que no solo suelen ser de padre desconocido, sino que tienen antecedentes familiares dudosos... su árbol genealógico siempre será provisional.

Ya dejando los axiomas, aunque podríamos proponer alguno más, habrá que insistir en que nuestra muestra es limitada; y, como se dijo, hemos rechazado lo que por simplificar llamamos «rarezas». En el muestrario hay anclas deformadas; otras insólitas, únicas en su especie; otras con aditamentos extraños, debidos tal vez a ideas peregrinas, apaños o chapuzas... no las hemos incluido pero alguna podría llegar a convertirse en categoría si se van produciendo más hallazgos. Un candidato realista puede ser el ancla de hierro de un solo brazo del citado pecio próximo a Ascalón; si aparecen más hallazgos sería viable un quinto tipo de anclas; por ahora nos resistimos a crear grupo en base a un solo ejemplar recuperado y estudiado.

Como conclusión de nuestro estudio ofrecemos a los interesados un cuadro resumen con los tipos y subtipos de anclas romanas de hierro que conocemos escalonadas en el tiempo, por si fuera de utilidad y reiterando su provisionalidad. Están representados los diversos modelos mejor conservados, mejor estudiados y mejor descritos, pero no están a escala.

Por último, tenemos que añadir algo acerca de los herreros forjadores de anclas. Tal vez hasta ahora algunos lectores desconocían estas anclas y pensaban que la tecnología romana no llegaría tan lejos; parece ya evidente que estaban errados. *Plus ultra*, el nivel de estas manufacturas es de alta calidad, como han señalado los pocos expertos que han profundizado en el análisis de los materiales. Las anclas romanas de hierro son excelentes, eficaces, duraderas, y en algún aspecto, como el cepo metálico desmontable, adelantadas a su tiempo (no volverán a verse hasta el siglo XIX). Los herreros romanos sabían lo que se hacían, su legado está a la altura del Panteón de Roma o el acueducto de Segovia.

ACERCA DE LA TIPOLOGÍA DE LAS ANCLAS ROMANAS DE HIERRO

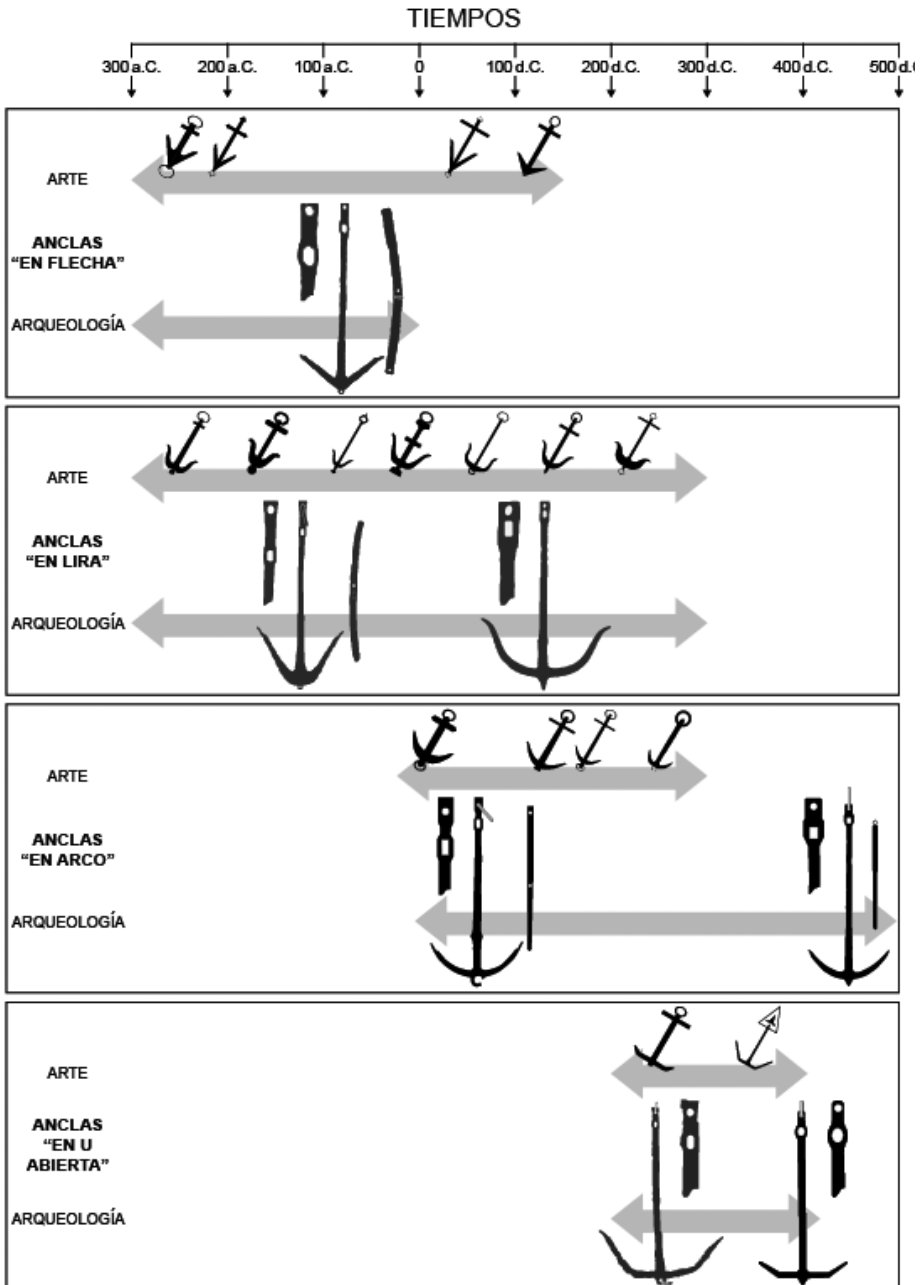


Fig. 19. Tabla-resumen de los tipos de anclas romanas de hierro; incluyendo imágenes artísticas, una selección de anclas arqueológicas y una aproximación cronológica. (Imagen gráfica del autor)

Nota ampliatoria (por iniciativa del editor)

Las ilustraciones gráficas que proporciona el autor (anclas y tabla que incluye formas del ámbito artístico) han sido elaboradas por su mano, pero obviamente no son «creación pura» sino que se han hecho sobre imágenes y textos de varios autores e instituciones.

Algunos de estos autores o instituciones ya han sido citados a lo largo del artículo, en su cuerpo, notas, pies de imágenes y bibliografía; no todos, porque supondría añadir varias páginas que para la mayoría de los lectores no serían de interés.

Para hacer las figuras de anclas arqueológicas se han tenido en cuenta dibujos de arqueólogos y tratadistas; también fotografías de museos y excavaciones; en ocasiones complementados con datos sacados de textos, para poder dar cuenta y razón de aspectos esenciales como secciones y medidas (aún se ven bastantes gráficos y cartelas con información incompleta).

Los casos son variados y explicarlos resultaría extenso. Algunas veces hay buenos dibujos con datos completos que se pueden verificar con fotografías claras (Lago Nemi, Lido de Pompeya, Kilziburun, Ashkelon). En otros casos el diseño del gráfico fue más laborioso, teniendo que integrar datos diversos; parece inapropiado elaborar una *causa general* criticando a autores o instituciones por deficiencias en sus imágenes o textos.

En todo caso, el objetivo para elaborar los gráficos ha sido ofrecer un visualización rápida y lo más precisa posible de los tipos y subtipos de anclas a los posibles lectores. Se han seleccionado siempre que se ha podido ejemplares completos o casi, con cepo o al menos con la cabeza del ancla mostrando su orificio, con secciones y con escala. Selección y elaboración de gráficos, en definitiva, a partir de criterios técnicos y didácticos.

Bibliografía citada

- AMELA VALVERDE, Luis [2017]. (Dertosa) Hibera Iulia Ilercavonia en época de Augusto. *Acta Numismática*, 47. Barcelona.
- CHERINI, Aldo [comp.] (2004, dic.) *Quaderno AMA*, 71/96: «L'ancora. Origine ed evoluzione, etnologia e simbologia». Associazione Marinara «Aldebaran» Trieste.
- GALILI, Ehud y otros (2010a). Artifact Assemblages from Two Roman Shipwrecks off the Carmel Coast. *ATQUOT*, 63, 61-110.
- y otros (2010b). A Hellenistic/Early Roman Shipwreck Assemblage off Ashkelon, Israel. *The International Journal of Nautical Archaeology*, 39/1, 125-145.
- IZQUIERDO I TUGAS, Pere (2013). L'ancoratge de les Sorres: el port de la vall del Llobregat. *Barcino*, 2, 309-322.
- JONCHERAY, J. P. (1975). Une épave du Bas Empire: Dramont «F». *Cahiers d'Archéologie Subaquatique*, 4, pp. 91ss.
- KAPITAN, G. (1984). Ancient Anchors. Technology and Classification. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 13/1, 33-44.
- KOLNÍK, T. (1978). Ein Fund römischer Gegenstände aus der Donau bei Iza. *Archeologické rozhledy*, 30, 165-171. Praga.
- POSAC MON, C. (1979). Las anclas del mosaico de Río Verde (Málaga). *Ancorae Antiquae*, III. Ceuta.

ACERCA DE LA TIPOLOGÍA DE LAS ANCLAS ROMANAS DE HIERRO

- SABASTIA, Alex (2021). The Grande Passe 1 shipwreck, 2nd century BC, Hyères, France. *Archaeonautica*, 21, 161-165.
- SPEZIALE, G. C. (1931). The Roman Anchors Found at Nemi. *The Mariner's Mirror*, 14/4, 309-320.

Bibliografía adicional²

- MOLL, F. (1927). The History of the Anchor. *The Mariner's Mirror*, 13/4, 293-332.
- NOUHUYS, F.W. van (1951). The Anchor. *The Mariner's Mirror*, 37/1, 17-47.
- FROST, H. (1963). From Rope to Chain: On the Development of Anchors in the Mediterranean. *The Mariner's Mirror*, 49, 1-20.
- SAURWALT, Karel Jan (1975) *On the Holding Power of Ship's Anchors*. Meppel (Países Bajos), Krips Repro. (Texto técnico [128 pp.] con breve introducción histórica [pp. 2-13].)
- PERRONE-MERCANTI, M. (1979). *Ancora antiquae. Per una cronologia preliminare delle ancore del Mediterraneo*. Roma, 81 pp.
- SKRYAGIN, L.N. (1979) / *Anclas*. Moscú, Transport. (Ed. revisada y comentada. Libro de 384 pp. con una introducción histórica [pp. 6-55].)
- D'ANGELO, G. (1980). *Anfore ed ancore sommerse*. Pisa, Nistri-Lischi Editori (hay reed. de 2009, de 223 pp.)
- UPHAM, N.E. (1983). *Anchors*. Shire Publications. (Breve texto de 32 pp.)
- GAY, J. (1984, 1.º trimestre) L'évolution des ancres de l'antiquité à l'apogée de la voile. *Le Chasse Marée. Revue d'Histoire et d'Ethnologie Maritime*, 10. Douarnenez, I
- KAPITAN, G. (1984). Ancient Anchors. Technology and Classification. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 13/1, 33-44.
- HALDANE, Douglas (1990, marzo). Anchors of Antiquity. *Biblical Archaeologist*, 53/1: «An Underwater View of the Ancient World», 19-24.
- PARKER, A. J. (1992). Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces. *Tempus Reparatum*. Oxford.
- GAY, J. (1997). *Six millénaires d'histoire des ancres*. Presses Paris Sorbonne. (Libro de 272 pp. [anclas primitivas y antiguas, en pp. 27-74].)
- CURRYER, B. N. (1999). *Anchors: An Illustrated History*. Londres, 160 pp.
- KNOTT, P. (2003, nov.) «Weighing Down the Trade Routes». Tesis leída en la Universidad de Sidney, Escuela de Arqueología. (Trata de anclas desde la Edad de Bronce hasta el final del Imperio romano, como testigos del tráfico comercial.)
- CHERINI, Aldo [comp.] (2004, dic.) *Quaderno AMA*, 71/96: «L'ancora. Origine ed evoluzione. Etimologia-simbologia». Associazione Marinara «Aldebaran» Trieste.
- AVILIA, F. (2009). *La storia delle ancore*. Milán, Ireco, 176 pp. (Tal vez sea una 2.ª ed., siendo la anterior de 2007, con 160 pp.)
- SADANIA, M. (2009). «Les ancres en fer en Bretagne. Inventaire et typologie depuis l'apparition des ancres en fer jusqu'aux ancres du XIXe siècle». Memoria de máster 1, dirigida por M. Monteil et É Rieth. Universidad de Rennes II.
- CHERINI, A. (2010). *Album atlante dalla preistoria ai tempi storici, raccolta di 444 fogli*. Acceso por enlace de internet desde la anterior entrada del mismo autor, con fecha de última actualización de 2010.
- VILLA CARO, R. (2014). Evolución e historia de los sistemas de amarre y fondeo. *Revista General de Marina*, 267/3, 457-469.
- SÁNCHEZ-FEIJÓO LÓPEZ, LUIS (2020). *Anclas. Tipos, evolución e historia de la penúltima esperanza*. Gijón, Fundación Alvar González.

(2) La bibliografía que aportamos se refiere a la historia general de las anclas, que obviamente contiene una parte de anclas romanas; un listado de textos sobre anclas halladas en pecios y en otros lugares resultaría abrumador; hay algunas citas a lo largo de nuestro artículo de aquellos en los que nos hemos apoyado; y hay amplia bibliografía en los libros y artículos que vienen en esta lista, que se despliega por orden de secuencia temporal.

PEDRO PERALES GARAT

CHAÍN-NAVARRO, C. (2021). Cómo surgieron las anclas. Blog *Cátedra de Historia y Patrimonio Naval*. Consultado el 19 de enero de 2021.

«UNCOMMON VALOR»: ABEL FARALDO, UN EMIGRANTE GALLEGO EN EL CUERPO DE MARINES DE LOS ESTADOS UNIDOS DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Javier FERNÁNDEZ CASTROAGUDÍN
Óscar GALANSKY LÓPEZ
Jesús GONZÁLEZ BEADE
Rubén TRAVIESO DÍAZ
Universidade de Santiago de Compostela
Grupo de Investigación Manuel Otero
Recibido: 25/10/2024 Aceptado: 10/02/2025

Resumen

La participación en acciones de guerra de emigrantes españoles reclutados en las fuerzas armadas estadounidenses durante la Segunda Guerra Mundial ha sido desconocida en gran medida hasta fechas recientes. Las últimas investigaciones han mostrado que cierto número –por el momento indeterminado– de emigrantes sirvió en la Armada de Estados Unidos (US Navy), incluyendo el Cuerpo de Marines (US Marine Corps). Uno de los casos más singulares fue el de Abel Faraldo Maceira, nacido en Galicia, que se alistó en el Cuerpo de Marines en 1942 y fue asignado a su 4.^a División, con la que participó en

los asaltos anfibios de Roi-Namur, Saipan, Tinian e Iwo Jima, donde resultó gravemente herido. El presente estudio pretende poner en valor su narrativa personal y encuadrarla en el contexto de su proceso migratorio, del servicio a su comunidad y país de acogida y de su contribución al esfuerzo bélico estadounidense durante la Segunda Guerra Mundial.

Palabras clave: emigración, Galicia, Cuerpo de Marines de los Estados Unidos, Segunda Guerra Mundial.

Abstract

The participation of Spanish emigrants recruited into the U.S. Armed Forces during World War II in wartime actions has largely been unknown. Recent research has shown that an undetermined number of emigrants served in the United States Navy, including the Marine Corps. One of the most notable cases was Abel Faraldo Maceira, born in Galicia, who enlisted in the Marine Corps in 1942 and was assigned to 4th Marine Division, with which he participated in the amphibious assaults on Roi-Namur, Saipan, Tinian, and Iwo Jima, where he was severely injured. This study aims to highlight his personal narrative, and frame it within the context of his migratory process, service to his community and host country, and his contribution to the U.S. war effort during World War II.

Keywords: emigration, Galicia, United States Marine Corps, Second World War.

Introducción

LA emigración española a Estados Unidos en la primera mitad del siglo XX, aunque de menor cuantía que la tuvo por destino otros países del continente americano, presentó un carácter singular, el cual se vio acrecentado por el hecho de que esta población migratoria sufrió de lleno la participación del país de acogida en la Segunda Guerra Mundial. Este impacto no se limitó, como a priori podría pensarse, a las consecuencias laborales o económicas de la guerra o a la contribución al esfuerzo bélico en el frente doméstico, sino que un número significativo de emigrantes se alistaron o fueron reclutados en las distintas ramas de las fuerzas armadas estadounidenses, y entrenados, equipados y enviados a servir en diferentes destinos, incluso fuera del territorio de Estados Unidos. Este servicio se prestó en numerosas ocasiones en unidades involucradas en acciones de combate que abarcaron prácticamente todos los teatros de operaciones de la guerra, acciones en las cuales varios fallecieron, desaparecieron o sufrieron heridas.

Aunque la participación de emigrantes españoles en la Segunda Guerra Mundial en las filas de las fuerzas armadas estadounidenses no ha sido analizada hasta el momento desde el punto de vista historiográfico, estudios preliminares han mostrado que más de 1.200 de tales emigrantes sirvieron en el ejército estadounidense (United States Army) –que en aquel momento incluía las fuerzas aéreas (United States Army Air Forces)– en el periodo comprendido entre 1940 y 1946 (FDEZ. CASTROAGUDÍN y otros: 2024, pp. 920-921). Adicionalmente, un número por determinar sirvió en distintos roles en la Armada de Estados Unidos (United States Navy), de la que dependía el Cuerpo de Marines (United States Marine Corps [USMC]). Uno de los casos más singulares, desde el punto de vista personal y militar, fue el del *corporal* (cabo) Abel Faraldo Maceira, nacido en la provincia de A Coruña, que se presentó voluntario para ingresar en el Cuerpo de Marines, en cuyo seno superó un entrenamiento extremadamente riguroso, al finalizar el cual fue asignado a la recién creada 4.^a División. Con esta unidad participó en algunas de las más sangrientas batallas de las campañas del Pacífico central y occidental, en una de las cuales sufrió heridas de consideración.

Para el análisis sistemático de la figura, narrativa y trayectoria vital de Abel Faraldo, y su encuadre en el contexto de la emigración española a Estados Unidos, se ha realizado un abordaje sistemático en dos ámbitos: en primer lugar, el de las fuentes primarias documentales, mediante la búsqueda y evaluación de documentos relevantes en archivos estadounidenses (National Archives and Record Administration [NARA], San Luis [Misuri] y Washington, D.C.), españoles (Concello de Paderne, Biblioteca Dixital de Galicia, Arquivo Histórico de A Coruña) y prensa estadounidense coetánea; en segundo lugar, se ha analizado información relacionada en fuentes terciarias, basadas en libros de referencia con historias de unidades, tablas de organización, series de bajas y operaciones militares. Sin embargo, la investigación acerca de veteranos de origen español en los archivos del país norteamericano presenta diversas dificultades metodológicas, entre las cuales se encuentran la interpretación de documentos manuscritos, los errores tipográficos y la americanización de los nombres, con supresiones de apellidos, cambios de orden o conversión a iniciales del *middle name*. Adicionalmente, el 80 por ciento de los OMPF (*Official Military Personnel Files*) del US Army fechados entre 1912 y 1960 se perdieron en un incendio en el archivo de San Luis el 12 de julio de 1973, aunque ello no afectó a los documentos de la US Navy¹. En el caso concreto de Abel Faraldo, tampoco se ha logrado contactar con ningún familiar superviviente en España o Estados Unidos. No obstante, su vida personal y militar, así como la de otros emigrantes, ha podido ser parcialmente reconstruida gracias al abordaje desde distintas fuentes.

(1) Véase <https://www.archives.gov/personnel-records-center/fire-1973>. Consulta: 21 de octubre de 2023.

El contexto histórico, operativo y geográfico: operaciones anfibias en el Pacífico central y occidental durante la Segunda Guerra Mundial

En el verano de 1942, solo siete meses después del inicio de la guerra, a pesar de las victorias iniciales y del espectacular avance del Ejército y la Marina imperiales en el Pacífico central y sudoccidental, Filipinas, Birmania, Malasia y las Indias Orientales neerlandesas, las fuerzas armadas estadounidenses y australianas habían detenido la ofensiva japonesa en Nueva Guinea. Mientras, en el mar, la batalla de Midway había supuesto un punto de inflexión en el curso de la guerra y la pérdida definitiva de la iniciativa por parte de Japón. El 7 de agosto de 1942, las tropas estadounidenses iniciaron la operación Watchtower, es decir, la toma de las islas de Guadalcanal, Tulagi, Gavutu y Florida, en el archipiélago de las Salomón (SCHOM: 2004, pp. 327-346. ROTTMAN: 2004a, pp. 66-79). A pesar de las terribles bajas por combate y enfermedad, el terreno hostil, las dificultades logísticas y las pérdidas navales en las batallas de Savo, Cabo Esperanza, Tassafaronga y Santa Cruz², los estadounidenses prevalecieron y las tropas japonesas se retiraron finalmente el 7 de febrero de 1943. A partir de ahí, la estrategia definida por el mando conjunto aliado se desarrollaría en dos frentes simultáneos: el avance por el sur del Pacífico vía Nueva Guinea y Filipinas, a cargo del general del US Army Douglas MacArthur (comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas en el Pacífico Sudoccidental), y el «salto de isla en isla» (*island-hopping*), a lo largo del Pacífico central y occidental, mediante fuerzas anfibias bajo el control de la US Navy, comandadas por el almirante Chester W. Nimitz (comandante en jefe de las Áreas del Océano Pacífico y de la Flota del Pacífico), convergiendo ambas rutas de avance en el propio Japón (SHAW y otros: 1966, pp. 8-13).

El asalto de las islas del Pacífico central y occidental iba a ser una tarea ardua. Observadas en un mapa, se puede trazar una línea entre el archipiélago de las Gilbert, el punto más alejado del perímetro defensivo japonés, y Tokio, salpicada a trechos casi regulares, de sureste a noroeste, por las islas Marshall, Truk en las Carolinas, las islas Marianas e Iwo Jima. Estas islas eran vitales en el esfuerzo defensivo japonés y, como tales, habían sido dotadas de infraestructuras militares en forma de puertos, bases de hidroaviones, aeródromos, acuartelamientos y depósitos de suministros, y fortificadas y artilladas en mayor o menor medida. Adicionalmente, los archipiélagos de Marshall, Carolinas, Marianas (excepto Guam) y Palau formaban el Mandato, es decir, las posesiones alemanas concedidas a Japón por la Sociedad de Naciones tras la Primera Guerra Mundial, y algunas de sus islas, como Saipan y Tinian, en las Marianas, estaban intensamente colonizadas por población japonesa y se consideraban, por tanto, parte integral del Imperio³.

(2) Para una visión global de las operaciones navales en el Pacífico, véase SIERRA: 1979.

(3) Guam había sido una posesión española hasta el 21 de junio de 1898, cuando, en el marco de la guerra entre España y Estados Unidos, fue capturada por los estadounidenses. Estos últimos la retuvieron como base necesaria en la ruta de navegación hacia las Filipinas. España vendió el resto de las Marianas, Marshall y Carolinas a Alemania en 1899. Véase ROTTMAN y GERRARD: 2004, p. 9.

El atolón de Tarawa, en las Gilbert, fue asaltado y conquistado por la 2.^a División de Marines el 20 de noviembre de 1943 (operación Galvanic), a costa de grandes bajas, sobre todo en la isla de Betio. El archipiélago de las Marshall, con las islas de Roi-Namur, Eniwetok, Kwajalein y Majuro, fue tomado entre febrero y marzo de 1944 por la 4.^a División, junto con el 22.^o (regimiento) de Marines y la 7.^a División de Infantería del Ejército (operaciones Flintlock y Catchpole). Por su parte, el atolón de Truk, la más importante base aeronaval japonesa en el Pacífico central, había sido neutralizado tras intensos ataques aeronavales estadounidenses los días 17 y 18 de febrero de 1944 (operación Hailstone)⁴.

Las islas Marianas, aparte de la relevancia política que se ha señalado, tenían una importancia estratégica de primer orden. Situadas a 1.285 millas de Tokio, podían servir como base de operaciones con el fin de cortar las líneas de suministro a Rabaul y Truk, y como escalón para continuar el avance hacia el oeste. Sin embargo, uno de los factores que más influyeron en la elección de las Marianas como el siguiente objetivo en la campaña del Pacífico central fue la posibilidad de utilizar sus aeródromos para el nuevo bombardero de largo alcance de las Fuerzas Aéreas, el Boeing B-29 Superfortress, en la campaña de bombardeo estratégico de Japón⁵. La operación Forager comenzó el 15 de junio de 1944, cuando la 2.^a y la 4.^a División de Marines, junto con la 27.^a de Infantería, desembarcaron en Saipan. La isla no sería declarada segura hasta el 9 de julio, tras intensísimos combates que incluyeron una masiva carga *banzai* entre el 6 y el 7 de julio (ROTTMAN y GERRARD: 2004, pp. 88-89). Entre el 24 y el 25 de julio, ambas divisiones asaltaron Tinian, que sería conquistada finalmente el 1 de agosto. Entretanto, la 3.^a División y la 1.^a Brigada Provisional de Marines, en unión de la 77.^a División de Infantería, habían desembarcado en Guam entre los días 21 y 24 de julio⁶. En Saipan y Tinian, los ingenieros y los Batallones de Construcción Naval (Naval Construction Battalions, apodados «seabees») comenzaron a construir pistas de aviación e infraestructuras de apoyo. La primera misión de bombardeo sobre Japón despegó de las Marianas el 24 de noviembre de 1944 (ib., p. 89).

Un efecto colateral de la operación Forager fue la batalla aeronaval del Mar de Filipinas (19-21 de junio), en la que la 1.^a Fuerza Móvil japonesa, al mando del vicealmirante Ozawa Jisaburo, intentó interceptar y destruir las

(4) Para conocer la planificación y el curso de las operaciones Galvanic, Flintlock y Catchpole, véanse SHAW y otros: 1966, pp. 23-114 y 117-227, y ROTTMAN: 2004b, pp. 50-55 y 63-71.

(5) Desde el punto de vista logístico y operativo, las bases en las Marianas eran preferibles a las situadas en China. Eran más fácilmente aprovisionables por vía marítima, frente a la complejidad de la ruta aérea y terrestre desde la India, al tiempo que su mayor proximidad a Japón permitía alcanzar más objetivos y que los B-29 pudieran despegar con mayor carga útil. SHAW y otros: 1966, pp. 232-236.

(6) Para conocer la planificación y los aspectos operativos del asalto a las islas de Saipan, Tinian y Guam, véase SHAW y otros: 1966, pp. 251-352, 355-428 y 431-567; para Saipan y Tinian, véase también ROTTMAN: 2004b, pp. 71-89, y para Guam, ÍDEM: 2004c, pp. 39-49.

unidades de la US Navy que participaban en la invasión de Saipan. En lo que se conoció como «el gran tiro al pavo [*turkey shoot*] de las Marianas», el almirante Spruance, al mando de la 5.^a Flota, decidió presentar una batalla defensiva desplegando su abrumadora superioridad aeronaval (quince portaaviones, siete de ellos de escuadra, frente a los nueve de Ozawa), contra la que se estrellaron las sucesivas oleadas japonesas. El 21 de junio, la Marina japonesa había sufrido la pérdida de cinco portaaviones (tres hundidos y dos dañados) y solo le restaban 35 aviones embarcados de los 430 inicialmente disponibles, frente a ningún buque y 130 aviones estadounidenses perdidos (STILLE: 2017, pp. 12-13, 17-21 y 38-39)⁷.

Ya en 1945, la ofensiva de Nimitz dirigió su atención a la isla de Iwo Jima, a solo 670 millas de Tokio (operación Detachment). En una de las batallas más duras, y que alcanzaría proporciones casi míticas en la épica de los Marines, el 19 de febrero de 1945 la 4.^a y la 5.^a División desembarcaron en el flanco suroriental de la isla, con la 3.^a División en reserva. Los combates, que se prologaron hasta el 26 de marzo, costaron casi veinticinco mil bajas estadounidenses, seis mil de las cuales fueron muertos o desaparecidos. La isla sirvió como base de emergencia para los B-29 que regresaban averiados o escasos de combustible tras su misión de bombardeo en Japón (en Iwo Jima realizaron aterrizajes de emergencia 2.251 bombarderos con 24.761 tripulantes, los cuales podrían haberse perdido irremisiblemente). Asimismo, escuadrones de cazas P-51 Mustang fueron basados en los aeródromos de Iwo desde el 7 de abril, para proporcionar escolta de largo alcance a los bombarderos⁸.

Finalmente, en la mayor operación anfibia del teatro de operaciones del Pacífico, el 1 de abril de 1945 tropas estadounidenses (incluyendo la 1.^a, la 2.^a y la 6.^a División de Marines) desembarcaron en Okinawa, en las islas Ryukyu (operación Iceberg), prolongándose los combates hasta el 21 de junio de 1945⁹. Las pérdidas humanas y materiales fueron elevadísimas, incluyendo un gran número de víctimas civiles, y se repitieron las escenas de suicidios en masa (voluntarios o inducidos por las tropas japonesas) que habían acontecido previamente en las Marianas, mientras que los ataques kamikaze alcanzaron una intensidad inusitada. Tras los bombardeos atómicos de Hiroshima (6 de agosto de 1945) y Nagasaki (9 de agosto), Japón se rindió incondicionalmente el 15 de agosto y firmó la paz el 2 de septiembre, a bordo del acorazado USS *Missouri* (BB-63), anclado en la bahía de Tokio.

(7) En el Task Group 58.2 (Task Force 58), de la 5.^a Flota, se encontraba el portaaviones ligero de la clase Independence USS *Cabot* (CVL-28) y su Air Group 31. Este portaaviones, veterano de las Marshall, Truk, Marianas, Palau, la batalla del golfo de Leyte, Filipinas e Iwo Jima, sería transferido el 30 de agosto de 1967 a la Armada española, donde sirvió hasta 1989 con el nombre de *Dédalo* y operó, junto con helicópteros de ataque y antisubmarinos, con aviones de despegue vertical AV-8S Matador (AV-8 Harrier). Véase BISHOP y CHANT: 2004, pp. 19, 35 y 64.

(8) Para la planificación y el curso de la operación Detachment, véase GARAND y STROBRIDGE: 1971, pp. 443-728; también ROTTMAN: 2004c, pp. 58-72.

(9) Para la operación Iceberg, véase FRANK y SHAW: 1968, pp. 57-367.

En un curioso epílogo, los bombarderos B-29 *Enola Gay* y *Bockscar*, que arrojaron las bombas atómicas sobre Japón, habían despegado de Tinian, una de las islas cuya conquista tanta sangre y vidas había costado en la ofensiva a lo largo del Pacífico central.

Entre las unidades involucradas en la campaña del Pacífico central y occidental, la 4.^a División de Marines (4th Marine Division) nació inicialmente de la urgente necesidad de ampliar las fuerzas del cuerpo para hacer frente a la expansión japonesa. Formada orgánicamente por tres regimientos de infantería (23rd, 24th y 25th Marines), un regimiento de artillería (14th Marines), un regimiento de ingenieros (20th Marines), un batallón de carros de combate (4th Tank Battalion), batallón de servicios, batallón médico y compañía de señales (ROTTMAN: 1995, p. 24), fue oficialmente activada el 16 de agosto de 1943 y asignada al 5.º Cuerpo Anfibio el 20 de septiembre (CHAPIN: 1976, pp. 1-3 y 60B. MORGA y otros: 2000, pp. 6-7). Cuando fue desactivada el 28 de noviembre de 1945, la Fighting Four había participado en cuatro asaltos anfibios en el Pacífico (Roi-Namur, Saipan, Tinian e Iwo Jima) y recibido dos citaciones presidenciales (Saipan y Tinian, Iwo Jima) y una *Navy Unit Commendation* (Iwo Jima). Asimismo, sus efectivos acumulaban ocho medallas de honor del Congreso, cuatro medallas de servicios distinguidos y 111 cruces navales, y habían sufrido 17.722 bajas, entre las cuales se contaban 3.298 muertos (CHAPIN, pp. 84G-87G. PROEHL: 1946, pp. 226-227 y 235. MORGA y otros: 2000, p. 16). Abel Faraldo fue uno de los miembros originales del 23rd Marines, el núcleo inicial de la división, por lo que la historia de la 4.^a División es también la suya.

El marine corporal Abel Faraldo

Emigración y reclutamiento

Abel Faraldo Maceira nació el 20 de septiembre de 1920 en Abragonte, municipio de Paderne, provincia de A Coruña, hijo de Marcelino Faraldo Hermida y María Bernarda Maceira Miño. Su padre emigró a Estados Unidos, vía La Habana (Cuba), en el buque SS *Morro Castle*¹⁰ y llegó a Nueva York el 15 de marzo de 1921. Trabajó como *fireman* (fogonero) en diversos buques¹¹ y vivió en California y en Filadelfia (Pensilvania), ciudad esta última en la que estableció su domicilio definitivo. Realizó la petición de naturalización ante las autoridades del US Department of Labor el 1 de julio de 1927, petición que le fue concedida con fecha 23 de

(10) «Certificate of Arrival Division, Ellis Island, New York, n° 542396. U.S. Department of Labor, Bureau of Naturalization». NARA, Records of District Courts of the United States, Record Group (RG) 21.

(11) Entre ellos, el *Ozama* y el *Gulfpenn*, que cubrían rutas entre Cuba, Venezuela y Nueva York. «Passenger and Crew Lists of Vessels Arriving at New York, New York, 1897-1957». NARA, Records of the Immigration and Naturalization Service, 1787-2004, RG 85.

enero de 1929¹². Fruto de la reunificación familiar¹³, su esposa y sus dos hijos, Abel y José, en aquel momento con nueve y dos años, respectivamente, partieron del puerto de A Coruña el 9 de abril de 1930 en el buque francés *SS Rochambeau*, de la Compagnie Générale Transatlantique, que arribó a Nueva York el 18 del mismo mes¹⁴. Según los censos federales de 1930 y 1940, la familia residía en el 608½ de South American Street, en Filadelfia. En 1940, Abel Faraldo, con diecinueve años, cursaba el tercer año de la escuela secundaria (*high school*) y la familia se había incrementado con los nacimientos de Celia y María, en aquel momento con nueve y tres años, respectivamente¹⁵.

El 16 de septiembre de 1940, el presidente Franklin D. Roosevelt firmó la Selective Training and Service Act, lo que significó la implementación del primer servicio militar obligatorio de Estados Unidos en tiempo de paz. La ley estableció la obligatoriedad del registro en comités locales (Local Draft Boards) y el eventual alistamiento por un periodo inicial de doce meses, más diez años en situación de reserva, de todos los varones residentes en Estados Unidos con edades comprendidas entre los 21 y los 36 años. Abel Faraldo, en ese momento con veintiún años, fue registrado el 16 de febrero de 1941, con el país todavía no involucrado directamente en la guerra, en el comité local núm. 4, localizado en el 603 Brown Building de Filadelfia. Su tarjeta de registro manuscrita lo

(12) «Petition for Naturalization n° 9531, Petitions For Naturalization, 8/6/1903-12/29/1911», The National Archives at San Francisco, San Bruno, California, Records of District Courts of the United States, 1685-2009, RG 21; «Declaration of Intention n° 59979, U.S. Department of Labor, Naturalization Service», NARA, Records of District Courts of the United States, RG 21; «Indexes to Naturalization Petitions to the U.S. Circuit and District Court For the Eastern District of Pennsylvania, 1795-1951» y «Selected Indexes to naturalization Records of the U.S. Circuit and District Courts, Northern District of California, 1852-1928», ambos en NARA.

(13) Estados Unidos aplicó políticas restrictivas de inmigración a través de la Ley de Cuotas (Quota Law), de 1921, que asignaba a cada país un porcentaje anual de inmigración equivalente al tres por ciento del censo, y la National Origin Law, de 1924, que redujo el porcentaje al dos por ciento. Ello disminuyó en gran medida las posibilidades de emigración, con un drástico descenso de las entradas controladas de españoles en los Estados Unidos. De este modo, a partir de 1932 el número de admisiones fue inferior a mil personas anuales, cuando las entradas registradas en los años 1920 y 1921 habían alcanzado las 23.594 y 27.748 personas, respectivamente. No obstante, se permitía la entrada de los cónyuges e hijos de los residentes que habían permanecido en el país de origen, para permitir la reagrupación familiar. RUEDA: 1993, pp. 43-44, 53, 57 y 273.

(14) «Passenger and Crew Lists of Vessels Arriving at New York, New York, 1897-1957». NARA, Records of the Immigration and Naturalization Service, 1787-2004, RG 85. El *SS Rochambeau*, botado en 1911, cubría la ruta El Havre-Nueva York. Fue artillado durante la Primera Guerra Mundial para autodefensa contra los submarinos alemanes, y participó en 1919 en las operaciones para el retorno de personal estadounidense. Realizó su último viaje en julio de 1933, entre El Havre y Nueva York, con escala en Vigo. Véase JAMES: 1911, p. 315.

(15) «Year: 1930, Census Place: Philadelphia, Pennsylvania, Page: 19A, Enumeration District: 0263, FHL microfilm: 2341828»; «Year: 1940, Census Place: Philadelphia, Pennsylvania, Roll: m-t0627-03690, Page: 1B, Enumeration District: 51-94». Ambos en NARA, United States of America, Bureau of the Census. Fifteenth Census of the United States, 1930 y Sixteenth Census of the United States, 1940, Washington, D.C. En ambos censos, el nombre de su hermano José aparece americanizado como Joe (1930) y Joseph (1940).

hacía constar como varón de raza blanca nacido en «Spain». En aquel momento estaba en proceso de terminar los cuatro años de la escuela secundaria en la Fleisher Vocational School de Filadelfia, y trabajaba como *shipping clerk* (empleado de envíos) en la empresa Continental Distillery en Swanson-Snyder Avenue, radicada también en Filadelfia¹⁶. Su persona de contacto era su padre, Marcelino, y su lugar de residencia seguía siendo el familiar. Sus datos físicos incluían una altura de cinco pies y seis pulgadas, un peso de 150 libras (aproximadamente 167,6 centímetros y 68 kilogramos, respectivamente), ojos marrones, pelo negro y tez morena («complexion: dark») [figs. 1a y 1b]¹⁷.

Tras el ataque japonés a Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, y la declaración de guerra de Alemania cuatro días después, la Ley del Servicio Selectivo se modificó el 20 de diciembre, ampliando la conscripción a todos los varones con edades comprendidas entre los 18 y los 64 años, y declarando seleccionables para el servicio a todos los hombres capaces entre 20 –límite reducido después a dieciocho– y 44 años, permaneciendo en el mismo «for the duration of the War or other emergency, plus six months, subject to the discretion of the President or otherwise according to law»¹⁸. A pesar de la conscripción, el Cuerpo de Marines seguía siendo un destino esencialmente voluntario. De esta forma, cuando Abel Faraldo fue llamado a filas en 1942, él, al igual que muchos otros jóvenes norteamericanos, optó por este destino, incorporándose al cuerpo el 23 de julio de 1942, recibiendo el número de serie 434715 USMCR (*US Marine Corps Reserve*)¹⁹ y siendo asignado al Ninth Recruit Battalion, Recruit Depot, Marine Barracks, en Parris Island, Carolina del Sur (fig. 2)²⁰.

La forja de un marine

Parris Island estaba situada en una barra arenosa rodeada de pantanos y lejos de núcleos habitados de cierta entidad. Durante los veranos, calurosos y

(16) Casillas 31 a 39 del U.S. Marine Corps Report of Separation, HQ Marine Corps. NARA, Records of the U.S. Marine Corps, RG 127.

(17) WWII Draft Registration Cards for Pennsylvania, 10/16/1940-3/31/1947. NARA, Records of the Selective Service System, RG 147; Box: 728.

(18) US CONGRESS: U.S. Statutes at Large, Volume 55 (1941-1942), 77th Congress, Session 1, United States, 1942, pp. 844-847, disponible en Library of Congress: <https://www.loc.gov/item/lsl-v55/>, consulta: 30 de abril de 2024; WAR DEPARTMENT: 1941.

(19) Los números comprendidos entre 100.000 y 600.000 correspondían a los *regular volunteers* (ROTTMAN y GERRARD: 2006, p. 22). Para alistarse, Faraldo tuvo que certificar que era ciudadano naturalizado (la naturalización le había sido concedida a través de la de su padre) y que no tenía antecedentes policiales o penales relevantes.

(20) Muster Roll of Officers and Enlisted Men, Ninth Recruit Battalion, Recruit Depot, Marine Barracks, Parris Island, S.C., July 1-31, 1942 (13), USMC Muster Rolls, 1893-1958, RG 127 (en adelante, USMC Muster Rolls). Este era el destino inicial de los reclutas provenientes de estados al este del río Misisipi. Los que vivían al oeste fueron destinados al Marine Corps Training Center, Marine Corps Base, en San Diego, California. Los marines de San Diego eran denominados «Hollywood Marines» y hubo una clara rivalidad con sus homólogos de Parris Island. ROTTMAN y GERRARD: 2006, pp. 10-11.

REGISTRATION CARD—(Men born on or after February 17, 1897 and on or before December 31, 1921)

SERIAL NUMBER 1. NAME (Print) ORDER NUMBER
 T. 1611 Abel Faraldo T. 11,404
 (First) (Middle) (Last)

2. PLACE OF RESIDENCE (Print) (Town, township, village, or city) (County) (State)
 608 1/2 S. American Phila Phila Pa
 (Number and street) (Town, township, village, or city) (County) (State)
 [THE PLACE OF RESIDENCE GIVEN ON THE LINE ABOVE WILL DETERMINE LOCAL BOARD JURISDICTION; LINE 2 OF REGISTRATION CERTIFICATE WILL BE IDENTICAL]

3. MAILING ADDRESS
 Same

4. TELEPHONE None 5. AGE IN YEARS 21 6. PLACE OF BIRTH Spain
 DATE OF BIRTH Sept. 29 1920
 (Month) (Day) (Yr.) (Town or county)

7. NAME AND ADDRESS OF PERSON WHO WILL ALWAYS KNOW YOUR ADDRESS
 Marcelino Faraldo 608 1/2 S. American
 Continental Distillery

8. EMPLOYEE'S NAME AND ADDRESS
 Swanson - Snyder Inc. Phila Phila Pa
 (Number and street or R. F. P. number) (Town) (County) (State)

I AFFIRM THAT I HAVE VERIFIED ABOVE ANSWERS AND THAT THEY ARE TRUE

D. S. S. FOEHL 1 (Revised 1-1-42) (over) ☆ GPO 16-21630-1 *Abel Faraldo* (Registrant's signature)

REGISTRAR'S REPORT

DESCRIPTION OF REGISTRANT

RACE	HEIGHT (Approx.)	WEIGHT (Approx.)	COMPLEXION
White	5ft. 6	150	Sallow
	EYES	HAIR	Light
Negro	Blue	Blonde	Ruddy
	Gray	Red	Dark
Oriental	Hazel	Brown	Freckled
	Brown	Black	Light brown
Indian	Black	Gray	Dark brown
		Bald	Black
Filipino			

Other obvious physical characteristics that will aid in identification.....

I certify that my answers are true; that the person registered has read or has had read to him his own answers; that I have witnessed his signature or mark and that all of his answers of which I have knowledge are true, except as follows:

36 101 Elizabeth H. Gallagher
 004 (Signature of registrar)
 Registrar for Local Board 4 Phila Pa
 (Number) (City or county) (State)
 Date of registration February 16, 1942

Local Board No. 4
 City of Philadelphia
 21 12th Street
 Philadelphia, Penna.
 Brown Bldg.
 STAMP OF LOCAL BOARD
 (The stamp of the Local Board having jurisdiction of the registrant shall be placed in the above space)

16-21630-1

Figuras 1a y 1b. Anverso (a) y reverso (b) de la *Registration Card* de Abel Faraldo, realizada durante el proceso de registro bajo la Selective Training and Service Act de 1940. En el anverso destacan la fecha y país de nacimiento, dirección, persona de contacto, empleador y firma, mientras que en el reverso se han registrado sus características físicas y los datos del Local Draft Board (WWII Draft Registration Cards for Pennsylvania, 10/16/1940-03/31/1947. NARA, Records of the Selective Service System, Record Group 147; Box: 728).

húmedos, proliferaban los mosquitos, las moscas y las pulgas de arena, mientras que en los inviernos se exponía al frío y a las tormentas provenientes del Atlántico (ROTTMAN y GERRARD: 2006, p. 11). En este lugar, Abel Faraldo y sus compañeros recibieron siete semanas de duro entrenamiento, en un ambiente de estricta disciplina cuyo objetivo final era convertir a los civiles en marines mediante un proceso que los despojaba de toda individualidad, fomentaba la cohesión y la lealtad al cuerpo y a la unidad, y hacía hincapié en el acondicionamiento físico, la resistencia, la obediencia sin vacilaciones y el funcionamiento en situaciones de estrés (BAILEY: 1944, p. 11)²¹. Su estancia en el *boot camp* —denominado así por el epíteto que se aplicaba a los reclutas, «boots»— comenzó con la provisión de los imprescindibles artículos de aseo y limpieza en el *Post Exchange*, el paso por la barbería y la visita al almacén del *Quartermaster*, donde se les hizo entrega de las diferentes prendas del uniforme de campaña, la ropa de cama y las características chapas de identificación (*dog tags*). Completaron formularios (incluido el contrato para el seguro de vida del Servicio Nacional —con una prima de diez mil dólares por una cuota mensual de 6,40—)²², fueron sometidos a un examen médico y dental y recibieron vacunas frente al tétanos, la fiebre tifoidea y la viruela. Posteriormente fueron distribuidos en grupos de sesenta hombres (*recruit platoons*) y conocieron a sus implacables instructores (*drill instructors* o «DIs») [ROTTMAN y GERRARD: 2006, pp. 12-17]. El plan de entre-

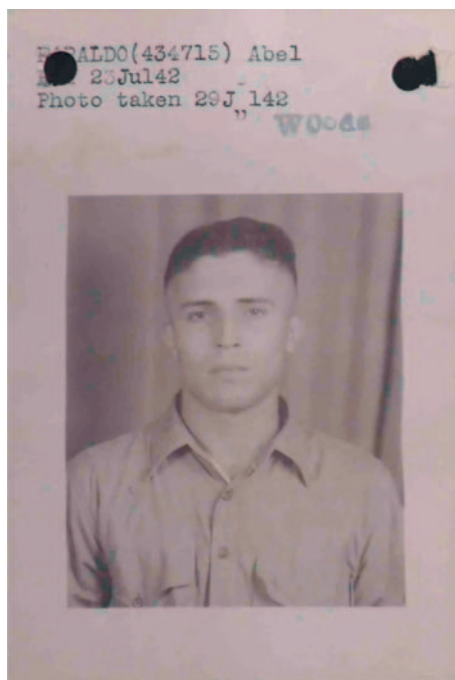


Fig. 2. Fotografía de Abel Faraldo tomada el 29 de julio de 1942, en Parris Island, seis días después de alistarse en el Cuerpo de Marines con 21 años. (USMC Service Record Book. NARA, Records of the U.S. Marine Corps, Record Group 127)

(21) Anderson-Colon sostiene que el *boot camp* fue un elemento clave para el éxito del Cuerpo de Marines en las terribles condiciones de los campos de batalla del Pacífico (como en Iwo Jima, donde la resistencia, la adaptabilidad y la capacidad de seguir operando en situaciones de estrés fue vital). Se basa en que esta era una fase común a todos los marines, mientras que el entrenamiento ulterior fue claramente desigual y muchas veces insatisfactorio, debido al rápido ritmo de las operaciones y, sobre todo, a la necesidad de reemplazos derivada del elevado número de bajas, lo que no permitía alcanzar niveles de entrenamiento óptimos. ANDERSON-COLON: 2021, pp. 46-48 y 62-63.

(22) Abel Faraldo incluyó a sus progenitores como beneficiarios a partes iguales.

namiento incluyó acondicionamiento físico, orden cerrado (con la variedad de orden cerrado en arena, denominado *boondocking*), adoctrinamiento, guardia interior, cortesía militar, combate con bayoneta y entrenamiento de campaña (principios de combate, marchas, patrulla, exploración, comunicaciones, orientación y lectura de mapas, cobertura y camuflaje, vivaqueo, defensa contra agentes químicos, higiene y primeros auxilios) [CONDIT y otros: 1956, pp. 17-23]. En los primeros días se les entregó su arma reglamentaria: el fusil M1903 Springfield calibre 30 (7,62 mm), que aprendieron a desmontar, montar, mantener y manejar con precisión en el campo de tiro (ib., p. 16). De hecho, la cualificación de tiro con fusil era el elemento final del periodo de entrenamiento, tras el cual se habían convertido en marines (LECKIE: 1957, pp. 16-20).

Al finalizar el boot camp, los nuevos marines fueron asignados a sus destinos, donde recibieron entrenamiento adicional en alguna de las numerosas especialidades del cuerpo. En septiembre de 1942, Abel Faraldo se encontraba destinado, con el grado de *private* (soldado raso), en la Regimental Weapons Company del 21st Marines (Reinforced)²³, unidad que recientemente se había incorporado (desde el 16 de septiembre de 1942) a la 3rd Marine Division de la Fleet Marine Force (FMF, Fuerza de Marines de la Flota) en New River, Carolina del Norte (bautizada posteriormente como Camp Lejeune)²⁴. En New River, los marines intensificaron su entrenamiento físico y de puntería, practicaron el combate desarmado y con arma blanca y el lanzamiento de granadas de mano y de fusil, y realizaron maniobras a nivel de escuadras (*squads*) y pelotones (*platoons*); se iniciaron en el embarque y desembarque de lanchas y botes neumáticos y en el descenso con red desde los costados de un buque simulado, y fueron instruidos en el manejo de armas individuales y colectivas como el Browning Automatic Rifle, ametralladoras ligeras y pesadas, morteros o cañones antitanque (ROTTMAN y DENNIS: 2018, p. 18. LECKIE: 1957, pp. 36-38 y 48). De hecho, la Regimental Weapons Company estaba en aquel momento equipada con ametralladoras pesadas calibre 50 (12,7 mm) y cañones antitanque remolcados de 37 mm y autopropulsados de 75 mm montados en semiorugas (ROTTMAN: 2004a, p. 20; 2004b, pp. 17-18. ROTTMAN y DENNIS: 2018, p. 16. ROTTMAN y CHAPPELL: 1995, p. 5).

La permanencia de Faraldo en el 21st Marines fue efímera, ya que la 3rd Marine Division fue trasladada en octubre de 1942 a San Diego y partió para ultramar entre febrero y marzo de 1943 (ROTTMAN y DENNIS: 2018, pp. 12-13). Fue reasignado a la D Company, 1st Battalion, 23rd Marines (Reinforced) de la FMF y ascendido el 1 de febrero de 1943a PFC (*Private First Class*,

(23) Las unidades de marines eran reforzadas a los distintos niveles con ingenieros, tractores anfíbios (LVT, landing vehicle tracked, denominados habitualmente «amtracs», de amphibious tractors), blindados, artillería y servicios médicos (ROTTMAN y CHAPPELL: 1995, p. 5).

(24) USMC Muster Rolls, Regimental Weapons Co. 21st Marines (Reinf) 3rd MarDiv, FMF, New River, N.C., October 1-31, 1942 (3).

«soldado de primera clase»²⁵. En febrero, el 23rd Marines fue asignado a la 4th Marine Division y abandonó Camp Lejeune en el verano de ese año para trasladarse a la costa oeste, a Camp Pendleton (ib., pp. 51-52) [fig. 3]²⁶. La D era la compañía de armas del 1.º batallón (al igual que las compañías H y M lo eran para el 2.º y 3.º batallón, respectivamente; no existía compañía J) y en la *Table of Organization* de 1943 (E/series T/O, 15 de abril de 1943) estaba formada por tres platoons de ametralladoras pesadas Browning M1917A1 refrigeradas por agua, y un *mortar platoon* con cuatro morteros de 81 mm, servidos por 58 hombres (ROTTMAN: 2004b, pp. 15-16. ROTTMAN y GERRARD: 2006, p. 49. ROTTMAN y DENNIS: 2018, pp. 20-22)²⁷. El PFC Abel Faraldo estaba asignado al mortar platoon, ya que su principal ocupación militar (*Military Occupational Speciality*, MOS) era la de servidor de mortero (MOS 607, *mortar crewman*), aparte de la de fusilero (MOS 745, *rifleman*), común a todos los marines²⁸.

Camp Pendleton disponía de grandes extensiones en las que desarrollar la fase de entrenamiento avanzado, que comprendía, entre otras especialidades, adiestramiento en combate nocturno, asalto a fortificaciones simuladas y ejercicios con fuego real incluyendo armas de apoyo. Se realizaron maniobras a nivel regimental e integrados con unidades de ingenieros, tractores anfibios y personal sanitario en los Regimental Combat Teams (RCT, Equipo Regimental de Combate), y se llevaron a cabo simulacros de asaltos anfibios, en conjunción con unidades de la U.S. Navy, en Aliso Beach y en la isla de San Clemente (ROTTMAN y GERRARD: 2006, pp. 41-43). Todo este entrenamiento se puso a prueba a finales de enero de 1944, cuando la 4th Marine Division fue desplegada en ultramar para su bautismo de fuego.

En la que se considera la operación anfibia realizada a mayor distancia de la historia hasta la reconquista británica de las islas Malvinas en 1982, la 4th Marine Division zarpó de San Diego (California) y, tras un recorrido de 4.300 millas, asaltó las islas de Roi-Namur, en el archipiélago de las Marshall, el 1 de febrero de 1944 (CHAPIN: 1994a, pp. 5-13). El 23rd Marines fue asignado

(25) USMC Muster Roll, Company «D» First Battalion, 23rd Marines, Reinforced, FMF, Camp Lejeune, New River, N.C., January 1-31, 1943 (3), April 1-30, 1943 (3) y Camp Pendleton, Oceanside, California, July 1-31, 1943 (2).

(26) USMC Muster Rolls, Company «D» First Battalion, 23rd Marines, Reinforced, Camp Pendleton, Oceanside, California, October 1-31, 1943 (2) y January 1-31, 1944 (6).

(27) El denominado «81 mm Mortar, M1» estaba basado en el mortero francés Brandt, construido bajo licencia en Estados Unidos. Tenía un alcance de tres mil metros y una cadencia de tiro de 18-30 disparos por minuto. Podía emplear proyectiles de alto explosivo, fumígenos e iluminantes. Véase CANFIELD: 1994, pp. 240-248.

(28) Casillas 28 y 30 del USMC Report of Separation, HQ Marine Corps. NARA, Records of the U.S. Marine Corps, RG 127. Por definición, todos los marines son fusileros, independientemente de su ocupación principal, y el cuerpo siempre ha puesto especial hincapié en el entrenamiento para mejorar la destreza y puntería de los marines con las armas de fuego (*marksmanship*). Este esfuerzo dio sus frutos y salvó vidas en las islas del Pacífico, cuando grupos de japoneses intentaron infiltrarse en áreas de retaguardia defendidas por oficinistas, cocineros, conductores o personal de intendencia. ANDERSON-COLON: 2021, p. 55.



Figura 3. Parte de la compañía D del 23rd Marines en Camp Pendleton, California, en 1943. En la cuarta fila, tercero desde la izquierda, se encuentra el PFC Abel Faraldo. (U.S.M.C.: Twenty-Third Marines Boot Camp Yearbook. Camp Pendleton, California, 1943, p. 62. Disponible en <https://www.c123rd.com/wwii-marines/23rd-marines-red-book>. Último acceso: 28 de septiembre de 2024).

a la isla de Roi, con el 1.º batallón desembarcando en Red Beach 2, con la compañía A a la izquierda, la B a su derecha y la C en reserva, mientras que el segundo desembarcaba a la derecha en Red Beach 3 (ROTTMAN: 2004b, pp. 63-68; 2004d, pp. 42-50). No existe constancia de que la compañía D del 23rd Marines participara como tal en la operación de Roi-Namur (SHAW y otros: 1966, pp. 160-167. ROTTMAN: 2004d, pp. 42-43)²⁹. Sin embargo, elementos de esta compañía, incluido el PFC Abel Faraldo, desembarcaron en Roi desde el transporte USS *La Salle* (AP-102)³⁰. Esta isla fue declarada segura a las 18:02 del mismo día, y Faraldo inició el viaje de retorno en el mencionado buque, esta vez con destino en Maui, en las islas Hawái, adonde llegó el día 17 de febrero (ROTTMAN y GERRARD: 2006, p. 6).

Durante su estancia en Maui, la división fue reorganizada siguiendo la Table of Organization de 1944 (F/series T/O, 27 de marzo de 1944). Uno de los cambios más sustanciales fue la desaparición de las compañías de armas de los batallones (D, H y

M), siendo transferidos los mortars platoons a la *Headquarters (HQ) Company* del batallón. De esta forma, los 58 marines y 4 morteros de 81 mm pasaron a estar asignados a esta compañía (ROTTMAN: 2004c, p. 14. ROTTMAN y DENNIS: 2018, pp. 22-24. ROTTMAN y CHAPPELL: 1995, p. 7)³¹. Así, Abel Faraldo fue trasladado a la HQ Company del 1.º batallón y ascendido el 16 de

(29) Rottman, en la obra citada, asevera que el único batallón que desembarcó su compañía de armas fue el 2/24th Marine (H Company), en Namur. Para una visión global de las operaciones del 23rd Marines en Roi, véase HEINL y CROWN: 1954, pp. 64-80.

(30) Algunos integrantes de la compañía de Faraldo, como el PFC (posteriormente *corporal*) Coy A. Shue, de Charlotte (Carolina del Norte), fueron «veteran of the invasion of Roi-Namur, Marshall Islands» (*The Charlotte News*, 12 de marzo de 1945, s.v., s.n., p. 8) o «veteran of the fighting in the Marshall Islands» (ib., 4 de abril de 1945, s.v., s.n., p. 12).

(31) La 4.ª División comenzó a realizar las modificaciones de la Tabla de Organización en febrero de 1944 pero, dado que disponía de los borradores desde enero, es plausible pensar que al menos parte de la compañía D hubiera sido provisionalmente asignada a la HQ Company o a otra compañía para el desembarco en Roi.

marzo a *corporal*, rango que lo capacitaba para ser líder de una mortar squad (ROTTMAN y DENNIS: 2018, p. 12)³².

Durante la primera semana de marzo, la 4th Marine Division intensificó su entrenamiento, con especial atención al asalto a puestos fortificados, la coordinación entre la infantería y los blindados, y el ajuste del fuego artillero naval y terrestre. Realizó simulacros de desembarco en la bahía de Maalaea entre el 13 y el 26 de abril y, en conjunción con la 2nd Marine Division, entre el 17 y el 20 de mayo (CHAPIN: 1976, pp. 13-15). Entre el 25 y el 30 de mayo ambas divisiones partieron de Maui en transportes de tropas y LST (*Landing Ship Tank*, buque de desembarco de tanques), rumbo a un punto de reunión en Eniwetok para iniciar la invasión de las islas Marianas (ROTTMAN y GERRARD: 2004, pp. 33 y 43).

Asalto anfibio en las Marianas: las operaciones de Saipan y Tinian

El 15 de junio de 1944, la 4.^a División (*major general* Harry Schmidt) desembarcó en las playas más meridionales de la costa oeste de Saipan (playas Blue y Yellow). El 23rd Marines asaltó la costa en un frente de dos batallones: el 2.º (2/23rd) a la izquierda (Blue Beach 1), y el 3.º (3/23rd) a la derecha (Blue Beach 2), con el primero (1/23rd) en reserva. A pesar del bombardeo aéreo y naval estadounidense, que había comenzado cuatro días antes, los LVT fueron recibidos con un intenso fuego de artillería en el trayecto entre el arrecife que se extendía a lo largo de la costa oeste de la isla y la playa, sufriendo numerosas bajas y pérdidas materiales (CHAPIN: 1994b, pp. 1-4. CRAIG: 1992, pp. 17-18). Abel Faraldo, junto con el 1/23rd, que se encontraba a bordo del USS *Callaway* (APA-35) [fig. 4], desembarcó a las 10:55 en Blue Beach 1, con la misión de eliminar los focos de resistencia que las unidades precedentes habían soslayado en su avance hacia el interior, y proteger el expuesto flanco izquierdo de la división. El batallón avanzó unas trescientas yardas (aproximadamente 274 metros) bajo un intenso fuego de artillería y morteros y un esporádico fuego de fusilería procedente de la población de Charan Kanoa, y se desplegó para proceder a las operaciones de limpieza, deteniendo varios intentos de infiltración enemiga (HOFFMAN: 1950, pp. 58-59. PROEHL: 1946, p. 60). Hasta el desembarco de la artillería (14th Marines) a lo largo de la tarde, los morteros de 81 mm de los mortar platoons de los batallones fueron los principales responsables del fuego de apoyo local en el avance hacia el interior y en la defensa de la cabeza de playa (fig. 5)³³.

Al atardecer del 15 de junio se ordenó al 1/23rd que relevara al 3/23rd en la línea del frente, donde se mantuvo hasta que se dio la orden de atrincherar-

(32) USMC Muster Rolls, 1st Battalion, 23rd Marines, 4thMarDiv, FMF, April 1-30, 1944 (5).

(33) De hecho, los LVT que transportaban los morteros de 81 mm permanecieron en la isla con los marines, a diferencia del resto, que regresaron a los buques para cargar más tropas y suministros. ADAMS: 2024, p. 42.



Figura 4. El USS *Callaway* (APA-35), un transporte de ataque de la clase Bayfield. Fue el encargado de transportar a las tropas del 1/23rd a las costas de Saipan. FUENTE: Naval History & Heritage Command, dominio público vía Wikimedia Commons: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:USS_Callaway_\(APA-35\)_at_anchor_,_circa_in_1945_\(NH_78548\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:USS_Callaway_(APA-35)_at_anchor_,_circa_in_1945_(NH_78548).jpg)

se para la noche. Aunque los marines habían consolidado la cabeza de playa, solo habían avanzado 1.500 yardas (aproximadamente 1.372 metros), la mitad de la distancia originalmente planeada, y habían sufrido unas dos mil bajas. Por la noche, el 23rd sufrió constante fuego de artillería y varios intentos de infiltración japonesa en la madrugada (HOFFMAN: 1950, pp. 68-70 y 73-74. ROTTMAN y GERRARD: 2004, pp. 52-54).

El 16 de junio, las unidades de marines dedicaron sus esfuerzos a consolidar y expandir la cabeza de playa. Con el 1/23rd a la izquierda, la división avanzó recibiendo intenso fuego de fusilería y armas automáticas desde las posiciones defensivas de la 47.^a Brigada Mixta Independiente japonesa, en el área del monte Fina Susu. A las 17:30, el batallón alcanzó la línea O-1, el objetivo previsto para el primer día del desembarco. La noche fue una repetición de la anterior, y durante ella la unidad sufrió fuego de artillería y detuvo algunos intentos menores de infiltración (HOFFMAN: 1950, pp. 80-84 y 86). Reanudado el avance al día siguiente, el 1/23rd apenas logró progresos apreciables, enfrentado a las dificultades que planteaba el terreno pantanoso en las cercanías del lago Susupe y a la tenaz defensa llevada a cabo por las tropas



Figura 5. Marines con un mortero de 81 mm en acción en Saipan. La fotografía permite visualizar el aspecto que presentaban en combate cada una de las cuatro piezas, con sus servidores, del *mortar platoon*. HQ Company de los batallones de una división de marines, como la unidad de Abel Faraldo. (NARA, Records of the U.S. Marine Corps, Record Group 127, 113-82260)

japonesas, a pesar del apoyo proporcionado por los morteros del batallón y las piezas del 14th Marines (ib, pp. 82 y 96. ROTTMAN y GERRARD: 2004, pp. 59-60. CHAPIN: 1994b, p. 11. CRAIG: 1992, pp. 20-21).

El 18 de junio, el 1/23rd fue relevado en el flanco izquierdo y pasó a apoyar el avance de los otros dos batallones. Los progresos fueron escasos, y al atardecer las líneas aún se encontraban a 400 yardas (366 metros) de su objetivo. Sin embargo, a la derecha de la división, el 25th Marines había alcanzado la costa en Magicienne Bay, cortando así la isla en dos y aislando a los efectivos japoneses en el sur. Al día siguiente, y con el 1/23rd de nuevo en el frente, la ganancia de terreno fue considerable, pero debido la reducción sufrida en su capacidad de combate, fue sustituido por el 25th Marines el 20 de junio, permaneciendo en reserva durante el avance de los otros dos regimientos hacia la colina 500 y la línea O-4, alcanzada a última hora de la tarde (HOFFMAN: 1950, pp. 102-104, 108 y 114-115. ROTTMAN y GERRARD: 2004, pp. 59-60. CHAPIN: 1994b, p. 11. CRAIG: 1992, pp. 20-21).

Tras un periodo de descanso y reorganización el 21 de junio, el 22 las unidades estadounidenses iniciaron el avance hacia el norte de Saipan. Ese día, el 23rd Marines se mantuvo en reserva, pero como consecuencia de las dificultades de contacto entre el 24th y el 25th Marines, se ordenó su despliegue entre ambas unidades, iniciando el ataque en columnas de batallón a las 15:00, con el 1/23rd al frente. El progreso fue lento debido a lo escarpado del terreno, por lo que el 23rd se quedó a doscientos yardas (183 metros) de su objetivo (HOFFMAN: 1950, pp. 120 y 126-128). La 4.^a División capturó la colina 600 el 23 de junio; el 24, las poblaciones de Laulau y Chacha; y, tras un giro del frente hacia el este, el 25 ocupó la península de Kagman sin encontrar apenas resistencia. El 1/23rd, que se encontraba en reserva, fue emplazado en la cresta de la colina 600 y en las proximidades de Chacha para proteger el flanco izquierdo del regimiento. El 26 de junio, el 23rd y 24rd Marines fueron dedicados a operaciones de patrulla y limpieza en la península (ib., pp. 136, 145-146, 148-149, 157-158).

El 27 de junio se reinició el avance, con el 23rd Marines progresando a lo largo de la costa este. El 1/23rd se encontraba en reserva y se le encargó que investigara zonas sospechosas en el acantilado, un proceso lento y peligroso debido a la presencia de innumerables recovecos y cuevas que ocultaban a grupos de soldados japoneses. Se conquistaron las poblaciones de Donnay y Hashigoru, y la línea objetivo fue alcanzada a las 16:40. A causa de la lentitud en el progreso de la 27.^a División de Infantería a su izquierda –bloqueada por el escarpado terreno, que favorecía a la ya de por sí obstinada resistencia japonesa–, la 4.^a División dedicó los días 28, 29 y 30 de junio y 1 de julio a consolidar sus posiciones, realizar patrullas de exploración y obtener datos de inteligencia (ib., pp. 168-169 y 181). El avance hacia el norte se reinició el 2 de julio, con el 1/23rd progresando con relativa facilidad. Al día siguiente, la 4.^a División avanzó hacia las colinas 721, 767 y «4th July Hill». El 1/23rd tenía como misión proteger el flanco norte, pero el 4 de julio sustituyó al 3.^{er} batallón en la punta de avance, posición en la que conquistó las colinas en rápida sucesión, con el apoyo de los morteros y la artillería (ib., pp. 203-205 y 210-211).

El empuje final tuvo lugar a partir del 6 de julio, cuando se encargó a la 4.^a División asaltar y ocupar el extremo norte de Saipan. El 23rd Marines se emplazó en el flanco izquierdo, para avanzar hacia la costa en la zona de Makunsha. Desde lo alto de los acantilados, sus efectivos pudieron observar a grupos de japoneses retirarse a lo largo de la llanura costera, los cuales fueron objetivo de las ametralladoras pesadas, morteros y cañones autopropulsados del regimiento. El descenso del acantilado conllevó mucho tiempo, pues allí se localizaban las defensas que los japoneses habían erigido frente a un eventual desembarco en la costa norte de la isla, pero, finalmente, la 4.^a alcanzó la playa el 8 de julio a las 14:10. Con el avance del resto de la división hacia Marpi Point, la isla fue declarada segura el 9 de julio, a las 16:15, tras veinticinco días de combates (ROTTMAN y GERRARD: 2004, p. 68. HOFFMAN: 1950, pp. 218-219, 235, 237-239 y 243. PROEHL: 1946, pp. 68-69).

Tras un periodo de descanso y reorganización, el 23 de julio la 4.^a División, ahora al mando del *major general* Clifton B. Cates (ROTTMAN y GERRARD: 2004, p. 29)³⁴, embarcó en Charan Kanoa en los LST que la trasladarían a la isla de Tinian. El día 24, la división inició el desembarco en las estrechas playas de la costa noroccidental de la isla, con el 24th Marines a la izquierda (White Beach 1), el 25th a la derecha (White Beach 2) y el 23rd en reserva. El 2/23rd desembarcó en White 2 a las 14:01, seguido del 1/23rd y el 3/23rd (a las 14:15 y 15:00, respectivamente). Ocuparon posiciones en el flanco derecho de la cabeza de playa orientados hacia el sur, a lo largo de la costa, con el 2/23rd en cabeza, el 1/23rd inmediatamente detrás y el 3/23rd en reserva. A las 16:30 se dio el orden de preparar posiciones defensivas para el previsible contraataque que tendría lugar durante la noche (HOFFMAN: 1951, pp. 55-56 y 59-61. ROTTMAN y GERRARD: 2004, pp. 77-80). Este se materializó, entre las 02:00 y las 05:35, en varios puntos del perímetro defensivo de la 4.^a División. En la zona del 23rd Marines, una fuerza japonesa, perteneciente a dos batallones del 50.º Regimiento de Infantería y a otro batallón del 135.º Regimiento, apoyada por cinco o seis carros de combate ligeros, atacó las líneas del 2/23rd a las 03:30. Fue recibida por un masivo fuego proveniente de armas automáticas, bazucas, cañones anti-tanque de 37 mm, autopropulsados de 75 mm y morteros de 60 y 81 mm que detuvieron en seco el avance. Los pocos efectivos japoneses que lograron infiltrarse fueron eliminados desde las posiciones del 1/23rd. Al día siguiente, 267 cadáveres japoneses y cinco blindados inutilizados o destruidos yacían delante de las líneas del 23rd Marines (HOFFMAN: 1951, pp. 65-68)³⁵.

El 25 de julio se inició el avance hacia el sur, con el 23rd a la derecha y el 1/23rd en cabeza, a través de campos de caña de azúcar y monte bajo, frente a una ligera resistencia por parte de elementos enemigos aislados, remanentes del ataque de la noche precedente. El avance prosiguió rápidamente durante el 26, el 27 y el 28 de julio, día este último en el que se alcanzó el aeródromo número 2 en Gurguan Point, momento en el que el 23rd Marines pasó a una posición de reserva, encargado de operaciones de limpieza en la retaguardia de la división (HOFFMAN: 1951, pp. 71, 77-79 y 88-90)³⁶.

El 31 de julio se inició el asalto a la última línea japonesa de defensa, emplazada en un risco que ocupaba el extremo sur de la isla, esta vez con el 23rd Mari-

(34) El general Cates sustituyó al general Schdmit cuando este tomó el mando del 5º Cuerpo Anfibio con el fin de que el *lieutenant general* Holland M. Smith se concentrara en la operación para la reconquista de Guam. Estuvo al mando de la 4.^a División hasta su desactivación, y fue el comandante del Cuerpo de Marines de 1948 a 1951.

(35) Aunque no se dispone de datos concretos de la unidad de Abel Faraldo, dos morteros de 81 mm del 24th Marines dispararon 1.500 proyectiles durante el contraataque, la mayoría en un periodo de solo dos horas, lo que da una idea del volumen de fuego exhibido por los *mortar platoons* (HOFFMAN: 1951, p. 63). Véanse también PROEHL: 1946, pp. 101-104, y HARWOOD: 1994, p. 17.

(36) Estas operaciones podían resultar igual de peligrosas que el combate en primera línea. El 30 de julio, un miembro del batallón de Faraldo, el *private* Joseph W. Ozbourn, falleció en una acción que le hizo acreedor, a título póstumo, de la Medalla de Honor del Congreso. Véanse HARWOOD: 1994, p. 29. CHAPIN: 1976, p. 85G. PREFER: 2012, p. 134-135)



Figura 6. La prensa de Filadelfia se hizo eco de la carta de recomendación del oficial al mando de la 4.^a División de Marines, el general Clifton B. Cates, concedida al *corporal* Abel Faraldo por el sobresaliente desempeño de su deber en la campaña de las Marianas. (Extracto de *The Philadelphia Inquirer*, 12 de marzo de 1945, vol. 232, n.º 71, p. 5, out of copyright)

fuerza total de 21.618 hombres (ROTTMAN y GERRARD: 2004, p. 88). Los morteros de 81 mm habían sido fundamentales en las operaciones, tanto en misiones de apoyo directo, especialmente en el escarpado e intrincado terreno del centro y el este de Saipan, como en labores de ocultación mediante el empleo de proyectiles fumígenos y de iluminación para exponer los contraataques e intentos de infiltración nocturnos de las tropas japonesas. De hecho, su

nes a la izquierda del frente de la división, y el 1/23rd en su extremo izquierdo. Apoyado por blindados, artillería y morteros, el regimiento avanzó frente al fuego defensivo japonés y ocupó a las 17:45 la parte alta del risco, donde estableció un perímetro defensivo. El 1/23rd, junto con el 3/23rd, reanudó el avance al día siguiente, afrontando un intenso fuego de fusilería y armas automáticas proveniente de pequeños grupos de tropas japonesas, pero a las 17:15 ambos habían alcanzado el borde de la elevación. La isla fue declarada segura a las 18:55 del 1 de agosto de 1944, aunque los siguientes días 2 y 3 se produjeron cargas *banzai* por parte de grupos de japoneses supervivientes, y las operaciones de limpieza se prolongarían, al igual que en Saipan, durante meses. El 3 de agosto, el 23rd Marines fue testigo del horror de los suicidios y asesinatos de civiles perpetrados por las tropas japonesas en los acantilados del sur de la isla (HOFFMAN: 1951, pp. 103-105 y 113-119. PROEHL: 1946, p. 106. HARWOOD: 1994, pp. 24-25). El 7 de agosto, el 23rd fue relevado en las operaciones de limpieza por el 8th Marines (2.^a División), y la 4.^a División comenzó el embarque en los transportes para su retorno a Maui (CHAPIN: 1976, p. 39. ROTTMAN y GERRARD: 2004, p. 87).

La invasión de Saipan y Tinian había costado a la 4th Marine Division 7.721 bajas –1.319 de las cuales eran muertos o desaparecidos– de una

empleo fue tan masivo que los proyectiles de 81 mm llegaron a escasear, lo que obligó a emplear munición japonesa del mismo calibre (ib., p. 33. SHAW y otros: 1966, p. 353)³⁷. Tras la conclusión de las operaciones, Abel Faraldo, junto con sus compañeros de unidad los marines John Csir Jr., John L. Loughlin, Michael Ursillo, Robert E. Madill, Verl J. Millbauer y el mencionado Coy A. Shue, recibieron una carta de recomendación del general Clifton Cates por el «excellent service in the line of the duties as squad leader of an 81 mm mortar platoon in action against enemy Japanese forces during the invasion and capture of Saipan and Tinian, Marianas Islands, 15 June to 1 August, 1944. By his initiative, energy and devotion to duty, he contributed materially to the ability of his platoon to deliver large volumes of closely supporting fire day and night, and was instrumental in the complete destruction of the enemy»³⁸. En el caso de Faraldo, la prensa de Filadelfia se hizo eco de este hecho (fig. 6)³⁹.

La última operación: Iwo Jima

La segunda estancia en Camp Maui, al igual que la primera, se caracterizó por un intenso entrenamiento, incluyendo maniobras anfibas en la bahía de Maalaea por parte de cada uno de los tres regimientos en noviembre de 1944, y la participación de la totalidad de la división, junto con unidades de la US Navy, en enero de 1945, la última entre los días 13 y 18, con empleo de fuego real por las unidades aéreas y navales. Entre el 22 y el 27 de enero, la 4.^a División embarcó en los LST y transportes rumbo hacia las Kazan Retto (islas Volcano) para el asalto a la isla de Iwo Jima (CHAPIN: 1976, pp. 39-42).

El transporte USS *Newberry* (APA-158) [fig. 7], en la que se encontraba embarcado el 1/23rd, hizo escala en Saipan el 11 de febrero, momento en el que la unidad de Faraldo fue transferida al LST 642 (fig. 8), que partió rumbo a Iwo Jima el día 15. El 1/23rd, con el 2/23rd a la derecha y el 3/23rd en reserva, desembarcó aproximadamente a las 09:05 del 19 de febrero, formando parte de la primera oleada de tropas en la playa Yellow 1. Aunque recibidos por fuego de armas automáticas y morteros, inicialmente el principal obstáculo fue la morfología de las mismas playas, formadas por terrazas de arena volcánica de hasta quince pies de altura (aproximadamente 4,6 metros), en las que los marines se enterraban hasta los tobillos, provocando que el avance fuera lento y agotador. Los blindados de apoyo, aun con orugas, experimentaron indecibles dificultades para salir de la playa, mientras que los camiones anfibios y *jeeps* se hundían hasta los ejes. Conforme sucesivas oleadas alcan-

(37) Este problema nunca fue solucionado del todo, y los marines experimentaron en Iwo Jima y Okinawa graves complicaciones de suministro de munición de mortero.

(38) USMC Muster Rolls, 1st Battalion, 23rd Marines, 4thMarDiv, FMF, Jan 1-31, 1945 (10); Headquarters, Fourth Marine Division, Fleet Marine Force, Division Decoration Order 23-45, p. 1. NARA, Records of the U.S. Marine Corps, RG 127.

(39) *The Philadelphia Inquirer*, 12 de marzo de 1945, vol. 232, núm. 71, p. 5.



Figura 7. El USS *Newberry* (APA-158), un transporte de ataque de la clase Haskell. Trasladó a las tropas del 1/23rd hasta Saipan, donde el 11 de febrero Faraldo y su unidad embarcaron en el LST 642, que zarpó el día 15 para el asalto a la isla de Iwo Jima. FUENTE: National Archives, U.S. Navy, dominio público vía Wikimedia Commons: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:USS_Newberry_\(APA-158\)_circa_in_late_1944.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:USS_Newberry_(APA-158)_circa_in_late_1944.jpg)

zaban la costa, la congestión de hombres y equipos fue aumentando. A las 09:20, un diluvio de fuego de morteros y artillería, el mayor jamás experimentado por los marines, cayó sobre las masas de hombres, vehículos y embarcaciones hacinados en las playas, causando terribles bajas (BARTLEY: 1954, pp. 52-54. WRIGHT: 2001, pp. 26-27. WALTON: 2020, pp. 30-31).

Contra todo pronóstico, a las 09:30 el 1/23rd había logrado avanzar unas 250 yardas (228 metros) hacia su objetivo, el aeródromo número 1; y, a pesar del intenso fuego defensivo procedente del mismo y la imparable acumulación de bajas, a las 12:00 estaba a solo doscientas (aproximadamente 183 metros) del límite suroriental del aeródromo. Con el apoyo de los blindados de la compañía C del 4th Tank Battalion, que finalmente habían logrado abrirse camino, el 1/23rd alcanzó el borde del aeródromo a las 14:05, momento en el que fue relevado por el 3/23rd (BARTLEY: 1954, pp. 60-61). Por entonces, los marines sufrían de escasez de municiones, en especial para los morteros de 81 mm, dado que los proyectiles de la carga inicialmente desembarcada se habían consumido tras una hora de fuego. El caos en la playa y la ausencia de vehículos de transporte, inmovilizados o inutilizados en la orilla, obligó a que los servidores de morteros tuvieran que retroceder hasta la playa en busca de municiones. Esta escasez fue crítica, ya que solo una pequeña parte de la arti-



Figura 8. Fotografía tomada por el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos el 19 de febrero de 1945. Mientras continúa el bombardeo naval sobre el monte Suribachi, los LST se disponen a desembarcar los LVT que trasladarán a los marines a las playas. En el centro, identificado por su número en la proa, se encuentra el LST 642, que transportaba a la unidad de Abel Faraldo. (NARA, Records of U.S. Coast Guard, Record Group 26, 26-G-4475)

llería de los marines pudo ser desembarcada el primer día, por las mismas razones (ib., pp. 64 y 67). La 4.^a División se atrincheró para pasar la noche, esperando un contraataque que nunca se materializó. Por el contrario, la artillería siguió golpeando sin descanso las líneas de los marines. Una de sus víctimas fue el teniente coronel Ralph Haas, oficial al mando del 1/23rd, que falleció cuando proyectiles de artillería cayeron en uno de los cráteres en los que había instalado su puesto de mando (ALEXANDER: 1994, p. 20. BARTLEY: 1954, pp. 65-66).

El primer día en Iwo Jima había costado a los marines un total de 2.420 bajas, entre las que se contaban 548 muertos, 18 desaparecidos y 1.755 heridos (BARTLEY: 1954, p. 68). Uno de estos heridos fue el *corporal* Faraldo, quien en un momento no determinado del 19 de febrero fue clasificado como WIA (Wounded in Action, «herido en combate»), al sufrir una laceración en la espalda («wound, lacerated, back»). Aunque no se hace constar el agente lesivo, es probable que se tratara de metralla de artillería, debido al tipo de herida y al elevadísimo número de bajas producidas entre los marines por esta arma en la isla. Su estado en ese momento era «good, not serious» (la anotación se refiere probablemente a la ausencia de *shock*), pero la gravedad de la herida motivó su evacuación al puesto de primeros auxilios de la playa y, posteriormente, al

USMC CASUALTY REPORT		DATE	CARD no	SER no
NAME: FARALDO, Abel		9Mar45		010004
REGISTRATION: FMF	TYPE OF CASUALTY: Corp	CLASS: USMCR	ISSUE NO: 434715	
HC Co, 1st Bn, 23d Mar, 4th Mar Div,	WIA	Pac	DATE OF CASUALTY: 10Feb45	
PLACE OF APPOINTMENT: Philadelphia, Pa.	DATE SERVICE START: no	PROBABLE DEATH: S	REMARKS: W	
DATE OF SERVICE: 20Sep20	PLACE OF BIRTH: Spain	USUAL RESIDENCE: Philadelphia, Pa.		
NAME OF NEXT OF KIN: Mr. & Mrs. Marcelino FARALDO	RELATION: Prnt	ADDRESS OF NEXT OF KIN: 3096 South American St., Philadelphia, Pa.		
PLACE OF DEATH: Iwo, Volcano Is.	NATURE OF WOUND: Wd, lac, back.	PROBABLE CAUSE OF DEATH: Food.		
REMARKS: (Additional Information - Extension of Report) Adm Rep fr USFH#111, Guam, Marianas Is. dtc 28Feb45. 1Mar45 rec'd CasDiv 8Mar45.				
NAME: FARALDO, Abel	CLASS: Corp	ISSUE NO: 434715		

**Trans to NavalHosp#128. PostCard fr 218 GH (TOH) #P0958 dtc 7Apr45 rec'd 29Apr45. (ech)
 Rep fr HQ USG BAYFIELD to SECNAV dtc 23Mar45 rec'd Cas Div 8Apr45, states man WIA 20Feb45. (lml)
 **Acc USNH(RELOC)NAVY#128 7Apr45. Rec 31May45 DailyPersRep fr USNH#128 8Apr45(1sm)
 **Trans to CasDiv TC FMF PAC 16Apr45. DailyPersRep fr USNH Navy#128 dtc 17Apr45 rec'd 25Apr45. (lml)
 Duty. Form # fr AMF HOSP rec'd 10Jul45. (lml)

Figuras 9a y 9b. Anverso y reverso de la USMC *Casualty Card* del *corporal* Abel Faraldo. Recibió una herida por laceración en la espalda el primer día del desembarco en Iwo Jima, por la que fue evacuado a los hospitales de Guam (USFH 111) y Pearl Harbor (USNH128). U.S. Marine Corps Headquarters, U.S. Department of Defense, solicitado bajo la Freedom Of Information Act, 2024-USMCFIOA-000086

transporte de evacuación USS *Pinkney* (APH-2)⁴⁰. Fue trasladado al FH 111 (*Field Hospital*, «hospital de campaña»), instalado en Guam, adonde llegó el 28 de febrero, y de ahí al USNH 128 (*United States Navy Hospital*, «hospital de la Marina de Estados Unidos»), en Pearl Harbor, el 7 de abril de 1945 (figs. 9a y 9b)⁴¹. Los sangrientos combates en Iwo Jima habían concluido el 26 de marzo (WRIGHT: 2001, p. 71).

Aunque, tras su convalecencia, Abel Faraldo retornó al servicio activo, no se incorporó a su antigua unidad, que en aquel momento se encontraba de nuevo en Maui, sino que el 16 de abril fue asignado a un *Casualty Battalion* de la FMF en espera de destino definitivo⁴². El 5 de julio de 1945 regresó a San Francisco en el USS *Fillmore* (APA-83), desde donde se trasladó a la base naval de Norfolk (Norfolk Navy Yard), Virginia, y al East Coast R&R Center (Centro de Descanso y Recuperación de la Costa Este), en Filadelfia⁴³. Recibió un Corazón Púrpura, la Medalla de Campaña Asia-Pacífico (Asiatic-Pacific Campaign Medal) con tres estrellas de bronce (correspondientes a cada una de

(40) Esta información fue registrada por el USS *Bayfield* (APA-33), en el que el cuartel general de la 4.ª División de Marines estuvo embarcado hasta el 23 de febrero (BARTLEY: 1954 p. 93). El USS *Bayfield* era un veterano de la operación Neptune, la parte naval del desembarco en Normandía en junio de 1944. Fue el buque insignia de la Fuerza U (contralmirante, Don P. Moon), asignada a la playa Utah (FORD: 2014, p. 23).

(41) USMC Casualty Report, U.S. Marine Corps HQ, U.S. Department of Defense, solicitado bajo la Freedom of Information Act (2024-USMCFIOA-000086); UNITED STATES NAVY: 1946, p. 88. Para una visión global de la estructura y planificación sanitaria de la operación Detachment, véase AVERY: 1953, pp. 89-90 y 95-99.

(42) USMC Muster Rolls, 1st Battalion, 23rd Marines, 4thMarDiv, FMF, Apr 1-30, 1945 (4) y HQ Co Cas Bn, Transient Center, FMF Pac, Apr 1-30, 1945 (35,133).

(43) USMC Muster Rolls, Cas Co, MB, USNDD, Hunter's Point, San Francisco, Calif., Jul 1-31, 1945 (13,32,33,35,36); Casual Company, Marine Barracks, Norfolk Navy Yard, Portsmouth, Virginia, Jul 1-31, 1945 (4) y Oct 1-31, 1945 (5); Barracks Detachment, Marine Barracks, Norfolk Navy Yard, Portsmouth, Virginia, Oct 1-31, 1945 (7,16,17).

U. S. MARINE CORPS REPORT OF SEPARATION
NAVNC 78-PD. S.S. 764-05-6660

1. LAST NAME FARALDO		FIRST NAME Abel		MIDDLE NAME None	2. RANK Corp	3. PAY GRADE 5	4. SERIAL NUMBER 434715
5. PERMANENT ADDRESS FOR MAILING PURPOSES 608 S. American St. Phila, Pa.					6. RACE W	7. SEX M	8. CITIZEN E
10. ADDRESS FROM WHICH PERSON WILL SEEK EMPLOYMENT Same as above					11. MARRIED NO	12. NO. OF DEP. x	13. PLACE OF BIRTH Spain

RECORD OF MARINE CORPS SERVICE

14. SELECTIVE SERVICE DATA YES	15. ADDRESS AT TIME OF ENTRY INTO SERVICE 608 S. American St. Phila, Pa.	16. SEL. SER. RD. NO. 0m	17. COUNTY & STATE Phila, Pa.
18. MEANS OF ENTRY ENLISTED	19. PLACE OF ENTRY INTO ACTIVE SERVICE RS Phila, Pa.	20. DATE OF ENTRY 03 Jul 42	21. COMPONENT IFI b
22. PENSION CLAIM FILED x	23. PLACE OF SEPARATION FROM ACTIVE SERVICE M.B. Bainbridge, Md.	24. DATE OF SEPARATION 20 Nov 45	25. REG. AT SEPARATION Sep Co.
26. TYPE OF DISCHARGE CERT. Honorable		27. LENGTH OF SERVICE AND/OR SEA SERVICE 1 YEARS 5 MOS. 23 DAYS	

28. MILITARY SPECIALTIES
607- Mortar crewman 745 rifleman

29. SERVICE SCHOOLS ATTENDED
None

30. PRINCIPAL MILITARY DUTY
607 Mortar crewman

EMPLOYMENT AND NON-SERVICE EDUCATIONAL DATA

31. CIVILIAN OCCUPATION (TITLE) Shipping Clerk	D.O.T. NUMBER 1-34	NO. YRS. 1	LAST EMPLOYED
JOB SUMMARY rated, boxed, shipped hardware, labeled crates, figured rates.			
32. SECONDARY OCCUPATION (TITLE) None	D.O.T. NUMBER	NO. YRS.	LAST EMPLOYED
33. LAST EMPLOYER BEFORE ENTRY INTO SERVICE Continental Distilling Phila, Pa.	DATE LEFT Jun 41	34. JOB AID CERTIFIED NO	x

35. EDUCATION IN YEARS
8 GRAMMAR **4** HIGH SCHOOL **---** COLLEGE **---** DEGREE

36. MAJOR COURSES
Comm.

37. TRADE COURSES
W.C.I. Voc School

38. COURSES OF GREATEST INTEREST
Spanish, Typing Stenography

39. LAST SCHOOL ATTENDED
Fleisher Voc School Phila, Pa. 1941

PREFERENCES

40. PREFERENCE FOR ADDITIONAL TRAINING
Undecided

41. JOB PREFERENCE
Distillery

42. LOCALITY PREFERENCE
Pa.

43. SIGNATURE OF C.O. OR PERS. OFF.
2nd Lt. USMCR

44. SIGNATURE OF DISCHARGEE
Abel Faraldo

DATE

TO: HEADQUARTERS MARINE CORPS
Washington 25, D. C.

Figura 10. USMC Report of Separation del corporal Abel Faraldo, en la que constan las fechas de incorporación y separación del servicio, el tiempo de permanencia en ultramar, las Military Occupational Specialities (MOS) y aspectos educativos y profesionales. (U.S. Marine Corps Report of Separation, Headquarters Marine Corps. NARA, Records of the U.S. Marine Corps, RG 127)

las campañas en las que fue partícipe), y fue autorizado a llevar la Citación de Unidad Presidencial (Presidential Unit Citation) concedida a la 4.^a División. Fue licenciado honorablemente el día 20 de noviembre de 1945 (fig. 10), tras más de tres años de servicio, de los cuales un año, ocho meses y veintitrés días transcurrieron en ultramar⁴⁴, con 48 días en situación de combate (ROTTMAN y DENNIS: 2018, p. 39)⁴⁵.

Semper fidelis: retorno a la vida civil

Una vez licenciado, la intención de Abel Faraldo era recuperar su trabajo de preguerra en la Continental Distillery de Filadelfia (la Ley del Servicio Selectivo garantizaba el reemplazo en el mismo o similar puesto de trabajo y categoría, y el sueldo original)⁴⁶, como consta en su *Report of Separation* del Cuerpo de Marines. Este informe hace hincapié en sus habilidades laborales en la ocupación civil previa como empleado de envíos («crated, boxed, shipped hardware, labeled crates, figured rates»), a los que añade conocimientos de mecanografía, taquigrafía y español. No consideró necesario recibir formación adicional ni ayuda para la obtención de empleo⁴⁷.

En 1947 contrajo matrimonio con Anita Ángela Temino, nacida en 1927 en Estados Unidos, hija de Daniel Temino, de Bilbao, y Araceli «Anna» González⁴⁸. De su unión nacerían tres hijos: Abel Daniel, Anita y Thomas J. Faraldo. El matrimonio residía en 1950 en el domicilio paterno de Abel Faraldo, en 608½ South American Street, Filadelfia, y él había recuperado su trabajo en la Continental Distillery, según consta en el censo federal de ese año⁴⁹. Tal ocupación, sin embargo, no se prolongó en el tiempo, ya que en marzo de 1952 Faraldo era patrullero en el departamento de policía de Filadelfia, destinado en la comisaría de la 4.^a con Snyder Avenue. La prensa local

(44) Casilla 27 del USMC Report of Separation, HQ Marine Corps, en NARA, Records of the USMC, RG 127; Pennsylvania (State). World War II Veterans Compensation Applications, circa 1950s, Records of the Department of Military and Veterans Affairs, RG 19.

(45) Los datos de días de combate no incluyen operaciones de limpieza ni acciones a pequeña escala una vez declaradas seguras las islas.

(46) U.S. CONGRESS: U.S. Statutes at Large, Volume 54 (1939-1941), 76th Congress, Sessions 2-3. Estados Unidos, 1941, pp. 885-897. Disponible en Library of Congress: <https://www.loc.gov/item/llsl-v54/>. Consulta: 19 de mayo de 2024.

(47) Casillas 33, 38 y 40 a 42 del USMC Report of Separation, HQ Marine Corps. NARA, Records of the U.S. Marine Corps, RG 127.

(48) *The Philadelphia Inquirer*, 19 de junio de 1947, vol. 236, núm. 160, p. 12. En la prensa aparece como «Termino», pero tanto la fecha de nacimiento como el domicilio coinciden con Anita Ángela Temino, nacida el 19 de julio de 1927 y con domicilio en 324 East Girard Avenue, en Filadelfia. Year: 1940; Census Place: Philadelphia, Pennsylvania; Roll: m-t0627-03696; Page: 1A; Enumeration District: 51-304. NARA, United States of America, Bureau of the Census, Sixteenth Census of the United States, 1940, Washington, D.C.

(49) Year: 1950; Census Place: Philadelphia, Pennsylvania; Roll: 2879; Page: 4; Enumeration District: 0263. NARA, United States of America, Bureau of the Census. Seventeenth Census of the United States, 1950, Washington, D.C.

se hizo eco de varias de sus actuaciones policiales, incluida la persecución de un conductor ebrio por las calles de Filadelfia y la identificación y detención en solitario de tres sospechosos de robo, uno de los cuales logró escapar⁵⁰. Su servicio al departamento y a la comunidad se amplió cuando en 1960 fue necesaria su intervención, junto con el agente de origen italiano William Salvati, en varios casos judiciales que involucraban a puertorriqueños que no conocían el idioma inglés. Su éxito fue tal que se recomendó que Faraldo y Salvati estuviesen permanentemente asignados a ese cometido y, bajo la dirección del sargento Leonard L. Schmidt, director del programa de español, que colaborasen en la enseñanza de este idioma



Figura 11. Extracto del *Philadelphia Daily News* del 1 de agosto de 1960, en el que se presenta a Abel Faraldo (*sic*), a la derecha, como colaborador del programa de español de la academia de policía (*Philadelphia Daily News*, 1 de agosto de 1960, s.v., s.n., p. 8, out of copyright).

entre los agentes, formando así el primer cuerpo de policía bilingüe del país. Adicionalmente, el programa incluyó la elaboración de un manual en español que favoreciese la comprensión y la integración entre los residentes de origen latinoamericano, la policía y el resto de la comunidad de Filadelfia (fig. 11)⁵¹. En 1964 constaba como oficial en la sección de relaciones con la comunidad del departamento de policía de Filadelfia⁵². Abel Faraldo falleció súbitamente el 1 de abril de 1983, a los 62 años, y fue inhumado en el Resurrection Cemetery de Bensalem (Pensilvania)⁵³.

(50) *The Philadelphia Inquirer*, 9 de marzo de 1952, vol. 246, núm. 69, p. 41; 6 de octubre de 1952, vol. 247, núm. 98, p. 24; 21 de diciembre de 1953, vol. 249, núm. 174, p. 36; 11 de marzo de 1954, vol. 250, núm. 70, p. 21; 29 de marzo de 1954, vol. 250, núm. 88, p. 19.

(51) Según el sargento Schmidt, la necesidad de agentes hispanohablantes era urgente, dado que se estimaban en 35.000 los puertorriqueños afincados en la ciudad de Filadelfia, a los que había que añadir 40.000 temporeros que cada verano acudían a Delaware Valley, un tercio de los cuales se quedaba en el país. Adicionalmente, en esta noticia consta que Abel Faraldo era «native of Spain and policeman for 10 years», por lo que se puede deducir que ingresó en la Policía a lo largo del año 1950. *Philadelphia Daily News*, 1 de agosto de 1960, s.v., s.n., p. 8.

(52) National Institute on Police and Community Relations. Michigan State University, East Lansing, 1964, p. 3.

(53) Beneficiary Identification Records Locator Subsystem (BIRLS) Death File, en Washington, D.C., U.S. Department of Veterans Affairs. En el obituario, publicado en *The Philadelphia Inquirer* (3 de abril de 1983, vol. 308, núm. 93, p. 41), se mencionan varias asociaciones policiales, como la Philadelphia Lodge n.º 5 of Fraternal Order of Police, la League of the Sacred Heart of Police y la Police Post n.º 937 American Legion.

Conclusiones

«Among the Americans who served on Iwo Island, uncommon valor was a common virtue». Con esta frase, el almirante Chester W. Nimitz⁵⁴ quiso rendir homenaje a aquellos hombres que, como Abel Faraldo, participaron, sangraron y murieron en unos combates que alcanzaron proporciones míticas en la épica de los marines, en las fuerzas armadas estadounidenses e incluso en la cultura popular. Sin embargo, es aplicable a muchos otros hombres que, en el último conflicto a escala mundial, vivieron terribles situaciones de combate contra un enemigo tenaz en los lugares más diversos del planeta, en muchas ocasiones en entornos geográfica y climáticamente hostiles.

Aunque se trata de un tema todavía en desarrollo, parece cada vez más claro que la participación de emigrantes españoles en operaciones bélicas de las fuerzas armadas estadounidenses durante la Segunda Guerra Mundial no fue un hecho anecdótico. Este colectivo, aunque pequeño desde el punto de vista cuantitativo en relación con los millones de hombres y mujeres reclutados, acumula un porcentaje significativo de heridos, desaparecidos y fallecidos. La aparición progresiva de sus historias personales servirá de base para exponer sus narrativas, preservar su memoria y poner de relieve la historia social y emocional de la emigración en relación con su participación en la guerra.

Dentro de este grupo, la figura de Abel Faraldo Maceira sobresale por su singularidad. Se alistó en el Cuerpo de Marines, una parte de las fuerzas armadas de Estados Unidos que conservó durante mucho tiempo su condición de fuerza de adscripción voluntaria y caracterizada por su refractariedad a reclutar personal perteneciente a ciertas minorías. Superó el estricto programa de instrucción y entró a formar parte de un cuerpo de élite. Participó con la 4th Marine Division en algunos de los combates más duros del escenario del Pacífico y resultó finalmente herido de gravedad el primer día de operaciones en Iwo Jima. Su servicio al país de acogida y a su comunidad se prolongó en la posguerra en el departamento de policía de la ciudad de Filadelfia, primero como patrullero y posteriormente como enlace con la población –sobre todo con la hispanohablante–, completando así el proceso de integración que comenzó en 1930 con su llegada a Estados Unidos y haciendo honor al lema del Cuerpo de Marines: «Siempre fiel».

Bibliografía

- ADAMS, Gregg (2024). *US Marine versus Japanese Soldier. Saipan, Guam, and Peleliu, 1944*. Oxford, Osprey Publishing.
- ALEXANDER, Joseph H. (1994). *Closing In: Marines in the Seizure of Iwo Jima*. Washington, Marine Corps Historical Center.

(54) «Commander-in-Chief Pacific Ocean Areas (CINCPAC) Communique n.º 300, March 16, 1945». Navy Department Communiques 301 to 600 and Pacific Fleet Communiques, March 6, 1943 to May 24, 1945. Washington, DC, Government Printing Office, 1946.

- ANDERSON-COLON, Jessica (2021). Marine Corps Boot Camp during World War II. The gateway to the Corps' success at Iwo Jima. *Marine Corps History*, 7(1), 46-63.
- AVERY, Bennett F. [ed.] (1953). *The History of the Medical Department of United States Navy during World War II. A Narrative and Pictorial volume I*. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- BAILEY, Gilbert P. (1944). *Boot*. Nueva York, The Macmillan Company,.
- BARTLEY, Whitman S. (1954). *Iwo Jima: Amphibious Epic*. Washington, D.C., Headquarters, U.S. Marine Corps.
- BISHOP, Chris y CHANT, Chris (2004). *Aircraft Carriers. The world's greatest naval vessels and their aircraft*. Londres, Silverdale Books.
- CANFIELD, Bruce N. (1994). *U.S. Infantry Weapons of World War II*. Lincoln, Andrew Mowbray Publishers.
- CHAPIN, John C. (1976). *The 4th Marine Division in World War II*. Washington, History and Museum Division Headquarters, U.S. Marine Corps.
- (1994a). *Breaking the Outer Ring. Marine Landings in the Marshall Islands*. Washington, Marine Corps Historical Center.
- (1994b). *Breaching the Marianas. The Battle for Saipan*. Washington, Marine Corps Historical Center.
- CONDIT, Kenneth W., DIAMOND G. y TURNBLADH, Edwin T. (1956). *Marine Corps Ground Training in World War II*. Washington D.C., Headquarters U.S. Marine Corps.
- CRAIG, Berry (1992). *Fourth Marine Division*. Paducah, Turner Publishing.
- FERNÁNDEZ CASTROAGUDÍN, Javier; GALANSKY LÓPEZ, Óscar; GONZÁLEZ BEADE, Jesús y TRAVIESO DÍAZ, Rubén (2023). «“Not yet a citizen”: alistamiento y servicio de emigrantes gallegos en las fuerzas armadas estadounidenses durante la Segunda Guerra Mundial». En MOVELLÁN HARO, José; IRISARRI GUTIÉRREZ, Raquel y FERNÁNDEZ TORRES, Luis (eds.) *Miradas al pasado, miradas al presente. Nuevos horizontes de la historiografía contemporánea. Actas del XVI Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*. Logroño, Universidad de La Rioja, 2024, 917-937.
- FORD, Ken (2014). *Operation Neptune 1944. D-Day's Seaborne Armada*. Oxford, Osprey Publishing.
- FRANK, Benis M. y SHAW, Henri I. (1968). *History of U.S. Marine Corps Operations in World War II V. Victory and Occupation*. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- GARAND, George W. y STROBRIDGE, Truman R. (1971). *History of U.S. Marine Corps Operations in World War II IV. Western Pacific Operations*, m. l., m. ed.
- HARWOOD, Richard (1994). *A Close Encounter. The Marine Landings in Tinian*. Washington, Marine Corps Historical Center.
- HEINL, Robert D. Jr. y CROWN, John A. (1954). *The Marshalls: Increasing the Tempo*. Washington, D.C., Headquarters, U.S. Marine Corps.
- HOFFMAN, Carl W. (1950). *Saipan: The Beginning of the End*, m. l., m. ed.
- (1951). *The Seizure of Tinian*, m. l., m. ed.
- JAMES, Reginald Wm. [ed.] (1911). The French Liner Rochambeau. *The Marine Engineer and Naval Architect*, abril 1911, p. 315.
- LECKIE, Robert (1957). *Helmet for my Pillow*. Nueva York, Simon & Schuster.
- MORGA, D.A., y otros (2000). *History of the 4th Marine Division, 1943-2000*. Washington, D.C., Headquarters, U.S. Marine Corps.
- PREFER, Nathan N. (2012). *The Battle for Tinian. Vital Stepping Stone in America's War against Japan*. Havertown, Casemate.
- PROEHL, Carl W. [ed.] (1946). *The Fourth Marine Division in World War II*. Washington, D.C., Infantry Journal Press.
- ROTTMAN, Gordon L. (2004a). *US Marine Corps Pacific Theater of Operations 1941-43*. Oxford, Osprey Publishing.
- (2024b). *US Marine Corps Pacific Theater of Operations 1943-44*, m. l., m. ed.
- (2004c). *US Marine Corps Pacific Theater of Operations 1944-45*, m. l., m. ed.
- (2004d). *The Marshall Islands 1944. Operation Flintlock, the Capture of Kwajalein and Eniwetok*, m.l., m. ed.

JAVIER FERNÁNDEZ CASTROAGUDÍN Y OTROS

- y CHAPPELL, Mike (1995). *US Marine Corps 1941-45*, m. 1., m. ed.
- y DENNIS, Peter (2018). *World War II Marine Infantry Regiments*, m. 1., m. ed.
- y GERRARD, Howard (2004). *Saipan & Tinian. Piercing the Japanese Empire*, m. 1., m. ed.
- y — (2006). *US Marine Rifleman 1939-45. Pacific Theater*, m. 1., m. ed.
- RUEDA, Germán (1993). *La emigración contemporánea de españoles a Estados Unidos, 1820-1950. De dons a misters*. Madrid, Mapfre.
- SCHOM, Alan (2004). *The Eagle and the Rising Sun: the Japanese-American War, 1941-1943, Pearl Harbor to Guadalcanal*. Nueva York, Norton & Company, Inc.
- SHAW, Henri I., NALTY, Bernard C. y TURNBLADH, Edwin T. (1966). *History of U.S. Marine Corps Operations in World War II III. Central Pacific Drive*. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- SIERRA, Luis de la (1979). *La guerra naval en el Pacífico (1941-1945)*. Barcelona, Juventud.
- STILLE, Mark (2017). *The Philippine Sea 1944. The last great carrier battle*. Oxford, Osprey Publishing.
- UNITED STATES NAVY (1946). *Combat Connected Naval Casualties World War II by States II. Montana through Wyoming and other areas* Navy Department.
- USMC (1943). *Twenty-Third Marines Boot Camp Yearbook*. Camp Pendleton, California, 1943.
- WALTON, Bryce (2020). D-Day on Iwo Jima. *Leatherneck*, 103(2), 30-35.
- WAR DEPARTMENT (1941). *Supplement I to Military Laws of United States*. Washington, D.C., United States Government Printing Office.
- WRIGHT, Derrick (2001). *Iwo Jima 1945. The Marines Raise the Flag on Mount Suribachi*. Oxford, Osprey Publishing.

EXCMO. SR. D. JOAQUÍN TOGORES Y FÁBREGUES, INGENIERO DE LA ARMADA E INSPECTOR GENERAL (1835-1904)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel retirado del Cuerpo General de las Armas (Artillería)
Cartagena (Murcia)
Recibido: 02/10/2024 Aceptado: 10/02/2025

Resumen

La biografía del Excmo. Sr. D. Joaquín Togores y Fábregues, que llegó a ser inspector general de Ingenieros de la Armada (1899-1903), nos identifica con esa pléyade de hombres que en el siglo XIX destacaron en la Armada no solo por sus cualidades humanas, sino también por el alto nivel técnico que alcanzaron en su formación profesional. Esa formación, puesta al servicio de la Marina española, contribuyó al desarrollo de la construcción naval, proporcionando unos buques más ligeros, más potentes y más seguros para nuestras escuadras, gracias a unos incesantes avances tecnológicos que permitieron pasar de los buques de vela a los de vapor y los de hélice, y reemplazar estos a su vez por los blindados. Esta tecnificación de la fuerza naval alcanzó tales cotas que a ningún buque que no fuera movido por máquinas poderosas, y cuyos costados no estuviesen protegidos con una fuerte

coraza y artillados con piezas de gran calibre, se le otorgaría la condición de buque de guerra.

Notable fue también su labor como empresario industrial y su actividad política como diputado y senador, cuya remembranza recogemos en este trabajo, completando así la presentación de tan ilustre figura.

Palabras clave: Cartagena, Togores, Ingenieros de la Armada, hijo predilecto.

Abstract

The biography of the Hon. Mr. Joaquín Togores y Fábregues, who became Inspector General of Engineers of the Navy (1899-1903), is a task that identifies us with that plethora of men who in the nineteenth century stood out in the Navy, not only for their human qualities, but also for their professional training of a high technical level and that put at the service of that institution, contributed to the development of shipbuilding, providing lighter, more powerful and safer ships for our squadrons, making the dream come true that the incessant technological advances allowed us to move from sailing ships to steam and propeller ships, and these in turn were replaced by armored ships. Thus no combat ship came to be regarded as a ship that was not moved by powerful machines, and whose sides were not protected by a strong armor and armed with large-caliber pieces.

His work as an industrial businessman and his political activity as a deputy and senator were also remarkable, whose remembrance we collect in this work, thus completing the presentation of such an illustrious figure.

Keywords: Cartagena, Togores, Engineers of the Navy, Favorite son.

Exordio

ENTRE los asuntos tratados en el cabildo municipal que el Ayuntamiento de Cartagena celebró el 14 de septiembre de 1885, se dio lectura a ocho instancias suscritas por un crecido número de vecinos (diputaciones de San Antonio Abad, Santa Lucía, Algar, Beal, Alumbres y barrio de la Concepción), en las que se solicitaba la declaración como hijo adoptivo de la ciudad para don Joaquín Togores y Fábregues, diputado de esa circunscripción, en atención a que, encontrándose en Madrid:

«... cuando tuvo noticia de los primeros casos de cólera en esta ciudad, y abandonando la política y sus intereses industriales, vino aquí con su señora a compartir con todos los peligros, y a ser el centinela avanzado en esta lucha que contra la epidemia sostenemos. No contento con permanecer entre nosotros para levantar con su presencia el espíritu público asistiendo constantemente a las Juntas de Sanidad, a las que ilustra su recto y acertado criterio; no satisfechos sus filantrópicos sentimientos con las pingües limosnas que distribuye su caritativa esposa, la señora

doña María Valarino, ni de suministrar cuantos recursos son necesarios en el hospital de coléricos, apenas el día amanece, sin más acompañamiento que una lista de los enfermos y necesitados, recorre todos los barrios de esta ciudad, penetra en casa de todos los enfermos, consuela a cuantos hoy yacen en el lecho de muerte, y repartiendo con mano pródiga su dinero, ha merecido que el pueblo le bautice con el dulce nombre de padre de los que con mucha justicia ha heredado de su padre político, D. Tomás Valarino, que en circunstancias como la presente ha puesto sus arcas a disposición de los necesitados» (*El Estandarte*, 21/7/1885).

La petición fue acogida con agrado, y su aprobación se acordó por unanimidad. Pero ello no bastó a algunos concejales, que recordaban la actuación, durante la epidemia colérica de 1865, de su padre político, el conde de Santa Lucía, por lo que en el cabildo de 12 de octubre siguiente se acordó también: «... reconociendo y siendo públicos los servicios prestados a esta población por los Excmos. Sres. don Tomás Valarino y don Joaquín Togores, [se acuerda que] se sustituya el nombre de la plaza de San Francisco con el de Valarino Togores, como muestra de gratitud y recuerdo cariñoso de la ciudad para aquellos sus ilustres hijos». El cambio en la nomenclatura no perduró, si bien lo cierto es que, junto a la nueva rotulación de la plaza, se colocó una placa de gratitud en el umbral de la puerta de su casa, que sí permaneció durante muchos años en la fachada del antiguo almuñí.

El personaje

Don Joaquín Togores y Fábregues nació el 30 de septiembre de 1834 en la ciudad de Palma¹, isla de Mallorca, en el seno de la familia formada por Francisca Fábregues y Santander y José Antonio Togores Riera, ambos naturales de Palma de Mallorca y hacendados en la villa de Sineu. Contrajeron matrimonio el 29 de diciembre de 1833, y los seis hijos que tuvieron sirvieron en la Armada. Joaquín, el primogénito, en 1853 pasó a la Isla de León para completar sus estudios de matemáticas², y el 31 de octubre del año siguiente fue autorizado para concurrir «a los exámenes de oposición que han de verificarse el día 1.º de diciembre próximo en el Colegio Naval establecido en la Isla de León, y optar a una de las seis plazas de alumnos de Ingenieros de la Armada»³, convocado por real orden de 9 de junio para el 1 de octubre y que hubieron de retrasarse

(1) Archivo de la Curia Eclesiástica. Obispado de Mallorca, Parroquia de Santa Eulalia. Libro de bautismos 1834-1838, inscripción n.º 276. Así consta en esta inscripción, y en ese mismo día fue bautizado con los nombres de Joaquín Mariano Rafael e Ignacio. Sin embargo, en el Senado de España. Archivo Histórico (ASE), ref. ES.28079.HIS-0463-03, consta una certificación del Negociado 1.º de la Dirección del Personal de la Armada en la que se dice: «... nació en Palma de Mallorca el día 29 de septiembre de mil ochocientos treinta y cinco», e igualmente figura con esta fecha en el *Estado General de la Armada*, años 1885 a 1904. Finalmente, en la primera hoja de su expediente personal el año es ilegible (Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán [AGMAB], leg. 3048/68).

(2) *El Mallorquín*, 24/11/1857. Revista de periódicos, pp. 3 y 4.

(3) *Gaceta de Madrid*, 1 y 3/11/1854. Resolución de 31/10/1854.



Joaquín Togores. Biblioteca Nacional de España:
ref.^a IH 92306-5

como consecuencia del estado sanitario en que se encontraba la Isla.

Como resultado de dichos exámenes, a los que finalmente concurrieron doce opositores, por real orden de 8 de enero del año siguiente el joven Togores asciende a alférez de fragata alumno⁴ de la Escuela Especial de Ingenieros de la Armada, ya restablecida en el arsenal de La Carraca, en los locales del Colegio de Guardias Marinas. De ello se hizo eco la prensa de su ciudad natal: «... ha salido premiado con el núm. 3 de dichas plazas» (*Diario de Palma*, 7/1/1855). Su primer destino asignado, con carácter interino, fue el arsenal de La Carraca, y en febrero pasó destinado al de Cartagena. Allí permaneció hasta que el 9 octubre recibió órdenes para trasladarse a «París para continuar su instrucción facultativa»⁵. Su formación se completó en los arsenales de Tolón, Brest y Cherburgo; también permaneció algunos meses

en El Havre, estudiando en aquellos grandes talleres los adelantos que la construcción naval presentaba en Francia. En los exámenes convocados el 1 de mayo de 1856 obtuvo el número uno de su promoción, y el 18 de noviembre del año siguiente pasó nuevamente como alumno a París (*Gaceta de Madrid*, 7/12/1857). Con el mismo objeto fue comisionado para ir a Londres, a presenciar la varada del *Great Eastern*, un gigante de los mares, y estudiar ese importante acontecimiento naval⁶.

(4) AGMAB, leg. 3048/68.

(5) Archivo Naval de Cartagena (ANC), P II b, E 2. Expediente personal, 9 de octubre de 1855.

(6) El *Great Eastern* fue un trasatlántico británico con capacidad para cuatro mil pasajeros, construido a orillas del río Támesis en los astilleros J. Scott Russell & C^o de Millwall (Isla de los Perros, Londres). Se diseñó con casco de hierro y propulsión mixta, de vapor y vela. En gradas el 1 de mayo de 1854, su botadura de costado con el nombre de *Leviatán*, después de los intentos frustrados del 3 y 19 de noviembre de 1857, se llevó finalmente a cabo el 31 de enero de 1858, aunque su viabilidad futura planteaba serias dudas por falta de dinero para continuar su construcción. Pero, superadas las dificultades, pudo ser entregado al año siguiente a los empresarios de la compañía, y el 7 de septiembre soltó amarras en Deptford y bajó por el Támesis al mar. Desafortunadamente, el acontecimiento se cubrió de luto como consecuencia de un accidente con víctimas mortales. Durante el siglo XIX ostentó el título del mayor buque jamás construido, hasta que en 1899 fue superado por el RMS *Oceanic*.

Finalizados los estudios y superados los exámenes, por real orden de 9 de mayo de 1858 es promovido a alférez de navío (AGMAB, leg. 3048/68) y el 1 de marzo del año siguiente se presentará en su primer destino como ingeniero facultativo en el arsenal de Cartagena. El 7 de septiembre de 1860, embarcado en la fragata *Princesa de Asturias*, zarpó del puerto de Cartagena formando parte de la escuadra que, al mando del brigadier José Montojo y Albizu, comandante general interino del departamento, embarcaría en el puerto de Alicante a la reina Isabel II, que emprendería su visita a los puertos de Palma, Mahón y Barcelona. Al finalizar el viaje se le concede la Cruz de Caballero de la Real Orden Americana de Isabel la Católica (*El Clamor Público*, 23/11/1860).

En Ultramar

Ascendido a teniente de navío el 19 de noviembre de 1860 (AGMAB, leg. 3048/68), al año siguiente, por real orden de 16 de septiembre, fue nombrado comandante de Ingenieros del arsenal de Cavite, en el apostadero de Filipinas (*Gaceta de Madrid*, 20/9/1861), destino donde permaneció un largo periodo. Durante este tiempo, formó parte de la comisión marítima-terrestre para reconocer las fortificaciones del puerto de Subig, las circunstancias del terreno, su producción de materiales, las líneas de mareas y la corriente litoral, con el fin de construir un ferrocarril que, atravesando las provincias de Zambales, Bataan, Pampanga y Bulacan, pusiese en comunicación con Manila la ensenada de Olóngapo, punto designado para la construcción de un arsenal⁷. En 1863 tuvo lugar la botadura del cañonero *Prueba*⁸, cuya construcción había dirigido en su condición de autor del diseño y los planos (LLABRÉS BERNAL: 1945, pp. 7 y 8, n. 2). En su fábrica se aprovecharon las máquinas y pertrechos de los cañoneros de hélice y casco metálico llamados «filipinos», ya que la corrosión había hecho «estragos en sus finas planchas, y poco después, los todavía recientes buques debieron ser retirados» (COELLO LILLO y RGUEZ. GLEZ.: 2001, p. 101). Ese mismo año se pusieron en quilla otros tres vapores cañoneros, que se denominarían *Filipino*, *Manila* y *Caviteño*, los tres de madera. El primero, de treinta caballos, debía reemplazar al *Cebú*, y los dos restantes, de veinte, debían hacer lo propio con los denominados *Mactan* y *Taal*, de igual potencia aunque construidos en acero⁹.

En el curso de esta etapa, nuestro biografiado asistiría asimismo al remedio de la ruina y desolación que en Manila produjo el terremoto ocurrido en el atardecer del 3 de junio de 1863; y, con respecto a la construcción naval, puso de manifiesto su conocimiento y preparación al ser encargado de la comisión de estudio sobre la idoneidad de los diques de Hong Kong y Wampoa para

(7) *El Clamor público*, 30/6/1863. Correo colonial, p. 2.

(8) *Estado General de la Armada* para el año 1864.

(9) *Ibíd.*, 1865.



Joaquín Togores. Ayuntamiento de Felanitx:
autor, Antoni Ribas

reparar los buques de aquel apostadero, diques que inspeccionó personalmente en 1864 («el 23 de mayo salió en el vapor *Patiño*, con dirección a China» [*La España*, 5/8/1864. Ultramar. Islas Filipinas, p. 1]). A su regreso a Manila, unos meses después, recomendó el último de los citados diques «para las reparaciones de nuestros buques de guerra, tanto por sus grandes recursos de maquinaria inmediatos a los diques de granito, como por la considerable economía en los precios» (*El Contemporáneo*, 17/9/1864, p. 3).

Sobre el reconocimiento a la intensa actividad profesional desarrollada en estos años, uno de sus biógrafos contemporáneos nos dice: «Por la inteligencia y celo en el desempeño de los citados servicios y por su abnegación durante los terremotos de Manila, fue honrado en diferentes veces con el agrado de S.M., comunicado de R.O. y nombrado

Caballero de la Real y distinguida Orden española de Carlos III. Igualmente mereció reiteradas recomendaciones para el gobierno de parte del Excmo. Sr. Comandante general del apostadero» (MTNEZ. RIZO: 1890).

Regreso a la metrópoli

Ascendido a capitán de fragata en 27 de julio de 1866 (*La España*, 1/8/1866), regresará a la Península. Después de dos meses de licencia será comisionado para estudiar la construcción de los buques blindados de las escuadras extranjeras que se encontraban en las Baleares (*El Pabellón Nacional*, 9/10/1866)¹⁰, y pasará luego, con igual objeto, a Londres. Eran los tiempos en que las repúblicas de Ecuador, Chile y Perú celebraron un tratado de alianza ofensiva-defensiva y declararon la guerra a España, y en que nuestra escuadra en el Pacífico continuaba bloqueando el puerto de Valparaíso. Por otro lado, en la ley sancionada en el Congreso que determi-

(10) «En la tarde (día 2) del martes entró en el puerto de Mahón la escuadra inglesa del Mediterráneo, compuesta de la real *Reina Victoria*, el navío *Gibraltar*, ambos de hélice, y los vapores acorazados *Príncipe Consorte*, *Encina Real* y *Enterprise*».

naba las fuerzas navales, entre otras unidades se señalaban seis fragatas blindadas¹¹.

Por resolución de 7 de enero de 1867 pasa a prestar sus servicios al arsenal de Cartagena¹² y es nombrado comandante de Ingenieros con carácter interino, encargándosele al mismo tiempo la dirección de las obras del varadero de Santa Rosalía¹³. En el tiempo de su mando se verificó, el 6 de febrero de 1867, la botadura de la fragata blindada *Zaragoza*, bajo la advocación de Nuestra Señora del Pilar¹⁴, y se acometió una intensa labor tanto en la construcción del nuevo taller de calderería y ajuste de planchas de blindaje como en la transformación y armamento de las fragatas blindadas *Resolución* (llamada después *Méndez Núñez*) y *Numancia*, así como en la puesta en quilla de la corbeta blindada *Aragón* (*La Correspondencia de España*, 2/8/1879)¹⁵.

Ascendido a ingeniero inspector de 2.^a clase el 15 de septiembre de 1870, y nombrado vocal de la Junta Especial de Construcciones del Almirantazgo (*Gaceta de Madrid*, 10/10/1870), pasó a Madrid para ocupar su destino. A las inmediatas órdenes del ministro de Marina, acompañó a Florencia a la comi-

(11) *Gaceta de Madrid*, 26/5/1866. Ley de 20/5/1866.

(12) ANC, P II b, E2. Expediente personal.

(13) Situado en el ángulo suroeste del arsenal de Cartagena, en el lugar ya denominado varadero Santa Rosalía, nació de una concepción económica muy meditada siendo ministro de Marina Roca de Togores, con vistas a dar comienzo a la construcción de unos nuevos varaderos de plano inclinado y un ferrocarril, a fin de llevar a cabo las construcciones navales comprendidas en el real decreto de 23/3/1850. Pero es lo cierto que, transcurridos dos años, a pesar de haberse invertido cuatro millones de reales, se abandonaron las obras, sin duda por su gran coste. El paso siguiente será encargar dichas obras a los ingenieros civiles, dándose la dirección de los trabajos al ingeniero del distrito Carlos M.^a de Castro, que en ese mismo año tuvo dispuestos los planos de un proyecto reformado.

Mientras tanto, los marinos piensan que el proyecto no llena todas las necesidades, de modo que no solo se ordena que el capitán de fragata ingeniero hidráulico continúe las obras pendientes, sino que se comisiona a Luis Palacios, comandante del arsenal, para que pase a Tolón a estudiar el varadero allí existente, a fin de modificar el proyecto vigente. Pero la lentitud de las obras continúa, principalmente a causa de las dificultades en el desagüe de la excavación, a pesar de que la máquina de vapor trabaja día y noche. Y en esta situación, a finales de 1856, el ingeniero de caminos José Baldasano Vionnet presenta un nuevo proyecto de varadero horizontal, la dirección de cuyas obras, una vez aprobado, se le asigna el 15 de junio de 1858. En esencia, el proyecto comprende la construcción de tres gradas horizontales, un dique receptor y un dique flotante, cuyas piezas serán adquiridas a la empresa George Rennie para su montaje en España. La construcción del varadero, con la denominación de Virgen del Pilar, comenzó el 15 de junio de 1862 y entró en servicio en 1866. El coste total de las obras ascendió a 12,2 millones de pesetas. (Resumido de *La Gaceta Militar*, 30/10/1851; *El Heraldo*, 9/1/1852, y *La España Marítima*, pp. 122 y 124, Madrid, 1901.)

(14) Dispuesta su construcción por real orden de 15 de octubre de 1860, hubo de vencer las dificultades que impidieron su puesta en quilla al no disponer de una grada adecuada. Posteriormente, los trabajos cesarían al ordenarse su transformación en buque blindado con sujeción a nuevos planos. Fue el buque de mayor eslora hasta entonces construido en ese arsenal. (Resumido de *El Constitucional*, 27/7/1861; *La Reforma*, 9/2/1867, y *La Marina Española*, 30/6/1868.)

(15) La puesta en quilla tuvo lugar el 2 de mayo de 1869, pero la botadura se alargó en el tiempo, hasta el 31 de julio de 1879, bajo la advocación de la Virgen de las Mercedes y San Vicente.



La fragata Numancia en el dique flotante del arsenal de Cartagena

Arsenal de Cartagena, dique flotante. *El Siglo Ilustrado*, 21/6/1869

sión de las Cortes que fue a notificar al duque de Aosta su elevación al trono de España. El gobierno italiano le agració con el título de Gran Oficial de la Corona de Italia, y el español le nombró comendador de número de la Real Orden Americana de Isabel la Católica.

Encargado interinamente, el 9 de septiembre de 1872, de la comandancia de Ingenieros del departamento de Cartagena, sustituye al ingeniero inspector de 1.^a clase Juan Gamonal Aguilar, que se encontraba ausente por motivos de salud. Nombrado en propiedad el 31 de enero de 1873, ejercerá el cargo por breve tiempo, ya que el 20 de abril es pasaportado para Madrid. De su actuación en los prolegómenos del periodo cantonal hemos extraído unos párrafos de un trabajo oficial –que tiene su origen en el Ministerio de Marina–, publicado en la prensa de la época, en defensa de los cuerpos de la Armada, cuyo honor estaba siendo mancillado por la continua conculcación de la disciplina:

«Los gobiernos, en lugar de atender las razonadas indicaciones de autoridades como entonces la del departamento marítimo de Cartagena, y las que seguramente les habrán dirigido con igual interés las de Cádiz y Ferrol, así como el comandante general de la escuadra del Mediterráneo, consiente impasible durante el mando del contra-almirante Dueñas, el que la marinería, tremolando en públicas manifestaciones bandera con el lema de república federal se presenten ante la casa morada del capitán general, para que salude la enseña de sus aspiraciones, y reciba comi-

sión de los manifestantes marineros. Acto detestable que mató allí la disciplina, y arrastró por los suelos el prestigio de la autoridad. Por instigaciones y presiones políticas de mala ley, que debieran ser extrañas al servicio de la nación, se sacrificó en su destino al digno comandante de ingenieros de la Armada, en el mismo departamento, D. Joaquín Togores que, fundado para el cumplimiento de su deber en acuerdos de la junta económica y en prescripciones del reglamento de la Maestranza, resiste la admisión de operarios en el Arsenal, sin los requisitos prevenidos y acordados, no mediar una orden de la autoridad superior que salvase su responsabilidad; orden que no consiguió a pesar de reclamarla: ¡pero sí la de presentarse en Madrid! Y explicada ante la superioridad su digna conducta, se le dijo verbalmente volviese a encargarse del destino.

¡A qué extremo ha llegado en estos tiempos federales la conculcación de principios, para admitir que los gobiernos, rebajando el prestigio de los jefes, puedan estos llenar su alta misión sin más elementos que la orden verbal de posesionarse del destino! D. Joaquín Togores pudo excusar, al menos hasta ahora, el volver a encargarse allí del ramo de ingenieros»¹⁶.

Comisiones en el extranjero

Nombrado vocal de la junta organizadora de los productos españoles depositados en el arsenal con destino a la Exposición Universal de Viena, celebrada en ese mismo año, la pericia y el celo con que desempeñó el cargo le hicieron merecedor de los plácemes del comisario general de España y de que el Gobierno, el 27 de junio de 1873, lo nombrara jurado de aquella exposición¹⁷. Sus trabajos, que llamaron particularmente la atención del ministro de España en Viena, le granjearon calurosos parabienes del presidente del jurado.

El señor Togores fue nombrado representante de España en las conferencias internacionales de Constantinopla para uniformar el sistema de arqueo de los buques (FDEZ. DURO: 1880, p. 164), en la redacción de cuyo reglamento intervino como ponente, reglamento que mereció la unánime aprobación del congreso. El impacto de la participación del representante español en los debates de la comisión fue recogida por la prensa: «... impresionó el auditorio y recibió muestras de adhesión y aprobación generales»¹⁸. El gobierno otomano le premió con las insignias de comendador de la Orden Imperial del Osmanié, y el Estado español le agració con la encomienda de número de la Real y Distinguida Orden de Carlos III.

Nombrado en agosto 1874 presidente de la comisión de Marina en Francia para contratar buques destinados a proteger la costa y ríos contra los carlistas, durante la misma adquiriría conocimientos que más tarde le permitieron llevar a cabo estudios que favorecieron grandemente a nuestra marina militar, tras las visitas efectuadas a los astilleros franceses de Cherburgo, Lorient, Tolón y otros particulares. Merced a sus diligentes gestiones en Marsella, en septiem-

(16) *El Gobierno*, 14/8/1873. Defensa de la Marina.

(17) *Gaceta de Madrid*, 3/6/1873. Decreto de 2/6/1873.

(18) *La América*, 13/2/1874. Comisión internacional, p. 4.

bre ya estaban redactados los contratos para la construcción de los buques mencionados líneas arriba, en los astilleros de la Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne-Tolon. Una vez aprobados por el Gobierno, se dispone que el monitor se denomine *Puigcerdá*, y los avisos (buques de marcha), *Fernando el Católico* y *Marqués del Duero*. Cada uno de ellos montaba tres cañones y su destino iba a ser el Bidasoa. También se contrató la construcción de una serie de lanchas cañoneras, armadas con dos cañones de bronce de 12 cm, rayados, en torre hacia la proa: *Somorrostro*, *Ebro*, *Bidasoa*, *Teruel*, *Nervión* y *Toledo*, que operarán en el Ebro, y *Tajo*, *Arlanza*, *Turia* y *Segura*, que lo harán en el Bidasoa.

El *Puigcerdá* se botó el 20 de noviembre. Arribaría al puerto de Barcelona, con sus sesenta hombres de dotación, «de capitán a paje», a mediados de marzo de 1875. En agosto recibirá su artillería en Santander, dando fin a su singladura, unos días después, en el puerto de Bilbao. Allí se integrará en la escuadra del Cantábrico, donde ya se encontraban los dos nuevos avisos, que habían sido alistados en Ferrol y Cartagena, y las cañoneras *Arlanza*, *Segura*, *Tajo* y *Turia*. Las seis restantes, tras la botadura de la primera de ellas, que tuvo lugar junto a la del monitor *Puigcerdá*, hicieron su navegación por el canal francés del Mediodía, para llegar el 31 de marzo a Burdeos, donde, después de montar las torres, salieron convoyadas para España¹⁹. Algo después se suscribirá un nuevo contrato para la construcción de otros dos avisos, cuya dirección también asumirá Togores, a los que se denominará *Jorge Juan* y *Sánchez Barcáiztegui*, los cuales, a mediados de 1876, estarán listos para su completa habilitación, que se realizará en Cartagena, adonde el primero de ellos arribará mediado julio.

Simultaneó Togores todo lo anterior con su nombramiento como vocal electo de la comisión general para promover y dirigir la concurrencia de objetos y productos españoles a la Exposición Universal de Filadelfia de 1876²⁰, y con su destino, en octubre de ese mismo año, de agregado naval de la embajada de España en París, siendo distinguido por el gobierno francés con el nombramiento de caballero de la Legión de Honor, y por el de Túnez, con el de comendador de la Orden de Nichan Iftikhar. En 1877 recibió los honores de ingeniero inspector de 1.^a clase, «en consideración a los servicios especiales prestados como jefe de la Comisión de Marina en Francia durante la pasada guerra civil»²¹, y se le recompensó con la Cruz de 3.^a clase con distintivo

(19) La cañonera *Somorrostro*, que junto con la *Ebro* se encontraba en los primeros días de enero alistándose con sus dotaciones en Marsella, tuvo ocasión de vivir un momento histórico al recibir en su cubierta a una parte del cortejo real que acompañaba al ya rey Alfonso XII, quien, embarcado en una de las falúas de la fragata *Navas de Tolosa*, emprendía su regreso a España. Así lo recoge la prensa de la época: «... pasando al través de innumerables lanchas que ocupaban españoles y extranjeros, con la bandera de España, izada también en el fuerte de San Nicolás. = Espectáculo magnífico, que hacía llorar de alegría y que pocas veces es dado contemplar en un siglo. = Una goleta inglesa, para hacer los honores, izó el pabellón mientras los fuertes y las fragatas hacían la salva real». *La Época*, 13/1/1875, p. 3.

(20) *Gaceta de Madrid*, 29/11/1874. Real decreto de 28/11/1874.

(21) *Gaceta de Madrid*, 24/7/1877. Real decreto de 17/7/1877.

blanco de la Orden del Mérito Naval (*Gaceta Universal*, 18/9/1878). Nombrado jurado de España en la Exposición Universal de París de 1878, asistió como ayudante del padre de su majestad el rey don Francisco de Asís, presidente general de la comisión española (*El Eco de Cartagena*, 31/10/1877)²². Por el acierto con que desempeñó el cargo, el gobierno francés le agració con el título de oficial de la Legión de Honor, y el español lo recompensó con la Gran Cruz de la Real Orden de Isabel la Católica (*Gaceta de Madrid*, 14/2/1879).

En esta época sale a la luz editorial la *Revista General de Marina*, en cuyos primeros números publica Togores un trabajo en el que, ante la indiferencia con que el país acoge las cuestiones de la marina de guerra, nuestro protagonista expresa su propósito de «presentar una rápida exposición de las crisis más notables por que ha atravesado, señalando aquellos hechos en que conviene detenerse para guiar la opinión, tan fácil de extraviar cuando solo considera casos aislados recogidos de entre la larga serie que registra su vasto desenvolvimiento» (TOGORES: 1877)²³. Para ello recorrerá el camino seguido hasta ese momento por las distintas naciones, tras la revolución producida en la construcción naval por el vapor y por los adelantos de la metalurgia. El cambio de paradigma en ese ámbito llegó hasta tal extremo que el buque acorazado, a la hora de confrontar las escuadras de combate, era el único patrón de comparación y daba la medida del poderío de las fuerzas navales. Así pues, concluye el artículo, para responder a las nuevas exigencias de la construcción naval es forzoso un aumento de los presupuestos.

En esa misma línea publicará otro artículo, en el que, a la vista del progreso de los torpedos o minas submarinas, relata la evolución histórica de este elemento de guerra, que «ha alcanzado a la hora presente un desarrollo tan grande, que necesita el apoyo de la opinión para ocupar un lugar en las cifras de los presupuestos» (TOGORES: 1878). Acerca de este último asunto, como jefe de la comisión de Marina en Francia, el 8 de mayo de 1876 presenta Togores un informe muy interesante en el que, dice, se propone «hacer una reseña del criterio que se sigue Francia sobre los aparatos, que está basado en numerosas experiencias practicadas durante ocho años y más principalmente a partir de 1873, describir los diferentes tipos adoptados para la defensa de sus puertos y la manera de establecerlos y usarlos» (BALMISA-G.^a SERRANO: 2021, pp. 165-192).

Fue proclamado diputado a Cortes, en 1879, por Palma de Mallorca, y ese mismo año el Gobierno lo nombró representante de España en el Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico de Panamá.

(22) El diario español *El Consultor*, que se publicaba en París, dice: «El brigadier de ingenieros de la armada española D. Joaquín Togores y Fábregas, formará parte del sindicato de maquinaria de la Exposición internacional en representación de nuestro país. El Sr. Togores es uno de los más distinguidos ingenieros de nuestro país, al cual se le debe ya la construcción de 25 buques de guerra; España estará dignamente representada».

(23) Este artículo se publicará también en *El Eco de Cartagena* de 6, 20 y 27/10/1877 y 10, 17 y 24/11/1877.

Reunido en París a mediados de mayo, bajo la presidencia del célebre ingeniero Mr. Lesseps, en él Togores tomó parte muy activa (*Congrès international d'études...*) En agosto de 1881, designado por el Ministerio de Marina, también representó a España en el Congreso Internacional de Electricidad de París (*El Eco de Cartagena*, 18/7/1881, p. 1), a propósito del cual, por orden superior, redactó una notabilísima memoria que llamó la atención de los técnicos. Por otra parte, respecto a este tema publicó en un diario local de Cartagena una serie de artículos cuyo párrafo final, al referirse al acumulador Faure, al que en la exposición se calificó como el descubrimiento más nuevo y trascendental, analizado casi 150 años después, nos revela una mente intuitiva:

«Si el rendimiento de electricidad acumulada por este sistema, responde a las condiciones económicas que la industria requiere, este invento dará un carácter práctico y de tal utilidad para diversos fines, que será por sí solo capaz de transformar la manera de ser de la industria. En efecto, todas las fuerzas pudieran transformarse en electricidad y transportarlas en acumuladores a los centros de población realizándose motores más económicos que los conocidos hasta el día. El viento, el movimiento de las olas y cualquier fuerza intermitente transformada en electricidad y guardada en acumuladores, se podría utilizar de una manera continua en el punto que se quiera y las caídas de aguas permanentes y corrientes de los ríos se transportarían al punto que convenga, de la misma manera que hoy se lleva el carbón en carboneras, reemplazando los motores de vapor por los eléctricos en aquellos casos en que su costo lo permita o las circunstancias lo consientan»²⁴.

De nuevo en el servicio

En 26 de abril de 1884 ascendió a ingeniero inspector de 1.^a clase²⁵, empleo de cuyos honores disfrutaba ya desde hacía siete años, y le es aceptada la renuncia que presenta de la comisión que desempeña en Francia, quedando de este modo en la situación de cuartel en Cartagena²⁶. Nombrado en febrero de 1886 comandante de Ingenieros del departamento (*Gaceta de Madrid*, 12/2/1886), toma posesión en los primeros días del mes siguiente. Ocupará ese cargo hasta 1897²⁷, cuando solicita nuevamente el pase a la situación de cuartel. Fueron estos unos años en los que el departamento conoció una intensa actividad constructiva, como consecuencia de la aplicación de la nueva ley que disponía la ampliación las fuerzas navales²⁸. Esa actividad, no obstante, no estuvo exenta de múltiples dificultades, principalmente económicas y de recursos.

La pujanza constructora se reflejará sobre todo en el varadero de Santa Rosalía del arsenal de Cartagena, y comienza con la botadura –en realidad, se

(24) *El Eco de Cartagena*, 13, 18 y 19/1/1882. Exposición de electricidad.

(25) *Gaceta de Madrid*, 27/4/1884. Real decreto de 26/4/1884.

(26) *Gaceta de Madrid*, 26/6/1884. Real decreto de 23/6/1884.

(27) *Gaceta de Madrid*, 20/9/1897. Real decreto de 16/9/1897.

(28) *Gaceta de Madrid*, 13/1/1887. Real decreto de 12/1/1887.

trató de un arrastre hasta el dique flotante—, bajo la protección de Nuestra Señora de la Caridad, el 23 de enero de 1887 del crucero de 3.^a clase *Don Juan de Austria*²⁹; en la tarde del 13 de septiembre siguiente tiene lugar la del de 1.^a clase *Reina Mercedes*, bajo la advocación de Santa Teresa (de Jesús)³⁰; el 13 de agosto de 1888, la del de tercera *Conde de Venadito (El Día, 16/8/1888)*; el 28 de octubre de 1889, y bajo la advocación de la Virgen de la Caridad, la del cañonero torpedero de 1.^a clase *Temerario*³¹; el 3 de noviembre de 1893, la del crucero *Lepanto*³²; y, finalmente, el 15 de septiembre de 1894 se colocará la roda del crucero *Cataluña*, cuya peripecia hasta conseguir ser botado, bajo la advocación de Nuestra Señora de las Mercedes, será larga³³.

En estos últimos años de Togores al frente de la comandancia de Ingenieros, la prensa denuncia «el deplorable estado del arsenal de aquel departamento, preterido injustamente por el Gobierno para todo lo que indique una mejora o un progreso» (*El Siglo, 3/3/1891*). Los cuerpos sociales de la ciudad presionan para que se construya en el arsenal un dique seco de carenas, cuya necesidad ya reconocía la real orden de 22 de marzo de 1885, que disponía «se practicasen los estudios de un dique de carena por el ingeniero Inspector General de caminos, canales y puertos, Jefe de las obras del varadero de Santa Rosalía, don José Baldasano, siendo remitido el proyecto al centro técnico de marina en 5 de Agosto de 1888 y también la Nación ha reconocido la conveniencia de la obra, toda vez que en cada uno de los años económicos de 1888-89 y 1889-90 se consignó la suma de 750.000 pesetas para dar principio á las obras y en el de 1890-91 la de 800.000»³⁴.

(29) La quilla de este buque de casco de hierro, con aparejo de goleta de tres palos, se puso el 24 de agosto de 1883. Su construcción, en la que se emplearon materiales exclusivamente españoles, estuvo paralizada seis meses por falta de suministro. Sus características principales son: 63,85 m de eslora, 9,73 de manga, 5,83 de puntal, 3,81 de calado medio, 1.160 t de desplazamiento, 1.600 caballos de fuerza indicados. Armamento: cañones González Hontoria y ametralladoras Nordenfelt. (Resumido de *El Eco de Cartagena, 24/1/1887; La Marina, 25/1/1887, y Gaceta Minera y Comercial, 25/1/1887*.)

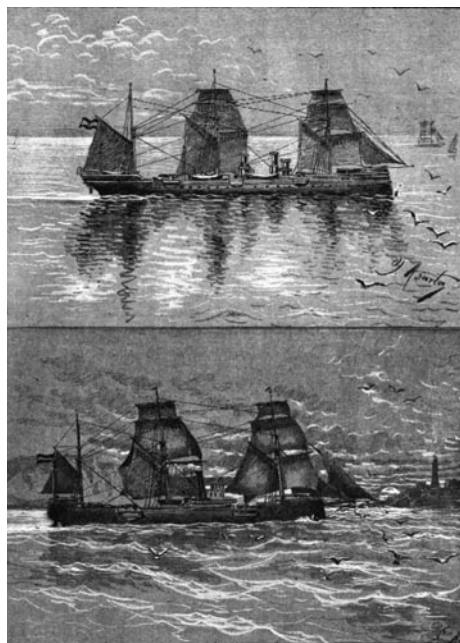
(30) La quilla de este buque con aparejo de goleta de tres palos, de casco de hierro de doble fondo y fraccionado sistema Brackete Elsusten, según proyecto del ingeniero de la Armada Tomás de Tallerie, se puso el 23 de julio de 1881. Sus características principales eran: 84,8 m de eslora, 13,2 de manga, 7,83 de puntal, 5 de calado medio en popa, 3.091 t de desplazamiento, 4.800 caballos de fuerza indicados y 16 millas de velocidad. Iba armado con seis cañones González Hontoria. (Resumido de *La Correspondencia de España, 24/7/1881; La Época, 14/9/1887; El Estandarte, 15/9/1887, y El Eco de Cartagena, 13/9/1887*.)

(31) *El Eco de Cartagena, 28/10/1889*. «El *Temerario*», pp. 1 y 2. Es el primero de la serie Tallerie, y bajo la inmediata dirección de este notable ingeniero, se construyó según planos por él diseñados.

(32) *El Estandarte, 19/2/1887*. La futura Escuadra (IX), p. 4. Se le puso la quilla en octubre de 1887.

(33) Su botadura se celebró en la segunda quincena de septiembre de 1900. Aprobada su construcción en 1887, no se le puso la quilla hasta el 7 de enero de 1889. Permaneció en grada hasta que el 14 de septiembre de 1900 fue arrastrado al dique flotante para, finalmente, el día 24 siguiente quedar a flote en aguas de la dársena del arsenal. (Resumido de *Las Provincias de Levante, 22/9/1900, y El Áncora, 26/9/1900*.)

(34) *El Eco de Cartagena, 14/1/1891*. El Dique de Carena, p. 1.



EL CRUCERO DE 1.ª CLASE «REINA MERCEDES».—EL DE 3.ª CLASE «CONDE DE VENADITO», CONSTRUIDOS EN EL ARSENAL DE CARTAGENA. (Dibajo de J. Vizcaíno)

Cruceros *Reina Mercedes* y *Conde de Venadito*

había sido designado para formar parte de la comisión que debía informar en Madrid sobre este asunto (*Diario de Burgos de Avisos y Noticias*, 13/4/1891), demostrando un extraordinario celo, no tardó en despachar el expediente completo.

Sin embargo, el camino hasta llegar al comienzo de las obras será muy largo: la primera licitación, de 1892 (*Gaceta de Madrid*, 21/7/1892), es suspendida, y al único adjudicatario de la segunda, en 1894 (*Gaceta de Madrid*, 4/4/1894), se le imponen tales modificaciones (*Heraldo de Madrid*, 6/12/1894) que el contrato de la adjudicación definitiva no se firmará hasta finales de 1895 (*El Resumen*, 23/1/1896). Ítem más, el 4 de marzo del año siguiente fallece el ingeniero civil José Baldasano, a cuya dirección técnica debía sujetarse el contratista de las obras, lo que suscitó la cuestión de a quién correspondía el nombramiento de su sustituto. Al respecto se resolvió que «el contratista tiene derecho á nombrar el personal único que desee para dirigir las obras, incumbiéndole solo a la Administración del Estado el inspeccionarlas y el rechazarlas, si no estuvieren construidas con arreglo a las condiciones del contrato» (*La Publicidad*, 2/12/1896), así que por parte de la Armada se nombró una comisión de carácter administra-

(35) *La Época*, 24/9/1891. Viaje del Ministro de Marina, p. 1.

(36) *Las Provincias de Levante*, 22/10/1891. Noticias, p. 3.

tivo que comenzó a ejercer sus funciones el 1 de junio, una vez verificada la inauguración oficial del dique, a la que asistió Togores junto a las demás autoridades del departamento (*Las Provincias de Levante*, 3/6/1896).

En 19 de agosto de 1899, en virtud de sendos reales decretos, es promovido al empleo de inspector general de Ingenieros de la Armada y de Servicios de Ingenieros de la Armada. Nombrado para cubrir la vacante reglamentaria en el expresado cuerpo, toma posesión del empleo el 10 de septiembre siguiente, ejerciéndolo hasta su cese, por pase a la reserva, el 5 de septiembre de 1903³⁷. En este último destino será muy notable su aportación, como vocal de la Junta de Escuadra³⁸, al dictamen aprobado en la sesión de 21 de junio de 1903 para establecer las bases para la organización de los servicios de la Marina, al que opuso ciertos reparos y alguna de cuyas cláusulas sugirió redactar de nuevo pues,

«siendo los astilleros oficiales los encargados de crear, renovar y conservar las Escuadras, y formando en tal concepto parte muy esencial de los puntos de apoyo o base de operaciones, su organización, fomento y desarrollo, debe responder a un plan general de defensa naval, que solo el gobierno, como único responsable de su funcionamiento en tiempo de guerra puede y debe realizar»³⁹.

En cuanto a los ascensos a capitán de navío, y de este empleo a oficial general, de que trata la ley constitutiva, manifiesta su oposición a que la propuesta, en el caso de los cuerpos facultativos de Ingenieros, Artillería, Sanidad y otros, la formule el Estado Mayor del Ministerio; en su lugar, Togores plantea que la mencionada propuesta sea hecha directamente por los generales, jefes natos de sus cuerpos respectivos, por ser los únicos capacitados para aquilatar los méritos profesionales y de toda clase de los jefes a sus órdenes.

Además de las condecoraciones ya mencionadas, estaba en posesión de la Gran Cruz y Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo⁴⁰ y de la Gran Cruz del Mérito Naval⁴¹. Fue miembro de la Sociedad de Geografía de Amberes (Bélgica, 1873) y de otras naciones; de la Sociedad Económica de Amigos del País de Madrid (1880), Manila (Filipinas, 1865) y Cartagena (1869), y protector de la de Salvamento de Náufragos.

Su actuación política y empresarial

En el campo de la política, fue elegido diputado por el distrito de Palma (Balears) en la legislatura 1879-1880⁴², y por el de Cartagena (Murcia) en la

(37) *Gaceta de Madrid*, 26/9/1903. Real decreto de 20/9/1903.

(38) *Gaceta de Madrid*, 30/1/1902. Real decreto de 29/1/1902.

(39) *Revista General de Marina*, t. LII, pp. 363-383. Madrid, 1903.

(40) *Gaceta de Madrid*, 24/4/1891. Real decreto de 23/4/1891.

(41) *Gaceta de Madrid*, 15/11/1891. Real decreto de 14/11/1891.

(42) Archivo Histórico del Congreso de Diputados, sign. A.C.D. serie documental electoral, 82 n.º 2.

de 1884-1885⁴³. Participó activamente en la redacción del proyecto que establecía el programa de las fuerzas navales, al que presentó enmiendas referentes a la organización de los arsenales y a su número, a la Infantería de Marina y a las bases establecidas para la futura ley constitutiva de la Armada (CHOCAÑO HIGUERAS: 2004, p. 11, n. 17). El 15 de febrero de 1891 fue designado senador por la provincia de Albacete, pero «no juró al anularse la elección general»⁴⁴. Militó en el partido liberal conservador, del que fue presidente en Cartagena en 1893.

En el plano personal, contrajo matrimonio el 1 de junio de 1867 con Mariquita Julia Valarino Sixto, en la iglesia de Nuestra Señora de los Dolores, del hospital de caridad de Cartagena⁴⁵.

Plenamente integrado en la vida social de la ciudad como empresario industrial, ejerció desde 1877, a la muerte de su padre político, don Tomás Valarino, la dirección de La Amistad, cuya fábrica de loza estaba situada en la diputación de Alumbres, y la de cristal, en el barrio de Santa Lucía⁴⁶. Su implicación social le llevó a presidir, como cabeza de la comisión organizadora, la junta general de 16 de mayo de 1886 de la sociedad de socorros mutuos El Obrero (de la que era uno de sus fundadores), constituida el año 1885 (*El Eco de Cartagena*, 18/5/1886), en la que El Obrero se dotó de un reglamento inspirado en el de la sociedad de socorros mutuos del arsenal. En virtud de tal reglamento, se obligaba a «socorrer con asistencia médica y medicinas a los socios y sus familias, proporcionándoles además recursos durante el primer mes y medio de la enfermedad del cabeza de familia y entierro decoroso caso de fallecimiento» (*El Eco de Cartagena*, 2/12/1885). Estas fábricas, reunidas sus instalaciones en Santa Lucía con el paso del tiempo, llegaron a situarse entre las principales empresas del sector y alcanzaron su mayor esplendor durante la gestión de nuestro protagonista, lo que le haría acreedor, en la Exposición de Minería, Artes Metalúrgicas, Cerámica, Cristalería y Aguas Minerales celebrada en Madrid en 1883, de la «Medalla de Oro como jefe industrial de la Fábrica de Cristal y Loza de Cartagena» (*Gaceta Minera y Comercial*, 5/2/1884). Don Joaquín fue asimismo presidente de la junta de gobierno del Círculo Mercantil e Industrial para 1887, y de la Cámara de Comercio de Cartagena en el periodo 1887-1889 (ib., 7/12/1886).

Final de una vida

El Excmo. Sr. D. Joaquín Togores y Fábregues sobrevivió tan solo dos años a su esposa, con la que compartió todas las difíciles situaciones que

(43) *Ibidem*, serie documental electoral, 95 n.º 20.

(44) ASE, ref. ES.28079.HIS-0463-03.

(45) Archivo Parroquial de Santa María de Gracia en Cartagena (APSMGC), Libro de Desposorios, años 1867, 1868, ff. 36v y 37.

(46) ASE, ref. ES.28079.HIS-0463-03: Formó en 29 de abril de 1886 con Enrique de Peñalver la sociedad regular colectiva Herederos de Valarino, luego Valarino y Compañía.



Puerta de Murcia, Cartagena, donde fijó su residencia el matrimonio Togores-Valarino

hemos relatado para Cartagena. Falleció en sus posesiones de San Antonio Abad el 12 de diciembre de 1904, y su entierro al día siguiente constituyó una verdadera manifestación de luto colectivo. A él acudieron todas las clases sociales de la ciudad, donde gozaba de un cariño y una simpatía unánimes por sus indiscutibles merecimientos, caballerosidad y sentimientos humanitarios. Estos últimos los había puesto de manifiesto en múltiples ocasiones, pero habían brillado con luz propia en la epidemia del año 1885, algo que ningún vecino olvidaba. Sus restos mortales descansan en el panteón de don Mariano Pascual Roca de Togores, en el cementerio de Nuestra Señora de los Remedios de Cartagena⁴⁷.

Dejó esta familia una muestra de su buen gusto en el edificio de porte aristocrático que construyó en 1860 en la Puerta de Murcia (*El Eco de Cartagena*, 28/2/1881), donde, en contraste con la sencilla decoración de su fachada, en el interior podemos admirar todavía el salón neomusulmán que en 1886 se decoró con cerámica de Santa Lucía, cuando ya vivía en ella el matrimonio Togores-Valarino. En la tierra que le vio nacer, se recuerda a don Joaquín como hijo ilustre de Palma⁴⁸ e hijo adoptivo de

(47) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), LH01120/00002, libro 6 de enterramientos 1904-1914.

(48) En la sesión celebrada el 3 de julio de 1901, fue honrado por el Ayuntamiento de Palma con el nombramiento de hijo ilustre de Mallorca. Y el 20 de agosto de 1903, cedido por un familiar, se colocó en la galería de varones ilustres su retrato al óleo, pintado por Bartomeu Caldentey Bauzá.

Felanitx⁴⁹. Ambas corporaciones municipales conservan un retrato suyo en sus sedes, y sendas calles llevan su nombre en una y otra localidad.

Fuentes bibliográficas

Bibliografía citada

- BALMISA GARCÍA-SERRANO, José María (2021). *Bustamante y los inventores de la Marina. El desarrollo de las defensas submarinas españolas en el siglo XIX*.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (2004, dic.) Concepción marítima de don Antonio Maura. *Cuadernos de Pensamiento Naval*, 4.
- Congrès international d'études du canal interocéanique. Compte rendu des séances*. París, 1879.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1880). *A la mar, madera*. Libro V de *Disquisiciones náuticas*. Madrid.
- LLABRÉS BERNAL, Juan (1945, ag.-dic.) Apuntes para la biografía del inspector general de Ingenieros de la Armada Excmo. Sr. Don Joaquín Togores y Fábregues. *STVDIA*, 2, 7-8. Palma de Mallorca, año XVII.
- TOGORES Y FÁBREGUES, Joaquín (1877). Reseña histórica del desenvolvimiento y progresos de la Marina de Guerra. *Revista General de Marina*, t. I, 89-112.
- (1878, marzo). Consideraciones sobre defensas submarinas y de costas. *Ibíd*em, t. II, 193-203 y 289-298.

Bibliografía general

- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando (1989). La Marina durante la primera mitad del siglo XIX. *III Jornadas de Historia Marítima: «La España marítima del siglo XIX (I)»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 4.
- COELLO LILLO, Juan Luis y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín (2001). *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Madrid.
- LAS HERAS PEÑA, Ana Belén (2009). *España en París. La imagen nacional en las Exposiciones Universales, 1855-1900*. Santander.
- MARTÍNEZ CARRIÓN, J.M. (2002). La fábrica de cristal y vidrio de Santa Lucía (Cartagena) y el sector del vidrio español (1834-1908). *Boletín de la Sociedad Española de Cerámica y Vidrio*, 41/3, 293-394.
- MARTÍNEZ RIZO, Isidoro (1890, 10 dic.) *Cartagena Artística*, año 1, núm. 25.
- (1894). *Fechas y fechos de Cartagena*. Cartagena.
- MONTALDO Y PERÓ, Federico (1891). «Cartagena». *Estudios topograficomédicos de la localidad é historicomédicos y clínicos de la epidemia de cólera que sufrió en 1885*. Madrid.
- NEGRÍN DE NÚÑEZ, Ignacio de (1871). *Crónica de la expedición a Italia verificada por la escuadra española del Mediterráneo en noviembre y diciembre de 1870 para conducir la Diputación de las Cortes Constituyentes que había de ofrecer la Corona de España al príncipe Amadeo de Saboya y trasladar al monarca electo al puerto de Cartagena*. Madrid.
- PRIETO BARRIO, Antonio (2018). *Compendio legislativo de condecoraciones españolas. Orden de Carlos III*. Edición actualizada a 16 de enero de 2018.

(49) Se le nombró hijo adoptivo de Felanitx el 27 de junio de 1880, en agradecimiento por su apoyo para conseguir el dragado de Portocolom. En agosto de 1892 se le encarga su retrato al pintor Antoni Ribas, al que se le abonaron 225 pesetas. En febrero de 1893 fue colocado en la sala correspondiente (<https://sites.google.com/site/cementeriodefelanitx/Ilustresifill-sadoptius>).

ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel (2017). *Historia revisada y documentada de la sublevación cantonal española de 1873* I. Madrid.

SILVA SUÁREZ, Manuel [ed.] (2007). *Técnica e ingeniería en España IV. El ochocientos. Pensamiento, profesiones y sociedad*. Zaragoza.

Fuentes documentales

- Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB)
- Archivo de la Curia Eclesiástica. Obispado de Mallorca (ACE-OMa)
- Archivo Histórico Provincial de la Región de Murcia (AHPRM)
- Archivo Naval de Cartagena (ANC)
- Archivo Parroquial de Santa María de Gracia en Cartagena (APSMGC).

Archivos en línea

- Archivo Municipal de Cartagena (AMC)
- Congreso de los Diputados. Archivo Histórico (ACD)
- Senado de España. Archivo Histórico (ASE).

Fuentes hemerográficas

- Biblioteca Nacional de España. Hemeroteca Digital (BNE-HD)
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (BVPH)
- Archivo Municipal de Cartagena-Hemeroteca Digital (AMC-HD).

Publicaciones seriales

Gaceta de Madrid

Biblioteca Virtual de Defensa. *Estado General de la Armada*.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

.....

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre 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, 28014 Madrid

Teléfono: 913 12 44 27

C/e: RHN@mde.es

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

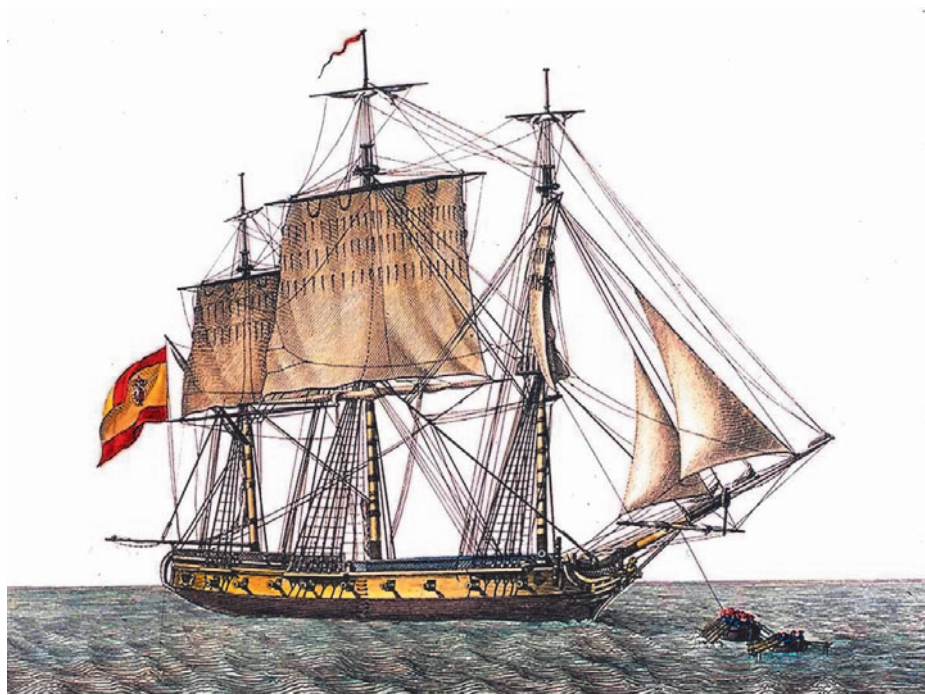
LA HISTORIA VIVIDA

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. Pereció toda su tripulación, de unos doscientos hombres.

La embarcación que nos ocupa había sido construida por Cipriano Austrán 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*, contraamaestre 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 desertión, 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

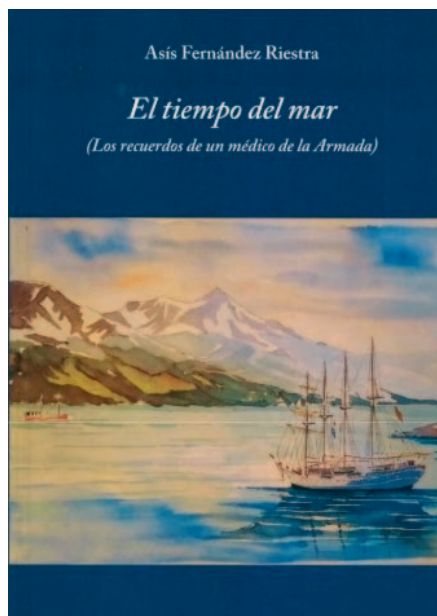
Entre marzo y mayo del año en curso, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada se han celebrado las presentaciones de los siguientes libros:

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-11expbernandogrijalva1>
- 2.^a de Hernando de Grijalva: <https://armada.defensa.gob.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/cienciaorgano/prefLang-es/02cienciaihcn-10navegaciones-12expbernandogrijalva2>
- 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 Aguinagalde 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 Aguinagalde 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>

DOCUMENTO

Fernando SANTOS DE LA HERA
Archivo Histórico de la Armada, sede Juan Sebastián de Elcano
Madrid, España

Registro del título de primer comisario ordenador de marina para D. Estevan Phelipe Fanales

El documento traído a colación en el presente número, custodiado en el Archivo General de Simancas (AGS SMA LEG 750/002), es el *registro del título de primer comisario ordenador de marina para D. Estevan Phelipe Fanales*, datado en la Corte a 13 de abril de 1718. Se trata de una pieza de primer orden para testimoniar el proceso de transformación de la Armada en los primeros decenios del siglo XVIII. Las reformas implementadas en este periodo, de profundo calado, sentaron los fundamentos de la Armada actual, entendida como un conjunto orgánico homogéneo, compuesto de cuerpos patentados y con una dirección centralizada. En el marco de las citadas remodelaciones, impulsadas enérgicamente por figuras como D. José Patiño, a la sazón intendente general, y que incluían la creación del Cuerpo de Ministerio (Intendencia), la Comisaría Ordenadora de Marina venía a substituir la multiplicidad de órganos de control y contabilidad preexistentes. El objetivo, elocuentemente expresado en boca del rey por el propio documento, era la «conservación mis navíos y utilidad de mi Real Hacienda, en la económica distribución de ella». La nueva institución se situaría en Cádiz, cabeza del departamento marítimo en el que se concentraban los mandos operativos de la Flota, gozando de potestad para gestión de toda la cuenta y razón de la Armada. La aparición de estos nuevos oficios no supuso una ruptura radical con tiempos pretéritos, pues el elegido para dirigir la Comisaría Ordenadora era un

DOCUMENTO

oficial con más de cuarenta años de experiencia, que había servido previamente como veedor general y contador principal de la Armada, demostrando «inteligencia, aplicación y celo» en su desempeño. Estos esfuerzos renovadores cristalizarían en unas Ordenanzas de 1725 en que se compilaron los nuevos textos normativos atinentes a la gestión económica de la Armada. Este tipo de avances administrativos, unidos a otros de tipo táctico y técnico, devendrían en uno de los periodos de mayor esplendor de la Armada en su dilatada historia.

Titulo de primera
Comisario mayor
de Navarra
para Don Estevan
Phelipe Ganalez

El Rey = Por quanto he resuelto y mandado
sempreman todos los oficios de cuenta y
razon que hasta ahora habian sido en mi Sta.
mada, y que quedaban reducidos a una
Comisaria de Hacienda y Contaduria
de Navarra que ena establecido en Cadiz
en primera de marzo del año proximo pasado
por Don Joseph Tamarit, Intendente Gen^l de la
Navarra de España, en virtud de la facultad
que para ello le concedi, á fin de llevar la
cuenta y razon convenientemente, y para el
expediente de los despachos conducentes
á ella la qual recompuso de vos Don Estevan
Phelipe Ganalez, en calidad de primer

2)

Comisario ordenador para queba Vizcay gouvi
erme devn Contador, Comisarios reales de
Irazina, y oficiales, que todos deven Cuidar
de la Conservacion de mis Reinos y utilidad de
mi Real Hacienda, en la económica distribu
cion de ella; Y atendiendo ala circunstancias
de un dilatado mérito en los referidos oficios
de la Armada, de mas de quarenta años desta
parte, haviendo últimamente servido de mi
Real orden los empleos de Vedor General
y Contador principal de ella, en que siempre ha
ven manifestado una inteligencia integridad
aplicacion y zelo a mi real servicio; Y teniend
por bien eligido, y nombrado como en virtud

del presente título, y nombró por primera
Comisario ordenador de la expresada Co-
misaría de honoración y Contaduría de
Indiana nueva mente establecida con sus
empleos haucis de gozar el sueldo deducido
de los quinquenta Co. de vellón al mes de
Octubre día primero de Marzo que venia
corriendo. Por tanto mando al expresado
Intendente General de la Indiana de España
D^{no} Joseph Saturno, y a todos mis oficiales gene-
rales y particulares, Contador Comisario
Real, y demás personas que cumplieren la re-
ferida Comisaría de honoración, y para que
no en qualquier manera pueda tocar el

28

cumplimiento desta mi Cedula, o Reconocer
y tengan por tal primer Comisario ordenado
asistiendo en quanto se pidiere para la execucion
de los empleos en la forma que en mis ordenanzas
generales, ó particulares se previniere, suediendo
cada uno en la parte que le tocare, las órdenes que
por escrípto ó de palabra les diere de mi servicio que
are mi Voluntad, para lo qual o mande despachar
la presente firmada de mi mano, sellada con el sello
secreto, y referendada de mi infrascripto de estado
y de la Guerra y Marina, de quera de tomar la
Razon, en la Contaduría de la Razon general de la
distribucion de mi Real hacienda, y en la Comisaria,

de ordenación y Contaduría de Marina
de Cadix Dada en Madrid a trece de
Año de mil seiscientos y diez y ocho: Yo el Rey=

Don Miguel de Duran:

Diego de Comi
sario Ordenador y
Contador de la Ma
rina en Cadix á
Don Juan Siqueiros

El Rey= In quanto he resuelto y mandado
restablezca una oficina de Marina para la
quenta y razon de mis Armadas, en la qual
haya un numero de Comisarios Ordenadores
y de Guerra que consideraren precios para el
cogimiento de los despachos conducentes á ella,
y una Contaduria en la qual paren todos los
papeles originales, y que en ella reformen los li
bramientos que hicieren á la parte, asi de
sus sueldos, como de la Compra que executaren,

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 por correo electrónico a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuya dirección es rhn@mde.es

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. Con el envío de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, el nombre del autor o autores, la dirección de correo electrónico, 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. También se deberá incluir un breve resumen del artículo de 10 líneas máximo, tanto en castellano como en inglés, así como un máximo de cuatro palabras clave en ambos idiomas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión será habitualmente de 30 páginas, aunque se admitirán artículos con mayor o menor extensión, si la calidad lo merece.

Se remitirán utilizando el procesador de texto Microsoft Word Windows, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o TIFF, y con resolución de 300 p.p.p. como mínimo.

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.

Instrucciones para Publicar

Las instrucciones para publicar en la Revista de Historia Naval están recogidas en el documento Normas de Edición y Publicación del Ministerio de Defensa que se puede consultar en el siguiente enlace.

Publicación de Contenidos

RECENSIONES

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (retirado)
Madrid, España.

VARIOS AUTORES. *Los vehículos de Infantería de Marina, 1958-2023*. Madrid, Ministerio de Defensa (ISBN: 978-84-9091-862-3), 2024, 214 páginas.

La obra corporativa que pasamos a reseñar es un inventario descriptivo de los vehículos de la Infantería de Marina, acompañada de una gran cantidad de fotografías, dividida en una introducción y tres partes: «Los inicios», «La consolidación» y «Rodando en el siglo XXI».

En la introducción se evocan los tres primeros vehículos, recibidos en 1926: tres camionetas Ford T, modelo 1917, fabricadas en la factoría de la Ford en Cádiz. Eran de color negro, que era el utilizado normalmente para este modelo. De hecho, su eslogan decía que «lo fabricamos en el color que a usted le guste siempre que le guste el negro». Después de aquello vino una etapa de casi desaparición del cuerpo, en los años treinta del siglo XX, a la que siguió otra, en los cuarenta, de una extrema falta de medios, hasta que los acuerdos de cooperación con Estados Unidos vinieron a remediar la situación. A partir de entonces, la Infantería de Marina ha contado con vehículos de diferentes procedencias y utilidades.

La primera parte, «Los inicios», empieza en el año 1953, cuando España y Estados Unidos firmaron los primeros acuerdos de cooperación, fruto de los cuales llegaron a La Carraca dos barcos tipo Liberty, con material y vehículos de todo tipo que supusieron una revolución para la naciente Fuerza de Desem-



barco: los *jeeps* M-38A1 y M-170, el camión M-35 REO, los camiones ligeros Dodge M-37, el tractor anfibio LVT-4, el cañón autopropulsado M-56 Scorpion, el obús autopropulsado M-52 y el carro de combate M-48.

La segunda parte, «La consolidación», subraya que, en los años sesenta, la industria nacional del motor comenzó a fabricar vehículos, y que en los setenta ya había firmas españolas que producían miles de coches y camiones con los que se pudieron relevar los procedentes de la ayuda norteamericana. De esta forma, la Infantería de Marina empezó a operar sobre ruedas españolas, junto con vehículos y armamento de otras procedencias: los Land Rover Santana 88 y 109, los

sistemas contracarro TOW-1, la mula mecánica MV-3 Titán, las motos Montesa, los camiones Pegaso, vehículos anfibios, blindados Panhard M-3 VTT y AML-60, tractor anfibio LVT-7, blindado ligero, carro de recuperación, obús autopropulsado M-109A2, vehículo de municionamiento M-992 y carro ligero Scorpion.

La tercera parte, «Rodando en el siglo XXI», señala la drástica reducción del armamento pesado convencional que comportó la firma, en 1990, del tratado de reducción de fuerzas armadas convencionales entre la OTAN y el Pacto de Varsovia. A partir de ese momento, muchos países dieron de baja gran cantidad de blindados antiguos a cambio de algunos modernos; entre ellos se contó España, que para la Infantería de Marina recibió carros M-60A1, A3 y A3 TTS y vehículos Hummer de fabricación norteamericana.

Con la llegada del siglo XXI, la Infantería de Marina empezó a participar en muy diversas misiones fuera de nuestras fronteras: Afganistán, Bosnia, Haití, Irak, Líbano, Mali, etc., lo que supuso una renovación del parque móvil, al que se incorporaron nuevas unidades de muy diversa procedencia: vehículos anfibios, vehículos de combate y vehículos de alta movilidad táctica.

La obra se complementa con recuadros intercalados al cuerpo del texto que amplían o matizan lo expuesto por este: guía del conductor anfibio, Grupo Especial de Infantería de Marina de Cádiz, conducción del M-151A1, compra de los LVT-4 a un granjero norteamericano, etc. Libro profusamente ilustrado y eminentemente divulgativo, de estilo accesible, su lectura resultará muy provechosa para los interesados en los orígenes, vida y rendimiento de los diferentes vehículos utilizados por la Infantería de Marina a lo largo de su historia.

HIGUERAS, Lola. *Despertar del olvido. El decisivo papel de las mujeres españolas en las Indias*. Barcelona, Rosamerón, 2024, 267 páginas.

Profundo y ameno estudio de la labor llevada a cabo por las mujeres en la colonización y desarrollo de América en sus comienzos, allá por el siglo XVI, realizado por la americanista y catedrática de historia del arte Lola Higuera, quien hasta su retiro desempeñó el cargo de directora técnica del Museo Naval de Madrid.

El libro está dividido en dos partes: la primera, centrada en el viaje desde España a las Indias, y la segunda, en la estancia en el Nuevo Mundo. En la parte del viaje, Lola comienza dibujando una semblanza de la Sevilla de la época, sede de la Casa de Contratación y cabecera de la Carrera de Indias, puerto de donde salían y al que llegaban los barcos del gran tráfico y comercio organizado a través del Atlántico, en un principio con barcos sueltos y más adelante organizados en flotas por cuestiones de seguridad.

Continúa esta primera parte evocando los rigores de la navegación oceánica, para acometer la cual los marinos españoles no tuvieron otra ayuda que el sol y las estrellas, sus primitivos instrumentos de navegación y sus tablas, sin tierra que echarse a la vista durante mucho tiempo. Esta sección se ocupa de los barcos y la construcción naval de la época, de la dura vida a bordo, de los recurrentes naufragios y de muchos otros aspectos relativos a los problemas y dificultades en la travesía del Atlántico. Termina esta parte ocupándose de la tierra de destino: las islas del Caribe y el continente americano, con sus grandes selvas, enormes desiertos, altas montañas..., una agreste y exuberante naturaleza, poblada de una flora y una fauna desconocidas para los europeos, donde lograron asentarse.

La segunda parte, cuyo asunto es la estancia en América, comienza con la descripción de la vida de las españolas en las Indias en el siglo XVI, en cuya sociedad ejercieron de amas de casa y cuidadoras de sus hijos y su hogar, pero también de emprendedoras, conquistadoras, guerreras, exploradoras, fundadoras de ciudades, maestras, educadoras... Asimismo las hubo que desempeñaron altos cargos en la Administración o que ocuparan relevantes puestos en la élite social de su tiempo.

Lola Higuera ha invertido un gran esfuerzo investigador en sacar a la luz a muchas de aquellas mujeres que, injustamente, permanecían en la penumbra del olvido, cuando su aportación fue esencial para el desarrollo de aquellas lejanas tierras que no fueron colonias, como muchos creen, sino provincias



españolas en ultramar. Como tales provincias, en su administración, desarrollo y quehacer diario generaron una densa burocracia y una gran cantidad de documentación que hoy constituye un tesoro documental que custodian diversos archivos de España y de sus antiguas provincias en América. Trabajando con documentos extraídos de este rico caudal, Lola Higuera visibiliza a las primeras mujeres que viajaron a las Indias, integradas en las expediciones de Colón, Ovando o Menéndez de Avilés. Tales mujeres contribuyeron a la propagación del idioma castellano en América y empezaron a grabar allí la impronta de España difundiendo la cultura de sus tierras de origen (la música, la danza, la gastronomía...) María Estrada, Juana López, María de Vera, Beatriz Hernández, Isabel Rodríguez, Beatriz Bermúdez son algunos de los nombres de este elenco presentes en estas páginas que glosamos.

Como ya señalamos antes, el elemento femenino en América adoptó perfiles muy diversos: hubo mujeres guerreras, conquistadoras, exploradoras y fundadoras de ciudades por México, Perú, Bogotá, el Río de la Plata, Chile, el Amazonas, el Pacífico –como Isabel de Barreto– y otros parajes. Algunas se trasladaron con sus maridos o sus familiares; otras se reunieron posteriormente con ellos, como María Álvarez de Toledo, esposa de Diego Colón; Beatriz de la Cueva, mujer de Pedro de Alvarado, o Isabel de Bobadilla, cónyuge de Pedrarias Dávila; también las hubo oriundas de aquellas tierras –entre ellas la Malinche, que durante un tiempo fue la mano derecha de Hernán Cortés–, y monjas o enseñantes de niñas indígenas y mestizas, además de adelantadas, gobernadoras o virreinas, como Juana de Zúñiga, Beatriz de la Cueva o Isabel de Bobadilla y Peñalosa.

Tras de su propósito en apariencia humilde, el libro esconde un ingente trabajo de investigación, gracias al cual se rescata del anonimato a mujeres cuya contribución fue decisiva en el desarrollo de las Indias durante los primeros tiempos de presencia española. Mujeres cuyos nombres yacían en el olvido en razón de la indiferencia de una historiografía que hasta no hace mucho no ha reparado sino en los hombres como sujetos de la historia. Afortunadamente, de un tiempo a esta parte, la presencia femenina, de forma lenta pero segura, va ensanchándose en la producción historiográfica, ocupando el puesto que, por derecho propio, le corresponde en nuestra rica y apasionante historia. *Despertar del olvido* viene a ser otro hito en ese camino.

NICIEZA FORCELLEDO, Guillermo. *Leones del mar. La Real Armada española en el siglo XVIII*. Madrid-Puebla (México), Edaf-Algaba Ediciones (ISBN: 978-84-414-4150-7), 2023, 614 páginas.

Extenso, profundo y exhaustivo estudio de la historia de la Armada en el siglo XVIII, que firma el médico, cirujano y oficial del Cuerpo de Sanidad Militar Guillermo Nicieza Forcelledo.

El libro, que fue Premio Virgen del Carmen en el año 2022, tras un prólogo y una introducción, está dividido en cinco partes: «La Real Armada», «Pañol del contraamaestre», «Escuela de guerra», «Batallas navales» y «Expediciones ilustradas».

La primera parte, «La Real Armada», comienza con una sinopsis del reformismo naval borbónico. Continúa tratando de los barcos de la época, revistando sus denominaciones y características: nombres, advocaciones, anatomía, arboladura, aparejos, velamen, mascarones, patrones de pintura, etc. Y concluye desmenuzando aspectos relacionados con el personal y el manejo de los barcos: organización, cadenas de mando, formación, academias, escuelas, oficiales, pilotos, Cuerpo de Sanidad, dotaciones, uniformes, banderas, navegación, maniobras, instrumentos, artillería, fábricas de cañones y muchas otras materias.

La segunda parte, «Pañol del contraamaestre», está dedicada al personal a bordo y a diversas facetas de su vida cotidiana: marinería, tropa, contraamaestres, guardianes, dotaciones de las piezas de artillería, ordenanzas, disciplina, motines, castigos, vida a bordo, alimentación, higiene, sanidad, canciones, supersticiones, relaciones con la gente de otras marinas de guerra, etc. La tercera, «Escuela de guerra», se consagra a los combates, desglosándose en análisis sobre tácticas, estrategias, armas navales, zafarranchos, abordajes, batallones de Infantería de Marina, o brigadas de Artillería. En la cuarta, «Batallas navales», se pone el foco en los más destacados encuentros bélicos navales de la época, como Portobelo, Sicié, Espartel, San Vicente, Trafalgar o la carrera del navío *Glorioso*.

Y, en fin, la quinta parte, «Expediciones ilustradas», versa sobre las muchas expediciones realizadas por marinos españoles en el siglo XVIII, para conocer mejor el mundo, cartografiarlo, explotar sus recursos o practicar la filantropía. Aquí se enmarcan empresas tales como la medición del arco de meridiano en el ecuador, en la que intervinieron Jorge Juan y Antonio de Ulloa; las campañas a las costas del noroeste americano, para reclamar los derechos de España sobre aquellas tierras; la búsqueda del Paso del Noroeste que, teóricamente, unía el Pacífico con el Atlántico por el norte de América; la gran expedición de Malaspina y Bustamante, de cinco años de duración, con fines científicos y políticos; las expediciones a Alaska, Nutka, el estrecho de Nuestra Señora del Rosario y Bahía de Núñez de Gaona; y la Real Expedición Filantrópica de la Viruela, organizada y enca-



bezada por Balmis, para llevar a América y al Pacífico la vacuna contra esta enfermedad infecciosa que tantas muertes estaba causando.

Las páginas que reseñamos encierran momentos muy importantes del siglo XVIII, una centuria en la que la Monarquía hispánica supo mirar a la mar de frente y llegó a disponer de una Armada parangonable con las más poderosas, en la que se encuadraron barcos que se contaban entre los mejores de su tiempo. Fue esta una época en la que España se caracterizó por el gran nivel alcanzado en la construcción naval, los barcos, la navegación oceánica, la cartografía, el comercio y el tráfico por mar. Nicieza nos cuenta que la Armada dieciochesca tuvo que cambiar sus un tanto trasnochadas tácticas y doctrina y racionalizar los procedimientos de construcción de barcos; ello se tradujo en la consecución de una marina de guerra de gran nivel, a la altura de las mejores. Felipe V, con Patiño y Gaztañeta, inició el proceso de reformas a principios de siglo; desafortunadamente, tal proceso se paralizaría y, a finales de siglo, la Armada inicia su decadencia debido a la situación política y geoestratégica del momento, unida a la mala gestión de Carlos IV y Godoy.

En definitiva, *Leones del mar* es un magnífico trabajo, muy adecuado para conocer el devenir la Real Armada española en la época dorada de la construcción de barcos de madera y vela. Nicieza Forcelledo lleva a sus páginas las vivencias navales y marineras del XVIII, siglo que, como dice el autor, hasta hace poco era «el gran olvidado» de la historiografía. Aunque nosotros matizaríamos que, hasta hace poco, la historia naval dieciochesca sufría la misma postergación que la de cualquier otra época española del pasado, ya que, salvo contadas excepciones, como el tiempo de los godos, el descubrimiento de América, Lepanto y algún otro acontecimiento muy sobresaliente, la historia naval de España sigue siendo la «gran olvidada» y la «gran desconocida».

CÁNOVAS SÁNCHEZ, Bartolomé y VILLA CARO, Raúl. *La mujer en la mar. Historias de sueños cumplidos*. Ferrol (A Coruña), Bitá, 2022, 244 páginas.

Bartolomé Cánovas Sánchez, antiguo director del Museo Naval de Ferrol y capitán de navío retirado, y Raúl Villa Caro, doctor ingeniero naval y capitán de la marina mercante, firman a dúo este trabajo sobre las mujeres y el mar, un binomio conflictivo a lo largo de la historia, hasta el punto de que muchas, para navegar, tuvieron que esconder su condición femenina, aunque bien es verdad que otras lo hicieron sin veladuras ni tapujos. Las mujeres que pueblan las páginas de este libro fueron –y son– personajes soñadores, emprendedores, valientes y echados para delante que, arrojando los peligros, y a despecho de los convencionalismos sociales, no dudaron en cumplir su vocación marinera.

El libro comienza hablando de las mujeres que combatieron en galeras, grupo del que es exponente María la Bailaora, presente en el combate de

Lepanto de 1571. Después pasa a ocuparse de las que viajaron con Colón en alguna de sus expediciones al otro lado del Atlántico, y de las que tomaron parte en la colonización de las tierras descubiertas, con nombres como María Escobar, María de Toledo, María de Estrada y otras, algunas de las cuales merecen un capítulo aparte. Tales son los casos de Catalina de Erauso, *la Monja Alférez*, quien, tras escapar de un convento, vestida de hombre se fue a América, donde actuó como un valeroso —a la vez que pendenciero— soldado; de Isabel de Barreto, viuda de Álvaro de Mendaña, considerada la primera mujer que ostentó el cargo de almirante; de Ana María Antonia de Soto, que luchó en Trafalgar encuadrada en la infantería de marina, o de Isabel Zendal, que acompañó a Balmis en su expedición filantrópica de la viruela, cuidando de los niños portadores del virus. *La mujer en la mar* también reserva un hueco para las mujeres piratas.



De igual modo hay espacio para la situación presente, en el que los autores tratan distendidamente de las mujeres en la Armada, destacando su plena integración en esta, con representación en todos los grados: oficiales, suboficiales y personal de marinería. Reservan capítulos aparte para las mujeres destinadas en submarinos, en unidades de Infantería de Marina o que ejercen de pilotos de reactores de la Armada, como Patricia Campos Doménech. A continuación llega el turno de las que desarrollan sus cometidos en el seno de la marina mercante. También las hay que son prácticas de puerto, como Macarena Gil, que ejerce estas funciones en el de Algeciras. Otras compiten en deportes náuticos, donde han conseguido importantes trofeos. Y las hay buceadoras, como Lydia Fernández González. También son evocadas en el libro mujeres inventoras de instrumentos relacionados con la mar; como Sarah Mather, que patentó el periscopio, o Martha Coston, que en abril de 1859 patentó un sistema de señales pirotécnicas nocturnas (bengalas marítimas, para entendernos). Concluye la obra con las mujeres con responsabilidades en seguridad marítima y construcción naval.

Muchas de las páginas que comentamos recogen conversaciones de los autores con muchas de las protagonistas de la obra, al hilo de las cuales aquellos enfatizan lo injusta que ha sido la historia con las mujeres sobresalientes de otros tiempos, a las que ha relegado a un olvido casi absoluto. Destacan su voluntad de hierro para colmar su vocación y hacer de la mar su forma de vida, su quehacer diario. Detallan sus esfuerzos para salir adelante, las incom-

RECENSIONES

presiones que hubieron de vencer, las zancadillas que tuvieron que esquivar provenientes de hombres que no entendían su presencia en cargos o trabajos tradicionalmente considerados «cosa de varones». Pero también ensalzan su orgullo al haber logrado satisfacer su vocación marinera, y su alegría al ver sus sueños convertidos en realidad.

En definitiva, *La mujer en el mar* es un libro ameno, que transmite la cercanía de Cánovas Sánchez y Villa Caro hacia las protagonistas de su obra, de estilo llano, en el que es palpable la empatía que suscita en los autores quienes desfilan por sus páginas, cuyos logros, satisfacciones y alegrías hacen propias.



INSTITUTO DE HISTORIA
Y CULTURA NAVAL
ARMADA



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

