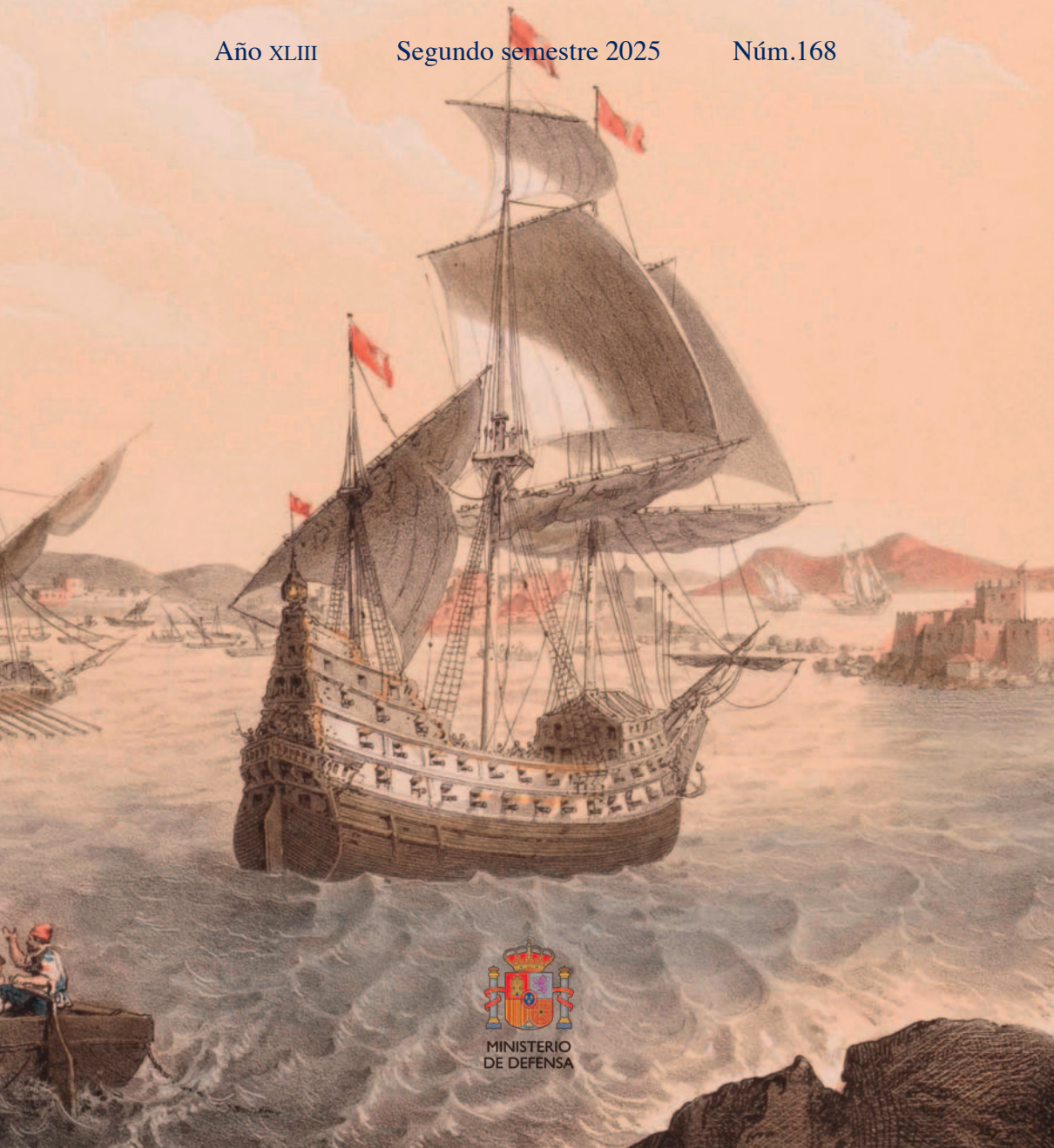


# REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Año XLIII

Segundo semestre 2025

Núm.168



MINISTERIO  
DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XLIII

Segundo semestre 2025

Núm. 168

## 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.<sup>a</sup>  
D. Carlos Martínez Shaw, UNED  
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia  
D. David García Hernán, U. Carlos III  
D. Enrique Martínez Ruiz, U. Complutense  
D. José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez, cap. de navío  
D.<sup>a</sup> Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense  
D. Mariano Cuesta Domingo, U. Complutense  
D.<sup>a</sup> 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 Escrigas Rodríguez, cap. de navío  
D. Carlos Posada Novoa, cap. de navío  
D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel  
D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> Dolores González-Ripoll Navarro, CSIC  
D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Laura Pérez Blanco, marinero.

Publicación semestral: segundo 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.<sup>a</sup> 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: La armada mandada por el comendador García de Loáisía, MNM-4425



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



Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

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

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica semestral 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.

## SUMARIO

|  | <u>Págs.</u> |
|--|--------------|
| NOTA EDITORIAL .....   | 11           |
| <i>Loaysa: aportes sobre el capitán a la Especiería</i> , por Tomás Mazón Serrano .....  | 13           |
| <i>Nueva España y el poder marítimo-naval: armadas y flotas del Atlántico</i> , por Esteban Mira Caballos .....  | 55           |
| <i>El astillero Hong Kong and Whampoa Dock y su relación con la Armada</i> , por Francisco Javier Álvarez Laita .....  | 87           |
| <i>Suministro de fibra de cáñamo en la segunda mitad del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa</i> , por Faustino Acosta Ortega ...   | 115          |
| <i>Procedencia e historial de la lancha cañonera Guardián (ex-Aztec y futura Agramonte)</i> , por Nicolay W. Mitiukov .....  | 149          |
| La Historia Marítima en el Mundo, por Ignacio y Ladislao Mollá Ayuso .....   | 181          |
| La Historia Vivida: <i>Cuando dejamos Guinea Ecuatorial en 1969. El papel decisivo de la Armada</i><br>Noticias Generales  |              |
| Documento: <i>Carta que comprende toda la Isla de Java y la mayor parte de la de Borneo con (...) adyacentes y parte de la de Sumatra (1669)</i> , por Gonzalo Diéguez de Juan ..... | 211          |
| Recensiones: Marcelino González Fernández .....  | 215          |

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Tomás MAZÓN SERRANO** ejerce profesionalmente como ingeniero técnico de obras públicas, labor que compagina con el estudio y divulgación de las expediciones españolas de descubrimiento, especialmente las tocantes al océano Pacífico. Es autor de la web *rutaelcano.com* y de tres ensayos históricos: *Elcano. Viaje a la historia* (2020 y 2022 [ed. ampliada]), *Espinosa. El último capitán de la vuelta al mundo* (2022) y *La vuelta al mundo maldita: la expedición Loaysa* (2024). Asimismo, varios artículos especializados llevan su firma, además de haber impartido más de cuarenta conferencias sobre las expediciones de descubrimiento en foros académicos y extraacadémicos. En 2022 fue reconocido con el Premio Casa Asia, en la categoría de Cultura y Sociedad, y en 2020, con el XI Premio Magallanes-Elcano, del Círculo de Artesanos de Sanlúcar de Barrameda.

**Esteban MIRA CABALLOS** es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla. Miembro correspondiente extranjero de la Academia Dominicana de la Historia (2004) y del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas (2012), pertenece también al consejo de redacción de varias revistas científicas y es asesor cultural de la Fundación Obra Pía de los Pizarro. Ha obtenido numerosos galardones, entre los que destacan el Premio de Investigación Histórica Pedro Cieza de León, el Quinto Cecilio Metello y el de la Cámara de Editores Industriales de México (CANIEM). Está especializado en las relaciones entre España y América en el siglo XVI, materia sobre la que sus libros más recientes son: *Las armadas del Imperio: poder y hegemonía en tiempo de los Austrias* (La Esfera de los Libros 2019), *Hernán Cortés: una biografía para el siglo XXI* (Crítica 2021) y *El descubrimiento de Europa. Indígenas y mestizos en el viejo mundo* (Crítica 2023).

**Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA** es ingeniero industrial con una amplia carrera en el mundo de la consultoría. En la actualidad dirige el Archivo MdR Almirante de Castilla, entidad dedicada a los estudios de temática naval, relativos a materias tanto actuales como históricas. Entre sus trabajos en relación con la historia naval, cabe destacar: *Buques internados en España en las dos guerras mundiales*, *Los desembarcos en Baleares en la guerra civil española*, *Las unidades anfíbias en la Armada española* y *Los planes navales de la República y la defensa de las Baleares*, todos ellos en colaboración con M.<sup>a</sup> Luisa Medina Arnáiz. Es asimismo autor del orden de trescientos artículos sobre dicha materia, recogidos en publicaciones como la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, la *Revista Española de Historia Militar* o *Tecnología Militar*.

**Faustino ACOSTA ORTEGA** es doctor en Ciencias Económicas por la Universitat de Barcelona (UB), ingeniero técnico naval y máster en Historia Contemporánea. Ha desarrollado su carrera profesional en puestos de gestión para la Asociación Nuclear Ascó-Vandellós. Simultáneamente, ejerció como profesor asociado a la UB y participó en misiones del Organismo Internacional de la Energía Atómica en Egipto y para Irán. Ha sido galardonado con el nombramiento como embajador de la Marca Ejército y en la actualidad actúa como delegado en Tarragona de la Real Liga Naval Española. Ha publicado diversos artículos sobre temas de historia naval y militar del siglo XIX, en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, la *Revista de Historia Militar e Historia Digital*, y sobre el desarrollo de la energía nuclear en España en *Llull. Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas* y en la *Revista de Historia Industrial/Industrial History Review*, además de coordinar la obra colectiva *Historia de la industria nuclear española*.

**Nicolay W. MITIUKOV** es máster en Historia y doctor en Ciencias Técnicas. Su interés investigador se centra en la historia de la flota española en los siglos XIX y XX, ámbito en el que se encuadran varias decenas de monografías sobre buques españoles de guerra en Rusia y Polonia; de entre tales monografías, han visto la luz editorial en España *Las lanchas torpederas soviéticas de la clase G-5 durante la guerra civil española* (2021, en colaboración con A. Anca Alamillo y C. Castroviejo Vicente) y *La escuadra rusa comprada por Fernando VII en 1817* (2009, en colaboración con A. Anca Alamillo). N.W. Mitiukov es miembro correspondiente de la Real Academia de la Mar y de la Academia de Ciencias Militares de Rusia.

**Ignacio MOLLÁ AYUSO** es comandante de Infantería del Ejército de Tierra en situación de retirado. Durante los años que ejerció la profesión militar, ocupó destinos operativos en los Regulares de Ceuta (con el empleo de teniente); como «boina verde», en el Grupo de Operaciones Especiales de Colmenar Viejo, y como capitán profesor, en la Academia Especial Militar de Villaverde, en Madrid. Pasó a la reserva transitoria con el empleo de comandante, dedicándose, ya en la vida civil, a la formación de empresa en las áreas de Habilidades Directivas y Gestión Comercial. Es autor de *Colón emprendedor. El Almirante como hombre de empresa*, publicado por Trébede Ediciones en 2023.

**Ladislao MOLLÁ AYUSO** es comandante de Infantería del Ejército de Tierra en situación de retirado. Durante los años que ejerció la profesión militar, ocupó destinos operativos en la Brigada Paracaidista (con el empleo de teniente) y, como capitán, en la Academia de Infantería y el Cuartel General del Ejército. Formó parte de las primeras misiones españolas en el extranjero (concretamente en Angola e Irak). Pasó a la reserva transitoria con el empleo de comandante, dedicándose, ya en la vida civil, a la formación de empresa en las áreas de Habilidades Directivas y Gestión Comercial. Es autor de *Querer para vender: 134 impulsos que te harán disfrutar como vendedor*, publicado por Dobleerre Editorial en 2015.

## 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

## RELACIÓN DE REVISORES EXTERNOS QUE HAN COLABORADO EN LA SELECCIÓN DE LOS ARTÍCULOS EN LOS AÑOS 2023 Y 2024

ALCÁNTARA BOJORGE, Dante Alberto. Universidad de Sonora, México  
ALFARO ZAFORTEZA, Carlos. King's College, Londres  
ALFONSO MOLA, María Dolores. Universidad Nacional de Educación a Distancia  
ÁLVAREZ-COCA GONZÁLEZ, María Jesús. Archivo Histórico Nacional  
AMAYA PALACIOS, Sebastián. Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín, Colombia  
ANCA ALAMILLO, Alejandro. Investigador naval  
ARÉCHAGA ARÉCHAGA, Carmen. Archivo Histórico de la Asamblea Española de la Orden de Malta  
AYALA MARTÍNEZ, Carlos de. Universidad Autónoma de Madrid  
BERNAOLA MARTÍN, Íñigo. Universidad Nacional de Educación a Distancia  
BUNES IBARRA, Miguel Ángel. Consejo Superior de Investigaciones Científicas  
BUTRÓN PRIDA, Gonzalo. Universidad de Cádiz  
COELLO LILLO, Juan Luis. Investigador e historiador naval  
CONDE MORA, Francisco Glicerio. Universidad de Cádiz  
DEYÁ BAUZÁ, Miguel José. Universidad de las Islas Baleares  
DÍAZ DE RÍO ESPAÑOL, Jesús. General de Infantería de Marina (retirado)  
FERNÁNDEZ DÍAZ, Victoria. Universidad de Valencia  
FLORISTÁN IMIZCOZ, Alfredo. Universidad de Alcalá de Henares  
FONT GAVIRA, Carlos Alberto. Archivo General de Andalucía  
GARCÍA SANZ, Carolina. Universidad de Sevilla  
GARCÍA SANZ, Fernando. Consejo Superior de Investigaciones Científicas  
GONZÁLEZ CUERVA, Rubén. Consejo Superior de Investigaciones Científicas  
GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino. Capitán de navío (retirado)  
GUIMERÁ RAVINA, Agustín. Consejo Superior de Investigaciones Científicas  
HERMOSO CUESTA, Miguel. Universidad Complutense de Madrid  
HERNÁNDEZ RUIGÓMEZ, Almudena. Universidad Complutense de Madrid  
ILLÁN MARTÍN, Magdalena. Universidad de Sevilla  
JORGE PENADO, David. Centro de Estudios Históricos. El Colegio de México  
LA PARRA LÓPEZ, Emilio. Universidad de Alicante  
LAGO-NOVÁS DOMINGO-DULCE, Juan. Asociación de la Carta de Juan de la Cosa  
LÓPEZ DE LA ASUNCIÓN, Miguel Ángel. Asociación Española de Historia Militar (ASEHISMI)  
LÓPEZ DÍAZ, Juan Ángel. Coronel de Infantería de Marina (retirado)  
LÓPEZ MARTÍN, Sergio José. Universidad de Cádiz  
MARTÍNEZ DE SALINAS ALONSO, María Luisa. Universidad de Valladolid  
MARTÍNEZ-ESPARZA BELIZÓN, Juan Antonio. Coronel de Infantería de Marina  
MESA SANZ, Juan Francisco. Universidad de Alicante  
MORADIELLOS GARCÍA, Enrique. Universidad de Extremadura  
MORALES FOLGUERA, José Miguel. Universidad de Málaga  
MORENO JERÍA, Rodrigo. Universidad Adolfo Ibáñez. Santiago, Chile  
MOYA SORDO, Vera. Universidad Nacional Autónoma de México  
NIETO SÁNCHEZ, Carlos. Soberana Orden de Malta  
ORTEGA DEL CERRO, Pablo. Universidad de Cádiz  
PALACIO RAMOS, Rafael. Universidad de Cantabria  
PEÑALVA ACEDO, Jorge. Universidad de Murcia  
PÉREZ FERNÁNDEZ, Rodrigo. Universidad Politécnica de Madrid

PORRO GUTIÉRREZ, Jesus. Universidad de Valladolid  
PUELL DE LA VILLA, Fernando. Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado-UNED  
RAMOS SANTANA, Alberto. Universidad de Cádiz  
RODRÍGUEZ GARCÍA, José Manuel. Universidad Nacional de Educación a Distancia  
RODRIGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón. Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia  
SÁNCHEZ CORRALLEJO, Juan Carlos. Federación Española de Historia Moderna (FEHM)  
URQUIJO GOITIA, José Ramón. Consejo Superior de Investigaciones Científicas  
VERGARA UNDURRAGA, Patricio José. Universidad de los Andes, Chile  
WANDOSELL FERNÁNDEZ DE BOBADILLA, Gonzalo. Universidad Católica San Antonio de Murcia  
ZULETA CARRANDI, Joaquín. Universidad de los Andes. Bogotá, Colombia

# NOTA EDITORIAL

Cerramos con este número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL el presente año, primero en el que su difusión ha pasado a ser semestral. Esta vez ocupa nuestra portada la imagen de la salida desde La Coruña, el 24 de julio de 1525, de la armada mandada por el comendador García de Loaysa; su objetivo era tomar y colonizar las islas Molucas, ricas en especiería, cuya propiedad era disputada por las coronas de Castilla y Portugal. Con Loaysa iba también Juan Sebastián de Elcano, como capitán de la segunda nao. Ambos murieron en el viaje con poca diferencia de tiempo. El artículo que abre la REVISTA reivindica la figura del primero, aportando argumentos que despejan las sospechas de nepotismo que pudieran cernearse sobre su nombramiento como capitán general de la expedición, al ser antepuesto al propio Elcano.

Siguen otros artículos sobre la estrategia defensiva implementada por la Monarquía hispánica para asegurar las rutas comerciales con el rico virreinato de Nueva España; la utilización por parte de la Armada del astillero Hong Kong and Whampoa Dock, situado en esta colonia británica, para suplir la falta de capacidades del arsenal de Cavite, única instalación fabril de la Armada en las islas Filipinas; y la política de acopio de un material básico para sostener el importante incremento de la construcción naval que la Real Armada experimentó en el XVIII: el cáñamo. Cierra esta sección un trabajo sobre la lancha cañonera *Guardián*, integrante de las fuerzas sutiles de la isla de Cuba durante la guerra del 98.

La sección La Historia Viva nos relata un momento de la historia de España que, si bien es relativamente reciente, resulta en general poco conocido: la evacuación de Guinea Ecuatorial en 1969. En esta operación, las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil consiguieron evacuar a casi siete mil personas con el balance de un solo fallecido; España fue felicitada por el secretario general de la Organización de la Unidad Africana, encargado de vigilar el proceso, que afirmó: «Es la primera vez, en todos los años de mi gestión, que tengo que felicitar pública y privadamente a una potencia administradora».

Por último, las Noticias Generales repasan las últimas actividades del Instituto de Historia y Cultura Naval, entre las que podemos destacar las últimas Jornadas de Historia Marítima, las LXXI, que en esta ocasión tuvieron lugar en el Museo de Navarra, en Pamplona, y trataron sobre la importancia de la logística a lo largo de la historia de la Armada.

# Impresión Bajo Demanda

## Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:  
Enviar un correo electrónico a **publicaciones.venta@oc.mde.es** especificando los siguientes datos:

**Nombre y apellidos**  
**NIF**  
**Teléfono de contacto**

**Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos**

**Dirección de facturación (si diferente a la dirección de envío)**

**Título y autor de la obra que desea en impresión bajo demanda**

**Número de ejemplares que desea**

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como, instrucciones para realizar el pago del mismo.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a: **publicaciones.venta@oc.mde.es** el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido, así como la factura definitiva.

## Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

*Dirección de envío:  
(sólo si es distinta a la anterior)*

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



Publicaciones de Defensa  
Camino de los Ingenieros, 6 • 28047 Madrid  
Teléfono: 91 364 74 27 (Pedidos)  
publicaciones.venta@oc.mde.es

# LOAYSA: APORTES SOBRE EL CAPITÁN A LA ESPECIERÍA

Tomás MAZÓN SERRANO  
Ingeniero Técnico de Obras Públicas  
Villanueva de La Serena (Badajoz, España)  
Recibido: 24/05/2025 Aceptado: 20/07/2025

## Resumen

El cronista de Indias Gonzalo Fernández de Oviedo dijo de él que se trataba de un «buen caballero, y persona de experiencia en la guerra de la mar y de la tierra». Sin embargo, es muy poco lo que hasta el momento se ha podido concretar acerca de la trayectoria vital de García Jofré de Loaysa, capitán general de la expedición castellana enviada a la Especiería en 1525. Por ello, con este artículo se pretende exponer el resultado del estudio en archivos históricos y cronística, dedicado a intentar indagar quién fue, tanto en su faceta personal como al servicio de Carlos I y de la Orden de San Juan –la prestigiosa institución militar a la que pertenecía–, lo que nos ayudará a comprender las razones que llevaron a su elección al frente de una expedición tan insigne en su tiempo.

*Palabras clave:* Loaysa, Elcano, Pacífico, navegación, Especiería, s. XVI.

## Abstract

The Spanish chronicler Gonzalo Fernández de Oviedo said of him that he was a «good knight, and a person with experience in both naval and land warfare». However, very little has been concretely established about the life path of García Jofré de Loaysa, the general captain of the Castilian expedition sent to the Spice Islands in 1525. Therefore, this article aims to present the results of the study in historical archives and chronicles dedicated to attempting to gather information about who he was, both in his personal life and in his service to Charles I and the Order of Saint John –the prestigious military order to which he belonged– and which will help us understand the reasons behind his appointment to lead such a distinguished expedition in his time.

*Keywords:* Loaysa, Elcano, Pacific, navigation, Spice Islands, XVI Century.

## Introducción

Es posible que ninguno de los integrantes de la expedición de Magallanes sospechara que, mientras ellos se encontraban al otro lado del mundo en búsqueda de las míticas islas de la Especiería, en Castilla se empezaba a gestar una nueva armada hacia allí.

Siguiendo la iniciativa de los mercaderes burgaleses Diego de Covarrubias y Juan de Mota<sup>1</sup>, el 7 de diciembre de 1521 Carlos I dispuso que se iniciara la construcción de tres naos para enviar a la Especiería, que habrían de zarpar sin necesidad de esperar a recibir noticias de los de Magallanes. Según ordenaba, esas naos debían diseñarse «a la manera que se acostumbraban de hacer en Portugal, (...) fuertes de función y talle, que soporten muy bien la vela, y que no demanden mucha agua, porque para la navegación que placiendo a Dios con ellas se ha de hacer es así necesario»<sup>2</sup>.

Para ello se contó con la implicación de dos personas a su vez protagonistas de aquel primer viaje. Se trataba del factor también burgalés Cristóbal de Haro, que se ocuparía del impulso financiero, y del piloto Esteban Gómez, natural portugués, llegado hacía escasos meses tras haber renunciado a proseguir durante la exploración del estrecho de Magallanes, poniendo rumbo de

---

(1) Archivo General de Indias (AGI), Patronato, 46, R.28.

(2) AGI, Contaduría, 425, N.2, R.2, s.f.

vuelta a España. Gómez todavía se encontraba bajo sospecha por ello, pero su experiencia y capacidad lo convirtieron en alguien valioso a quien confiar la fábrica de los nuevos navíos, que con presteza se empezaron a construir a orillas de la ría de Bilbao, en Portugalete.

Esta fue la génesis del segundo viaje que partió desde Castilla hacia la Especiería, aunque todo cambió cuando una sola de las cinco naos que habían partido con Magallanes arribó con la noticia del descubrimiento de las islas de las Especies y, más que eso, haciendo gala del que su capitán afirmaba haberse convertido en su principal logro, es decir, haber «descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo»<sup>3</sup>.

Buena parte de los diecisiete marinos que habían regresado con Juan Sebastián de Elcano en la nao *Victoria* acudieron a Valladolid para ser recibidos por el recién nombrado emperador. Quizá impresionado por su aspecto —«flacos como jamás hombres estuvieron»<sup>4</sup>, en palabras del propio Elcano—, y sin duda animado por las expectativas de venta de las veintisiete toneladas de clavo que trajeron, Carlos V dispuso entonces que aquellos navíos se terminaran y pertrecharan con rapidez, para que zarparan en el mes de marzo de 1523<sup>5</sup>. Sin embargo, esa armada debería reforzarse con tres naves más porque su misión ya no iba a consistir solamente en explorar e intentar regresar con las bodegas cargadas de especias. Eso ya lo había conseguido Elcano y, ahora, los castellanos debían acudir también con el propósito de quedarse y fundar en aquel remoto archipiélago una nueva gobernación, como acostumbraban hacer en Indias. Consciente de que en tan breve plazo sería imposible construir esas tres naves adicionales, ordenó que estas fueran seleccionadas y requisadas en los puertos vascos<sup>6</sup>.

El Emperador tomó entonces otras iniciativas para impulsar el proyecto porque, además, se empezó a hablar no solo de una, sino de varias expediciones que se armarían hacia el Maluco consecutivamente. En este sentido, la medida de mayor calado consistió en la creación de una nueva Casa de Contratación de la Especiería, que se emplazaría en La Coruña con autonomía respecto a la Casa de Contratación de Indias de Sevilla, aunque sus funciones serían similares porque con ella se facilitaría la logística necesaria y se fijaría la futura regulación del comercio de las especias<sup>7</sup>.

---

(3) AGI, Patronato, 48, R.20, f. 2r.

(4) *Ibídem*.

(5) AGI, Contaduría, 426, N.1, ff. 1r-2r.

(6) *Ibídem*.

(7) Archivo Municipal de La Coruña (AMC), sign. Caixa 2618-115. Publicada y estudiada por varios investigadores, según recopilación y análisis de antecedentes en MANSO PORTO (2024).

Por otra parte, Carlos V creó condiciones ventajosas encaminadas a propiciar la entrada de capital proveniente de inversores privados, y para ello dio la que quizá fue una de las claves de la elección de García Jofré de Loaysa como capitán general de la nueva armada al Maluco. Parece que, en contraposición a un Magallanes que había resultado problemático y controvertido antes incluso de partir, esta vez afirmaba que elegiría a alguien de su máxima confianza por tratarse de «un caballero principal de nuestros reinos»<sup>8</sup>, probablemente con el fin de inspirar seguridad a los inversores potenciales.

El objetivo de partir con premura no tardó en demostrarse demasiado ambicioso, y los plazos empezaron a dilatarse. A ello se sumó que Juan III de Portugal no permaneció de brazos cruzados, pues tras la llegada de Elcano empezó a reivindicar la posesión de las islas del Maluco, aunque hasta entonces había mantenido en secreto que varias expediciones portuguesas habían conseguido llegar a ellas<sup>9</sup>. El rey portugués propuso entonces a Carlos V mantener unas reuniones para dirimir a qué reino pertenecía el archipiélago del Maluco, tanto bajo criterios geográficos como jurídicos, según los términos del vigente Tratado de Tordesillas<sup>10</sup>. Fue la que vino a llamarse como Junta de Badajoz-Elvas, celebrada entre abril y junio de 1524, que concluyó sin ningún acuerdo y con la impresión entre los castellanos de que se había tratado de una maniobra premeditada de los lusos para ganar tiempo, buscando consolidar su presencia en las islas antes de que los castellanos pudieran regresar (LÓPEZ DE GÓMARA: cap. C).

Fue entonces cuando se recobró el impulso decidido que permitiría zarpar a la nueva expedición desde La Coruña el 24 de julio de 1525, con aquellos tres navíos construidos en Portugalete –nombrados como *Santa María de la Victoria* para el caso de la capitana, la *San Gabriel* y la *Anunciada*– y uno más, probablemente embargado al capitán Juan Nicolás de Artieta<sup>11</sup> y llamado *Sancti Spiritus*, también pertrechado en Portugalete, más otros tres navíos de nueva manufactura construidos en La Coruña, que fueron las carabelas *Santa María del Parral* y *San Lesmes*, y un patache que se vino a llamar *Santiago*. Además, portaron en las bodegas otro patache desmontado en piezas con intención de montarlo en el Maluco<sup>12</sup>.

---

(8) AGI, Patronato, 37, R.6, f. 1v.

(9) Son múltiples los testimonios de ello por parte de supervivientes de la primera vuelta al mundo. Los más detallados quizá sean los de Gonzalo Gómez de Espinosa, León Pancaldo y Ginés de Mafra en AGI, Patronato, 49, R.4.

(10) Torre do Tombo, gav. 18, mc. 2, n.º 15.

(11) Alguien bien conocido por el Emperador puesto que, entre otros servicios, con él había viajado a España desde Flandes en 1517. AGI, Indiferente, 420, L.9, f. 4v.

(12) AGI, Contaduría, 427.

Juan Sebastián de Elcano fue designado capitán de la segunda nao<sup>13</sup>, la *Sancti Spiritus*, pese a que el vasco no había dudado en ofrecerse a ocupar el puesto de capitán general de cualquier nueva expedición hacia el Maluco. Además, cabe subrayar que lo había hecho apenas después de su regreso desde allí<sup>14</sup>, ofreciendo con ello un poderoso argumento para destacar su audacia. Sin embargo, Carlos V terminó eligiendo para el puesto a alguien próximo a quien conocía bien y que, además de servir como gentilhombre de su casa, ejercía de comendador para la Orden de Caballeros Hospitalarios de San Juan. Se llamaba García Jofré de Loaysa –o Loaísa–. Antes de la partida se le añadió el cargo de gobernador del Maluco, para el cual desde el Consejo de Indias se habían manejado otros candidatos<sup>15</sup>. De este modo, Loaysa acabaría viajando con billete solo de ida, dado que debería permanecer en el archipiélago organizando esa nueva gobernación.

¿Quién fue este capitán y por qué apareció en escena al frente de esta expedición? La historiografía nunca ha aclarado cuáles fueron los méritos que le llevaron a ser elegido para asumir estas altas responsabilidades. Por el contrario, sobre él han recaído recurrentemente insinuaciones acerca de lo que parece tratarse de un caso de nepotismo, por la semejanza de su nombre con el del por entonces presidente del Consejo de Indias y confesor personal del emperador Carlos V, el talaverano García de Loaysa y Mendoza. Sin embargo, como vamos a pasar a detallar, la trayectoria de frey García Jofré de Loaysa lo convertía en un excelente candidato al puesto con independencia de ese hipotético nepotismo.

## García Jofré de Loaysa y la Orden de San Juan

Para entender a García Jofré de Loaysa resulta necesario acercarse, aunque sea brevemente, a la institución a la que perteneció: la Orden de San Juan. Fundada en torno al año 1048, y reconocida por el Papa en 1113, esta organización –en nuestros días conocida como la Soberana y Militar Orden Hospitalaria de San Juan de Jerusalén, de Rodas y de

---

(13) Aunque el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo afirmó que además iba como piloto mayor, si nos atenemos a la documentación archivada, este cargo recayó exclusivamente en Rodrigo Bermejo, por entonces piloto de la Casa de Contratación de Indias.

(14) Archivo Histórico de Euskadi. Localización: doña Anne-Marie Christophe Lardizabal; fondo: Archivo de la torre de Laurgain, Lardizabal, Anexo, Olim 15, 09.

(15) Don Íñigo Manrique, alcaide de Málaga y, en caso de que no aceptase, don Miguel de Herrera, alcaide de Pamplona. AGI, Patronato, 37, R.11.

Malta— es considerada una de las más antiguas del mundo, solo superada por la Iglesia de Roma.

En sus inicios, la orden se dedicó a la atención de peregrinos cristianos en Tierra Santa, actividad que inspiró el sobrenombre de «hospitalarios» dado a sus caballeros. Sus miembros encarnaban el ideal medieval del *miles Christi*, soldados consagrados a la fe, combinando la vida monástica con el compromiso militar. Con el paso de los siglos, la vida de los caballeros sanjuanistas se fue secularizando (BARQUERO GOÑI: 2009), aunque la actividad bélica continuó siendo central. Tras la pérdida de Tierra Santa y un breve asentamiento en Chipre, la orden estableció su sede en Rodas en 1309.

Expertos en la guerra naval, en la cual volcaban su gran capacidad económica, sus caballeros no solo rechazaban con éxito los ataques otomanos defendiendo este enclave estratégico en el Mediterráneo oriental, sino que imponían un notable hostigamiento naval sobre sus adversarios.

A la función de combatir a los infieles se adhirió el carácter de custodia de la esencia de lo noble. La pertenencia a la orden exigía una nobleza demostrada, acreditando linaje en los cuatro abuelos. Este requisito la convirtió en una de las instituciones más elitistas de su tiempo. De hecho, de entre todas las órdenes militares se trataba de la más exigente en este sentido, lo que otorgaba a sus caballeros un enorme prestigio social, dado que no solo encarnaban los más altos valores de la época en su quehacer diario, sino que lo hacían desde una institución que certificaba la limpieza del linaje y del honor y que, por tanto, era emisora y garante de privilegio y reconocimiento social (RIVERO RGUEZ.: 2009).

Los caballeros vestían de negro en la vida diaria y de rojo en el combate, siempre mostrando sobre el pecho la cruz blanca de ocho puntas u «octógona»<sup>16</sup>, símbolo de las bienaventuranzas. Estaban excluidos del ingreso «quienes no fueran gallardos y bien compuestos de cuerpo, hechos a las fatigas, de salud próspera, de sano intelecto y adornados de buenas costumbres»<sup>17</sup>. Desde el siglo XIV, los caballeros estaban obligados a «correr las caravanas», nombre que daban a sus habituales patrullas

---

(16) AGUIRRE, Domingo de. *Descripción histórica del Gran Priorato de San Juan Bautista de Jerusalén en los reynos de Castilla y León*. Biblioteca del Palacio Real, IBIS RB II/1541.

(17) *Códice del sacro militare Ordine Gerosolimitano riordenato per comandamento del Sacro Generale Capitulo celebrato nell'anno MDCCLXXVI, sotto gli auspici di Sua Altezza Eminentissima il Gran Maestro Fra Emanuele de Rohan*. Malta, 1787, título II, III, p. 40.

navales en las galeras de la orden (BROGINI: 2009).

Como veremos, gracias a ello García Jofré de Loaysa debió de adquirir gran experiencia en la guerra de galeras, aunque esto solo podamos inferirlo a la vista de sus actuaciones en servicio directo a Carlos I, que se encuentran bastante bien documentadas. En cambio, resulta ciertamente difícil seguir el rastro documental de su actividad para la orden, quizá a causa del incendio y destrucción que las tropas francesas provocaron en el archivo de Consuegra durante la guerra de la Independencia.

Al servicio de la orden, Loaysa alcanzó el rango de comendador, cuya función consistía en administrar los bienes de una encomienda, es decir, un gran latifundio de cuyos ingresos se destinaba una parte a la sede central de la orden, que con ello fue consolidando un inmenso patrimonio. A efectos organizativos, los comendadores estaban subordinados a los priores de cada «lengua» o división territorial; la máxima autoridad era, y sigue siendo, el Gran Maestre.

Debemos acudir a dos reales cédulas, de 1530<sup>18</sup> y 1531<sup>19</sup>, respectivamente, para encontrar que la encomienda administrada por García Jofré de Loaysa fue la de Barbalos, en Salamanca. En la primera de ellas, la esposa de Carlos V, doña Isabel de Portugal, se dirigía al Gran Maestre para solicitarle que no designase un nuevo titular para esta encomienda y así «no causar



Imagen 1. Caballero sin identificar de la Orden de San Juan. Pintura anónima en el palacio de los marqueses de Mirabel, Plasencia. Fotografía del autor.

(18) AGI, Indiferente, 422, L.14, ff. 79r-79v.

(19) Archivo General de Simancas (AGS), CCA, CED, 85-2, ff. 112v-113r.

perjuicio al comendador Loaysa». Según afirmaba, lo hacía «por ser cosa justa y razonable», dada la esperanza, que se revelaría infundada, de que siguiera con vida. La segunda de estas reales cédulas iba firmada por el propio Emperador e insistía al Gran Maestre en esta misma idea por cuanto, según afirmaba, la orden había nombrado un sustituto a cargo de la encomienda y, en consecuencia, le pedía preservar los privilegios del comendador Loaysa «hasta que no aya nueva cierta que es muerto, y no se haga cosa en su perjuicio de que siendo bibo resçiba agravio».

El Archivo Histórico Nacional conserva unos poderes relacionados con esta encomienda salmantina, otorgados en 1524 –un año antes de la partida de la expedición– y 1530<sup>20</sup>. Este último poder confirma la identidad de frey Luis de Turienzo como comendador sustituto de Loaysa, coincidiendo con lo indicado en la mencionada real cédula de Carlos V. En cambio, en la de 1524 se menciona como comendador a frey Diego Lorenzana, lo cual apunta hacia que Loaysa hubiera sido adscrito a esta encomienda poco después. Por otra parte, la cercanía geográfica de Salamanca a Plasencia, ciudad estrechamente ligada a la familia de Loaysa, refuerza la veracidad de su vínculo con la encomienda salmantina.

La trayectoria vital de Loaysa ejemplifica bien la costumbre que había arraigado a principios del siglo XVI entre los caballeros sanjuanistas, al menos en España, de repartir sus servicios prestándolos no solo a la orden, sino también directamente a su rey. Sobre esta faceta de su actividad vital sí hemos encontrado documentación, y sobre ella vamos a comenzar a tratar.

## Identificación de Loaysa como embajador ante el Gran Turco

Quizá el hecho más sorprendente de cuantos protagonizó el comendador Loaysa fue el de acudir como embajador de Carlos I ante el Gran Turco. A finales de enero de 1519, es decir, mientras los de Magallanes preparaban en Sevilla su partida, él se vio cara a cara con el líder de los otomanos y por entonces principal enemigo de la cristiandad, Selim I. Además, contamos con un relato en primera persona de su viaje y de su encuentro, relato en que el propio Loaysa nos proporciona detalles muy jugosos para conocer no solo al sultán, sino también a él mismo<sup>21</sup>.

---

(20) «Encomienda de Salamanca años 1524-1765». Archivo Histórico Nacional (AHN), OM, 759, s.f.

(21) Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid, Ms-II/2222, ff. 1r-2v. He publicado una transcripción propia en MAZÓN SERRANO: 2024.

Pero antes de ello conviene asegurarnos de la identidad del Loaysa embajador, y vamos a poder hacerlo de forma incuestionable gracias a un coetáneo suyo que así lo dejó escrito. Se trata de Pedro Mártir de Anglería, un humanista en la Corte, al servicio de los Reyes Católicos y después de Carlos I, que mantuvo una extraordinaria red de contactos mediante una intensa actividad epistolar. Sus cartas conforman un gran corpus documental sobre la época, y en ellas el García de Loaysa capitán a la Especiería fue mencionado en repetidas ocasiones como embajador ante el Gran Turco. Decía así Anglería cuando relataba la salida desde La Coruña de la expedición al Maluco en 1525: «El general de la armada, Fr. García de Loáisá, crucífero de San Juan, que hace cuatro años<sup>22</sup> fue enviado por el César de embajador al gran príncipe de los turcos ...» (MÁRTIR DE ANGLERÍA: 1944, p. 627).

El cronista volvería a mencionar como embajador a «García, de apellido Loaysa, comendador de San Juan» en las epístolas 632 y 641 recopiladas en su *Opus Epistolarum* (1670). En la última de ellas explicaba que se entrevistó con él tras su regreso a Barcelona, donde el comendador le contó personalmente su encuentro con el líder otomano. De hecho, algunas de las expresiones que utilizó Anglería en este escrito para describir a Selim I coinciden con las que encontraremos en la mencionada relación del propio Loaysa sobre su viaje.

El motivo de la embajada fue el espionaje. Loaysa acudió al corazón del Imperio otomano para recabar información acerca de las fuerzas enemigas e intentar averiguar si el sultán pretendía atacar la isla de Rodas. Tenía por tanto todo el sentido que Carlos I hubiera elegido para ello a alguien de su confianza, pero a la vez también de la Orden de San Juan. Nos lo explica el cronista Bartolomé Leonardo de Argensola, que decía así:

«Tratando entonces la cristiandad de juntar sus fuerzas para destruir o expugnar al turco, era forzoso que precediese noticia verdadera del estado de su fortuna, para lo cual sería estratagema importante enviarle un embajador. Buscando pues persona del juicio y esfuerzo convenientes a un discreto explorador, lo halló en la Religión Militar de San Juan, y allí escogió al comendador don García Jofré de Loaysa» (ARGENSOLA: 1630, p. 564).

Según esta crónica, de nuevo la correlación del Loaysa embajador con la del Loaysa capitán de la expedición al Maluco no ofrece lugar a dudas,

---

(22) En realidad, hacía seis años del suceso, los comprendidos entre el año de la partida hacia la Especiería (1525) y el del regreso de la embajada a Edirne (1519).

puesto que más adelante leeremos que «no solamente el comendador frey García de Jofré ejecutaba por tierra los intentos que se le acometían del servicio del rey, sino por la mar con toda perfección como lo veremos en el año de 1525 que, siendo general de una armada, atravesó por los más incógnitos senos del océano» (ib., p. 674).

Evidentemente, hubo que buscar una razón para justificar el viaje ante el Gran Turco, para lo cual se recurrió a unos propósitos similares a los ya argüidos en dos ocasiones recientes: la embajada de Pedro Mártir de Anglería de 1501 ante el soldán mameluco de Egipto, enviada por los Reyes Católicos (SHABAN MURSI: 2011), más otra posterior encargada por la Orden de San Juan al comendador castellano frey Diego de Lorenzana en 1516 (ARGENSOLA: 1630, p. 565) –a quien ya hemos mencionado como titular de la encomienda de Barbalos en 1524–. En ambos casos se pretendió que no se persiguiera a los cristianos que acudían en peregrinación a los Santos Lugares, y evitar represalias contra los coptos. Tras la reciente conquista de Egipto por los otomanos, había quedado sin efecto lo acordado en aquellas embajadas, así que Carlos I encontró en ello el propósito a declarar ante el Gran Turco.

Según el propio Anglería contaría en una de sus cartas, el joven rey le propuso inicialmente a él mismo repetir como embajador, aunque él declinó el encargo por su avanzada edad (MÁRTIR DE ANGLERÍA: 1670, epíst. 627). Fue entonces cuando Loaysa entró en escena. La carta que Carlos I le entregó para el Gran Turco le refería de este modo: «Enviamos a vos por nuestro enbaxador al comendador fray García de Aloysa, gentil onbre de nuestra casa real llevador de la presente. (...) Rogamos le mandéis oyr e dar crédito entero»<sup>23</sup>.

Esta carta fue fechada en Zaragoza el 5 de noviembre de 1518, así que a continuación Loaysa completó los últimos preparativos para el viaje y partió sin más demora dos días después. Por cronística recibimos una última y breve noticia de ello a través de Gonzalo de Sandoval<sup>24</sup>.

### *El viaje hasta Adrianópolis*

A continuación, seguiremos la relación propia del comendador sobre el viaje hasta Adrianópolis y su encuentro con el Gran Turco, la cual

---

(23) Ambas en la Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid, Ms-II/2222, f. 1r.

(24) «Estando el Emperador en Zaragoza embió a fray Garcijofre de Loaysa, cavallero de la Orden de San Juan, con cartas al Gran Turco Solimán [sic por Selim]». SANDOVAL: 1634, ff. 136-138.

comienza así: «En siete días del mes de noviembre, año del nacimiento de Nuestro Salvador Jesucristo de myll e quinyentos e dies e ocho años, partí de la çibdad de Çaragoça, que es en España».

Durante los primeros trece días cabalgó nada menos que 1.500 km hasta la ciudad italiana de Ancona, a orillas del mar Adriático. Desconocemos la edad de Loaysa, pero la distancia recorrida sugiere su buena condición física en este momento, más aún si tenemos en cuenta que el viaje incluyó el paso de los Alpes.

En Ancona tomó una carabela hasta Ragusa –hoy Dubrovnik–, donde tuvo que esperar doce días hasta recibir un salvoconducto que le permitiera adentrarse en los próximos territorios bajo el poder del Gran Turco, salvoconducto que le fue entregado por el embajador otomano en aquella región. Cuando al fin marchó de Ragusa, contaba Loaysa que fue escoltado con toda honra, puesto que «salieron conmigo muchos gentiles onbres ragusinos, que me acompañaron hasta el último de sus confines».

La marcha desde entonces fue mucho más lenta. Pese a ello, la relación de Loaysa resulta parca en detalles, aunque no deja de señalar lo mucho que le llamaron la atención Bosnia y Serbia, por su gran fertilidad y, en el caso de la primera, también por la cantidad de plata que se extraía de sus minas. Finalmente, el 28 de enero de 1519, la ciudad de Adrianópolis apareció ante su vista en la confluencia de tres ríos, extendiéndose entre la ladera de una montaña y un valle llano para dar morada a «hasta ocho o nueve myll vecinos».

Conforme se acercaba, acudió a su encuentro el que dijo ser un hombre principal de la corte de Selim I, quien le escoltó y le llevó hasta un alojamiento que Loaysa describió como «honrrada posada». Tardó al menos tres días en ser recibido por el Gran Turco, durante los cuales tuvo ocasión de entrevistarse personalmente con dos de sus ministros principales.

### *Cara a cara ante el Gran Turco*

Al fin llegó el momento. Un nutrido número de caballeros acudió para acompañarle hasta el palacio de Selim I. Una vez allí, le hicieron esperar en una gran sala hasta que el líder otomano estuviera listo para el encuentro. La actitud que tomaron entonces con Loaysa tanto sus guardias como sus principales ministros podría dar a entender que su presencia les resultaba cuando menos inquietante. No se fiaban de él, algo por otra parte bastante comprensible si tenemos en cuenta a qué se dedicaban los caballeros de la Orden de San Juan. Según Loaysa contó, primero trataron de

tomarle la carta que traía de Carlos I y, aunque en principio se negó, terminó accediendo a ello por evitar sospechas de que estuviera envenenada. Tardaron quince minutos en devolvérsela –para su enojo, «quasi mal cerrada»–, y entonces le preguntaron si iba armado. Pese a negarlo, llegaron incluso a cachearlo, ante lo cual Loaysa sacó a relucir su dignidad y, a riesgo de malograr tan largo viaje, dijo que «si de my avía alguna sospecha e la tenyan, que lo mejor e más seguro era no entrar donde estaba el gran señor». Le apaciguaron diciendo que aquello no era más que una costumbre en aquella corte y que, por supuesto, no dudaban de él.

No cabían más precauciones, así que Loaysa fue conducido por fin a la sala en que esperaba el Gran Turco. Este se encontraba sentado sobre una almohada en mitad de una tarima central, flanqueada por un arco y una cimitarra, únicos ornamentos con los que contaba el salón, que le pareció vacío y «sin ningún aparato». El aspecto del sultán decepcionó al caballero sanjuanista, que lo describió como alguien enclenque, enfermizo y deforme:

«Es el turco de hedad de quarenta hasta çinquenta años, poco más o menos. Su persona es de muy dimynuydo e pequeño cuerpo. La color del rostro es como de onbre que ha tenydo tiriçia. Los ojos de la mysama forma. Tiene la frente muy ancha [y] los ojos grandes, tanto que causan en su persona estas dos diformidades. Es avierto de los pechos».

Tras poner pie en la sala, Loaysa hizo una reverencia, se adelantó un poco y volvió a repetir el gesto. En ese momento, Selim I se levantó, «mas no del todo; abaxó la cabeça bien vaxa, e tornose a asentar». El comendador quiso entonces acercarse más al sultán para tomarle la mano, pero sus ministros se lo impidieron. Algo desconcertado, preguntándose si lo habrían hecho para preguntarle algo, esperó un poco hasta que optó por sacar la carta de Carlos I para entregársela al Gran Turco, aunque uno de los acompañantes de este se precipitó a cogerla.

El nerviosismo era evidente. Loaysa siguió tomando la iniciativa diciendo «cómo el rey católico de España se le encomendava como a quien todo bien deseaba e onrra». Ni por esas pronunció palabra el sultán, así que el comendador rompió el incómodo silencio explicando el fin declarado de su embajada, según el cual Carlos I pretendía obtener garantías de seguridad para los peregrinos a Tierra Santa y los coptos de Egipto. De nada sirvió porque, según Loaysa, «no respondió a todo esto cosa del mundo», así que se detuvo y «quando vi que no respondía ninguna cosa, salime fuera». El comendador dio media vuelta y, sin duda para alivio de los presentes, marchó.

Pese a que el encuentro dio para poco, nuestro caballero terminó recibiendo de Selim I una respuesta formal por carta dirigida al monarca castellano, en la cual aquel lamentaba que este no hubiera otorgado poderes a Loaysa para haber podido cerrar de inmediato el acuerdo que le ofrecía, mediante el que, como compensación, el sultán pedía un trato favorable hacia sus súbditos en las zonas en conflicto<sup>25</sup>.

Por otra parte, las conversaciones que Loaysa pudo mantener durante los días sucesivos en que permaneció en la ciudad antes de emprender el regreso sirvieron para que obtuviera informaciones muy diversas acerca de Selim I. Su opinión en relación con él resultaba contradictoria, puesto que por su aspecto le parecía «benigno e humano», aunque por sus acciones lo describía como alguien cruel («tiene en muy poco mandar matar») y, entre otras cosas, como un mentiroso y un avaro, utilizando expresiones que en nuestros días resultan realmente graciosas, como que «es escaso e mysero cosa yncreyble», «no mantiene cosa que promete» o «es tenydo por myntiroso e quebrantador de su palabra».

En cuanto a las fuerzas de guerra otomanas, Loaysa pudo concretar que en los puertos de Constantinopla y Galípoli se reunían más de 350 galeras, junto con «otros navíos sin cuento», además de fustas para llevar caballos y municiones y un gran número de tropas.

Partió de Adrianópolis el 17 de febrero y, en el momento de hacerlo, recibió como presente de parte de Selim I una aljuba de brocado y cien ducados, que el comendador se vio obligado a tomar por cortesía aunque, según explicó, a continuación regaló todo a unos turcos que había en la posada, «de manera que conmygo no quedó cosa alguna, ducados ny aljuva». Apenas dio datos sobre el regreso, salvo que embarcó en Salónica y desde allí hizo traslados sucesivos por mar que lo llevaron a Vlöre (Albania), Otranto, Nápoles y Barcelona, donde concluyó el viaje sin que sepamos exactamente en qué fecha.

Según Argensola (1630, p. 674), allí se entrevistó en privado con Carlos I, quien al terminar consideró que la embajada había resultado «de provecho». Por su parte, Pedro Mártir de Anglería (1670, epíst. 641) dejó constancia en una de sus cartas de que Loaysa le relató personalmente los pormenores de la embajada («me dio cuenta detallada de su recorrido», afirmaba). En ella venía a confirmar la opinión causada en el comendador por Selim I, de quien no alcanzó a saber si «hablaba o era mudo», describiéndolo como «falaz, mentiroso y avaro», y también «justiciero y temido de todos».

---

(25) Una copia de esta carta, junto a la relación de Loaysa acerca de su embajada, se encuentra en la Real Biblioteca del Palacio Real de Madrid, Ms-II/2222, f. 1r.

Antes de terminar con el paso de Loaysa por Barcelona, resulta interesante fijarnos en que probablemente coincidió con el de Antonio Pigafetta, también caballero de la Orden de San Juan, que acompañaba a monseñor Chiericati, nuncio del papa León X. Pigafetta pidió allí mismo a Carlos I licencia para embarcarse con Magallanes al conocer que se organizaba su expedición. Según él mismo terminaría explicando en su relación sobre el viaje de la primera vuelta al mundo, en Barcelona embarcó hacia Málaga, y desde allí viajó por tierra a Sevilla, «donde estuve unos tres meses esperando que dicha flota se pusiera a punto para zarpar» (PIGAFETTA: 2012). Aunque no sea una frase muy concluyente en cuanto a las fechas, hace que podamos conjeturar que Loaysa y Pigafetta pudieran haber coincidido en Barcelona durante la primavera de 1519, lo cual daría un sabor especial a este paso del comendador por la ciudad condal.

### **Su primer rastro: de Mesina a Bruselas en 1516**

La gran confianza que Carlos I depositó en García Jofré de Loaysa durante un momento tan reciente de su reinado como finales de 1518, al enviarle como embajador ante el Gran Turco, nos hace entrever que no era esta la primera vez que el comendador ejercía algún servicio para el joven monarca. Tanto es así que vamos a encontrar documentado que Loaysa acudió desde Mesina hasta Bruselas para entrevistarse con él en la primavera de 1516, es decir, poco después de la muerte de Fernando el Católico.

El comendador acudió enviado por el valenciano don Hugo de Moncada, virrey de Sicilia por nombramiento del rey Fernando y, a la vez, prior de la Orden de San Juan —es decir, alguien de un perfil bastante parecido al del propio Loaysa—. Lo hizo para poner al corriente al heredero de la revuelta sufrida en la ciudad siciliana de Palermo tras conocerse la muerte del monarca, a la vez que para darse a conocer, ofrecerle lealtad y buscar su confirmación en el cargo. Decía así Moncada en abril de 1516: «A V.A. escribí con el comendador Loaysa, que envié a besar los reales pies y manos de V.M.»<sup>26</sup>. Además, por otras cartas posteriores que Hugo de Moncada dirigió al joven heredero, sabemos que Loaysa permaneció con este en Flandes, como mínimo, hasta julio de ese año de 1516 («suplico a V.A. mande oír de mi parte al comendador Loaysa»<sup>27</sup>, le decía el 20 de julio).

---

(26) Carta de don Hugo de Moncada a Carlos V en que le da las gracias por haberle confirmado en el oficio de virrey de Sicilia. Mesina, abril de 1516. PIDAL y SALVÁ: 1854, p. 166.

(27) *Ibídem*, p. 197.

Es probable que su estancia en Bruselas se prolongara incluso algo más, porque coincidió que por entonces se dirimía allí a quién se propondría como candidato a prior de Castilla de la Orden de San Juan, con dos altas personalidades en liza: Antonio de Zúñiga, hermano del duque de Béjar, y don Diego de Toledo, hijo del duque de Alba. De hecho, estos fueron unos meses muy animados en la corte de Bruselas puesto que, como es bien conocido, acudió hasta allí un gran número de nobles españoles para darse a conocer ante el heredero y tratar de abrirse un hueco entre sus consejeros flamencos. Se fraguaron así las relaciones de poder que pronto se implantarían en España, y García Jofré de Loaysa fue testigo de ello.

### Gentilhombre de la Casa del Rey

Desde su paso por Bruselas en 1516, encontramos al comendador Loaysa registrado como gentilhombre al servicio de Carlos I. Así, figura como «García de Loaysa» en el registro de gentileshombres de la Casa de Aragón del Emperador y de la reina Juana, donde se mantuvo hasta 1523, año en que pasó a formar parte de los gentileshombres de la Casa de Borgoña del Emperador (MTNEZ. MILLÁN: 2000, p. 223).

De este modo, y según hemos adelantado, Loaysa no solo ostentaba un cargo relevante dentro de la Orden de San Juan, sino que además formaba parte de un grupo selecto de hombres de confianza del rey que eran elegidos para prestarle servicios directos, recibiendo por ello una retribución fija. El de los gentileshombres se parecía mucho al cuerpo de continos, aunque ambos grupos se diferenciaban fundamentalmente en que estos últimos trabajaban para el rey por periodos continuados y en exclusividad.

Para reforzar esto, ya hemos visto cómo el propio Carlos I se referiría a él en calidad de gentilhombre en la carta que dirigió al Gran Turco: «Nos enviamos a vos por nuestro embaxador al comendador fray García de Aloysa (*sic*), gentilonbre de nuestra Casa Real, llevador de la presente, para que de nuestra parte vos hable çiertas cosas que él dirá».

También recibiremos confirmación de su ejercicio de gentilhombre por parte del propio Loaysa, quien al dictar testamento en mitad del océano Pacífico quiso aclarar que el sueldo como tal correspondiente al año en que zarpó la expedición al Maluco se le debía ajustar hasta el día de la partida, y no hasta 68 días más tarde, según había quedado asentado: «Digo e declaro quel maestro de la cámara de Su Mag. está

debdor de más de lo que mys salarios de gentilhombre de Su Mag. están acreídos ...»<sup>28</sup>.

Por el importe que Loaysa declaraba, se le habían pagado más de 6.890 maravedís por aquellos 68 días. Esto nos lleva a calcular que recibía un salario anual de cerca de 37.000 maravedís por el ejercicio de gentilhombre, una cifra meramente simbólica para alguien de su elevado nivel económico, como veremos.

### Capitán de las galeras para la defensa de la costa

En 1517, Carlos I confió en Loaysa para liderar una misión de guerra naval. Se trataba de hacerse cargo de las galeras españolas con el fin de defender las costas del sureste peninsular de la amenaza berberisca. Con ello, el rey trataba de dar respuesta a la voz de alarma lanzada por el concejo de Almería, que le escribió el 21 de marzo de 1517 pidiendo galeras y guardas ante un posible ataque de Barbarroja y los reyes de Fez y Vélez de la Gomera<sup>29</sup>.

Poco después, Adriano de Utrecht y el señor de La Chaulx comunicaban que la amenaza berberisca se centraba en un posible ataque organizado por los reyes de Tremecén, Túnez y «Barbarroja» con ayuda del Turco, manteniéndose la necesidad de defender las costas de Almería<sup>30</sup>. De este modo, Carlos I dispuso el 30 de abril «que las galeras de nuestros reinos estuviesen aderezadas e puestas en orden, e a punto de guerra de todo lo que oviesen menester», y para ello enviaba a Nápoles a don Hugo de Moncada, quien debería entregar las que allí reuniera «a fray García de Loaysa, comendador de la horden de San Juan»<sup>31</sup>, porque, según decía, «de su persona, esperiençia e fidelidad tenemos buena y entera información»<sup>32</sup>.

El 10 de mayo, el rey apremiaba a Adriano de Utrecht y La Chaulx para que estas galeras quedaran listas con cincuenta soldados en cada una a sueldo de la Corona, porque «a tomar las galeras e salir con ellas va el comendador fray García de Loaysa»<sup>33</sup>.

Poco más averiguamos sobre esto, salvo que a 26 de mayo la amenaza berberisca resultaba cernirse sobre la plaza de Orán, que había sido tomada

---

(28) AGI, Patronato, 39, R.1, f. 22v.

(29) AGS, EST, leg., 4, 18.

(30) AGS, CCA, CED, 39, f. 36v.

(31) AGS, CCA, CED, 36, f. 118r.

(32) AGS, RGS, leg, 151704, 43.

(33) AGS, CCA, CED, 39, f. 46v.

en 1509 por iniciativa del cardenal Cisneros, y sobre el resto de las posesiones norteafricanas. Carlos I se mostró entonces resuelto a sofocarla, y puso en alerta a todos los puertos andaluces para que estuvieran atentos a prestar cualquier ayuda que se les solicitara con este propósito<sup>34</sup>.

Aunque carezcamos de información más concreta sobre cómo se terminó resolviendo esta cuestión, el hecho cierto es que no encontramos registrado ningún ataque berberisco durante 1517, así que nos quedaremos con la duda de si fueron los enemigos quienes acabaron retrayéndose, o fue Loaysa con sus galeras quien logró mantenerlos a raya. En todo caso, el hecho de que recibiera este encargo lo apuntala como persona de confianza de Carlos I desde los primeros compases de su reinado, y nos permite atisbar su experiencia previa en la guerra de galeras, sin duda ganada bajo el pendón con la cruz octógona de la Orden de San Juan.

### En discusiones sobre el Santo Oficio en Aragón

Según alcanzamos a averiguar gracias a la ya mencionada crónica de Argensola, tras el regreso de su embajada ante el Gran Turco, Loaysa fue enviado por Carlos I desde Barcelona a Azuara (Zaragoza) para intermediar en un asunto relacionado con el Santo Oficio en el reino de Aragón.

El ordenamiento jurídico de la Inquisición había sido creado tomando como base la legislación castellana, que presentaba algunas incompatibilidades con la aragonesa. El rey se mostraba reacio a atender las peticiones encaminadas a recortar el poder del Santo Oficio en Aragón, según le formulaban los diputados aragoneses y su propio tío-abuelo, hijo ilegítimo de Fernando el Católico, el arzobispo de Zaragoza Alonso de Aragón. Así, según contó Argensola, Carlos I confió de nuevo en la prudencia y experiencia de nuestro comendador para llevarles sus órdenes y tratar de persuadirlos de que abandonaran su postura:

«Al arzobispo don Alonso, su tío, estrechó mucho en esto; y, para mostrarse más, envió con los órdenes al comendador don García Jofre de Loaísa, caballero de valor y prudencia muy experimentado en grandes negocios (...). A 30 del mismo mes [mayo de 1519] les mandó el rey, no sin enojo, que disolviesen la congregación; y aunque el comendador Loaísa acudió a persuadirles, fue sin efecto» (ORDOVÁS ÉSTEBAN: 2013, p. 425).

---

(34) AGS, CCA, CED, 39, ff. 62v-66v.

Como vemos, los aragoneses se mantuvieron en sus trece pese a la postura contraria del rey, que el propio Loaysa les transmitió; y no fue poco su empeño, puesto que se tardó dos años en alcanzar un acuerdo que a la postre no fue más que un parche, toda vez que el asunto no quedó resuelto definitivamente hasta nada menos que 1646 (GASCÓN PÉREZ: 2017).

Según trataremos, cabe añadir que quizá tuviera algo que ver en la elección del comendador Loaysa para este cometido que uno de sus hermanos ejercía un puesto preeminente como delegado en Roma del Santo Oficio castellano. Se llamaba Juan de Loaysa y hablaremos de él más adelante.

### **Gratificado por la conquista de Los Gelves**

Antes de que acabara aquel año de 1519, los servicios de García Jofré de Loaysa fueron requeridos por Carlos I nuevamente para hacer la guerra a los corsarios berberiscos, y esta vez se trataba de pasar al ataque contra una de sus principales bases: la isla de Los Gelves, hoy Yerba, muy próxima a las costas del actual Túnez.

Esta isla había sido objeto de un ataque previo en el año 1510, que resultó fallido y en el que había muerto precisamente otro de sus hermanos, llamado Álvaro de Loaysa. Se trataba del que pasó a la historia como «primer desastre de Los Gelves». Nos extenderemos algo más acerca de este otro hermano cuando tratemos sobre la familia y orígenes del comendador.

Para organizar esta nueva jornada, Loaysa fue enviado a Nápoles con poderes del rey para reunir naves y tropas, pese al temor del virrey Ramón Cardona por dejar desguarnecida la ciudad<sup>35</sup> y a la reciente derrota sufrida por Hugo de Moncada en Cerdeña.

Es curioso añadir que los libros del Consejo de Guerra del Archivo General de Simancas demuestran cómo también se reunieron decenas de navíos en el puerto de Málaga para esta armada, ya desde febrero y marzo de 1519<sup>36</sup>. Y esto enlaza con la historia de la expedición de la primera vuelta al mundo, dado que su por entonces alguacil mayor, Gonzalo Gómez de Espinosa, acudió hasta allí para intentar reclutar tripulantes que se quisieran enrolar con Magallanes aunque, según contó, las autoridades «no le dejaron pregonar» porque, tal como aclaró Elcano, «se hacía una armada para Levante»<sup>37</sup>.

---

(35) Biblioteca Nacional de España (BNE), MSS/20210/11/3. Carta de Ramón Cardona, virrey de Nápoles, a Carlos I. Nápoles, 24 de diciembre de 1520.

(36) AGS, GYM, leg. 3, f. 56r.

(37) AGI, Patronato, 34, R.6.

Loaysa informó de sus gestiones a Carlos I<sup>38</sup> y consiguió que naves y ejército se reunieran en la pequeña isla de Favignana con «una armada de naos que llevaban Diego de Vera y el comendador Loaysa»<sup>39</sup>. Allí pasó el invierno, concluido el cual la armada, por fin, zarpó dispuesta a atacar, liderada por Hugo de Moncada.

La llegada a Los Gelves estuvo marcada por la macabra bienvenida que los musulmanes les tenían preparada, puesto que se dedicaron a desenterrar los despojos de los combatientes españoles muertos en 1510, que mostraban desde la playa al grito de «mirad, perros, estos huesos y sabed que esta isla es sepulcro de cristianos» (SANTA CRUZ: 1920, pp. 267-268).

Si con ello buscaban socavar el ánimo de los españoles, a la vista del resultado estuvieron lejos de conseguirlo. Hugo de Moncada desembarcó engalanado para la guerra según la costumbre de los caballeros sanjuanistas, luciendo una sobrevesta roja repleta de pequeñas cruces octógonas blancas y a lomos de un gran caballo cubierto con la misma tela, y juró vencer o morir en la batalla:

«Salió don Hugo delante de los suyos armado de todas las piezas cubiertas de carmesí, con infinitas cruces blancas sembradas por ellas, un manajo de plumas en el yelmo, y testera de un gran caballo rucio, encubertado de carmesí con cruces blancas, y delante de todos juró vencer la batalla o morir en ella»<sup>40</sup>.

La determinación de Moncada resultó necesaria para obtener la victoria, porque la batalla no fue fácil e incluso acabó resultando herido en un hombro. El ejército oponente estuvo cerca de dar al traste con la ofensiva tras la primera acometida, aunque el desembarco de un segundo grupo de hombres de armas, que permanecía a bordo de las galeras, terminó haciendo doblegar el espíritu del jeque, que finalmente capituló el 25 de mayo de 1520.

Desconocemos cuál fue el papel exacto de Loaysa en la batalla, pero sí sabemos que terminó siendo gratificado. Antes de ello, el comendador

---

(38) No localizo esa carta, pero sí una referencia a ella del propio Carlos I: «La carta que enviastes del comendador Loaysa sobre la provisión de dicha armada ...». Carta de Carlos I al virrey de Sicilia respondiéndole a la noticia de la derrota de la armada de Hugo de Moncada en la isla de Cerdeña. Molins de Rei, 12 de diciembre de 1519. En PIDAL y SALVÁ: 1854, p. 273.

(39) Carta de Carlos V al virrey de Sicilia. Molins de Rei, 8 de noviembre de 1519. *Ibidem*, p. 270.

(40) *Vida del famoso caballero don Hugo de Moncada, por Gaspar de Baeza*. BNE, MS/2102.

regresó a Nápoles con ochocientos infantes que habían integrado la armada, restableciendo así la tropa que antes se había llevado de allí para tranquilidad de su virrey, según este escribió aliviado<sup>41</sup>.

Consta que tanto el propio Hugo de Moncada como el embajador de Carlos I en Roma, Juan Manuel, informaron al rey por carta y añadieron referencias al excelente desempeño de Loaysa y de algunos otros hombres principales, para quienes pedían además algún tipo de compensación.

«El comendador Loaysa vino a Nápoles sobre la paga de la armada, en la cual hay hombres de bien, (...) y a este comendador ya V. Alteza le conoce, que entiende en otras muchas cosas, y son personas a quien V.A. deve mucho y que son para servirle, y que V.A. deve a los tales tenerlos en memoria para hacerles mercedes por dar exemplo a los otros»<sup>42</sup>.

En su respuesta a Moncada, Carlos I decía dar buen crédito a lo que este le había contado acerca de cómo el comendador Loaysa había servido, y prometía guardar memoria de ello para gratificarle<sup>43</sup>. La ocasión no se hizo esperar demasiado, porque al cabo de un año ordenaba desde Brujas que se pagaran a Loaysa cuatrocientos ducados (150.000 maravedís), mediante real cédula dirigida a Juan de Vozmediano, secretario y contador del Consejo de la Santa Cruzada, a cuenta, entre otros servicios, de su participación en la armada de Los Gelves: «Al comendador fray García de Loaysa, 400 ducados de oro de que yo le hago merced por el tiempo que anduvo por mi mandado en el armada que enviamos a Los Gelbes, e en otras cosas contra los moros enemigos de nuestra santa fe católica»<sup>44</sup>.

Sin embargo, Vozmediano se excusó diciendo que los pagos correspondían a los tesoreros, dejando a Loaysa sin cobrar. Este pidió entonces al rey «que lo mandase remediar», así que Carlos I volvió a dirigirse a Vozmediano, desde Bruselas, mostrándose esta vez especialmente molesto y ordenándole el pago a Loaysa, sin mayor dilación, por parte del Consejo de la Santa Cruzada<sup>45</sup>. Ante este nuevo requerimiento, parece ser que todo

---

(41) «Carta de don Ramón de Cardona a Carlos V, dándole cuenta de haber socorrido a mucha gente de la armada de don Hugo. En Nápoles, a 10 de octubre de 1520». En PIDAL y SALVÁ: 1854, p. 303.

(42) Real Academia de la Historia, Colección de Salazar y Castro, A-45, f. 24. Carta de Juan Manuel, embajador de Carlos V en Roma, dirigida a este, en recomendación de Figueroa, de Portuondo y del comendador Loaisa, a 25 de septiembre de 1520.

(43) Carta de Carlos I a don Hugo de Moncada sobre la victoria en Los Gelves, en Bruselas, a 10 de agosto de 1520. En PIDAL y SALVÁ: 1854, p. 298.

(44) AGS, CCA, CED, 58, f. 137v.

(45) *Ibídem*, f. 138r.

se resolvió al fin con rapidez, quedando asentado el pago a Loaysa en los libros de tesorería relativos a las bulas de cruzada recaudadas en Castilla<sup>46</sup>.

Esta será la última pista sobre el comendador que consigamos antes de encontrarlo vinculado con la expedición a la Especiería, y resulta frustrante perder su rastro en un momento tan convulso como este, puesto que a Carlos I se le complicó el reinado con la guerra de las Comunidades, mientras que la Orden de San Juan perdía la isla de Rodas ante el asedio turco, tras seis meses de resistencia heroica. A la vista de lo que conocemos ahora sobre él, sería muy extraño que Loaysa resultara ajeno a estos hechos históricos, aunque averiguar cuál fue su participación queda reservado a investigaciones futuras.

### Sus hermanos Álvaro y Hernando de Loaysa

Los datos relativos a los familiares más próximos del comendador Loaysa nos van a permitir realizar una aproximación más profunda a su figura, y merece la pena detenerse en ello porque encontraremos algunas revelaciones llamativas.

Todo cuanto alcanzaremos a conocer en adelante sobre él emana de un documento clave, que es su testamento o, según él mismo puntualizaba, su «desapropiación de bienes», dictado en mitad del océano Pacífico el 30 de julio de 1526. Esta será la piedra angular de cuanto encontremos después, y en él declaraba varios temas fundamentales.

Conocemos su contenido gracias a la copia que encargó su hermano Hernando de Loaysa al Consejo de Indias desde Plasencia (Cáceres, España), y que en nuestros días queda recogida en un expediente más amplio conservado en el Archivo General de Indias<sup>47</sup> junto a otros documentos relacionados.

En primer lugar, el comendador Loaysa afirmaba en él que, por tratarse de un caballero de la Orden de San Juan, tras su muerte toda su hacienda pasaría a manos de esta. Por ello, se limitaba a pedir al Gran Maestre la donación de algunos de sus bienes a familiares o terceras personas. Este

---

(46) En «Cuentas de 1521 a 1524 de la Bula de San Pedro de Roma correspondientes a Castilla» (AGS, CRU, LEG 447), donde quedó expresado el pago según la orden recibida por real cédula de 30 de abril de 1522. Quiero dar las gracias a mi querida amiga la profesora Adelaida Sagarra por darme a conocer este documento –punto de partida que me llevó a Simancas para obtener las mencionadas reales cédulas en favor de Loaysa–, del que da buena cuenta en SAGARRA GAMAZO: 2013.

(47) AGI, Patronato, 39, R.1, ff. 22r-25v.

no es un dato menor, porque hace comprender que la motivación económica difícilmente podía suponer un incentivo para Loaysa, en el sentido de que se podría considerar que sus bienes dejaban de ser propios para pasar a pertenecer a la orden. En relación con esto, Loaysa declaraba llevar asignado por el Emperador un sueldo anual que podríamos considerar desorbitante, puesto que alcanzaba 1,95 millones de maravedís (ocho ducados al día), una cifra 7,5 veces superior a la que había llevado Magallanes, que nos ayuda a entender su elevado estatus social y que, en última instancia, pasaría a formar parte del patrimonio de la Orden de San Juan.

Sin embargo, cuando se conoció en España la muerte del comendador, el Gran Maestre escribió a Hernando de Loaysa para hacerle un gran regalo porque, según dijo, como muestra de agradecimiento por los grandes servicios prestados a la orden por su hermano García, le donaba los derechos sobre el sueldo que el Emperador le debiera por su servicio en la expedición al Maluco: «Nobili ac magnifico Ferdinando de Loaysa salutem et prosperos successus, (...) en reconocimiento a los méritos y servicios prestados por el mencionado hermano García, tu hermano, a nuestra Religión, y dado que no los pudimos recompensar, pensamos que este reconocimiento se te debería otorgar a ti»<sup>48</sup>.

Hernando de Loaysa pasó entonces a reclamar al Consejo de Indias el importe debido a su hermano que, restado lo que se le había pagado por adelantado, resultaba de 810.000 maravedís. Tanto este tribunal en primera instancia como el propio emperador Carlos V en resolución definitiva posterior<sup>49</sup>, dictaminaron en justicia que le fueran pagados conforme demandaba, así que este hermano del comendador Loaysa se terminó convirtiendo en la persona que más dinero ganó de cuantas guardan alguna relación con las expediciones castellanas al Maluco emprendidas en esta época.

Seguiremos el rastro de Hernando de Loaysa a continuación, pero antes vamos a fijarnos en el otro hermano que aparecía citado por García Jofré de Loaysa en su testamento. Se trata de Álvaro de Loaysa, a quien mencionó como ya fallecido para disponer que se pagara a sus herederos una antigua deuda que mantenía con él, puesto que este le había prestado 95 ducados «que le debo en cargo de su quitación del rey don Felipe». Descubrimos así que Álvaro de Loaysa había servido a Felipe I el Hermoso, un dato muy interesante, gracias al cual podremos localizar unas reales

---

(48) Original íntegramente en latín, incluido en AGI, Patronato, 39, R.1.

(49) AGI, Patronato, 278, N.2, R.275.

cédulas muy esclarecedoras, emitidas por la reina doña Juana I, en las que mencionaba a Álvaro como «contino de mi Casa que partió a servir en la guerra de África, donde dicen que murió en mi serviçio»<sup>50</sup>. Se refería a aquel primer «desastre de Los Gelves» de 1510, donde, como ya hemos avanzado, Álvaro de Loaysa murió, y lo hizo luchando junto a García de Toledo, primogénito del duque de Alba. Estos formaban parte de un primer grupo de hombres que marchaban a caballo en vanguardia cuando se vieron sorprendidos por las huestes contrincantes, con las que trabaron combate cerrado que se saldó con su muerte (ZURITA: 1580).

Una de estas reales cédulas resulta especialmente reveladora, puesto que en ella la reina doña Juana mencionaba a Álvaro y a Hernando de Loaysa como hermanos, y se preocupaba por disponer que este recibiera los bienes del primero que habían sido recuperados tras la batalla, «habiendo muerto en serviçio de Dios Nuestro Señor e mío»<sup>51</sup>. Además, doña Juana mostró una especial consideración hacia él, disponiendo que Hernando pasara a ocupar el puesto que su hermano dejaba vacante como contino, e incrementándole en diez mil maravedís al año la paga o quitación anual habitual, que era de cuarenta mil maravedís<sup>52</sup>. Así, la reina de Castilla que pasó a la historia como «la Loca» estuvo ciertamente impecable en el trato póstumo que dio a su contino Álvaro de Loaysa, a quien refirió como «comendador» –sin llegar a precisar en qué orden militar–, añadiendo afectuosamente que «era persona llana».

La actividad de Álvaro de Loaysa al servicio de doña Juana se documenta desde muy poco después de la muerte de la reina Isabel la Católica, en noviembre de 1504. En aquel momento, la mayor parte de la nobleza castellana apoyó la llegada de Juana desde Flandes como «propietaria» del trono, y de forma consecuente, también de su marido, el rey consorte Felipe I.

Álvaro de Loaysa tuvo a continuación un año de 1505 más que movido, porque en mayo acudió a la corte flamenca con carta del duque de Béjar (SALVÁ y SAINZ DE BARANDA: 1846, p. 300), y en octubre lo hizo de vuelta a España como enviado del propio Felipe I, quien lo refería como «mi contino» y le daba instrucciones precisas para que se entrevistara con

---

(50) AGS, RGS, 151101, 79.

(51) AGS, RGS, 151104, 636.

(52) Hernando de Loaysa empezó a devengar sueldo como contino el 7 de enero de 1511, según quedó expresado en auto de herederos promovido por Gabriel Paniagua de Loaysa (en AGS, CSR, LEG. 151, 1, 3). La fecha coincide con la de la mencionada real cédula (AGS, RGS, 151101, 79).

Fernando el Católico (ib., pp. 344-345). De regreso a Flandes, Álvaro de Loaysa entregó una carta a don Felipe, esta vez de parte de otro de los grandes nobles castellanos, García de Toledo<sup>53</sup>, el mismo junto al que perdería la vida en combate cuatro años más tarde.

A continuación, ya en enero de 1506, Álvaro acompañó a doña Juana y a don Felipe en un momento muy interesante: el segundo viaje que emprendieron desde Flandes a Castilla, que en este caso se hizo por mar (PADILLA: 1846, p. 135) y en el que ambos llevaban intención de ser jurados en Cortes como reyes. Álvaro viajó con ellos en la carraca real, *La Julienne*, y lo hizo junto a su paje «Hernandico», quien no sería descabellado pensar que pudiera tratarse del propio Hernando de Loaysa cuando todavía era un joven muchacho. Durante aquella travesía, una gran tormenta les forzó a buscar refugio en Inglaterra, después de sufrir una espantosa navegación por la que se dijo que todos salvo doña Juana, que la sufrió impertérrita, creyeron terminados sus días<sup>54</sup>.

Si nos centramos en rastrear los archivos para buscar a su otro hermano, Hernando de Loaysa, lo vamos a encontrar en primer lugar cruzándose cartas durante la guerra de las Comunidades acerca de las dificultades que encontraba en Salamanca para reunir infantería<sup>55</sup>. La firma del Hernando de Loaysa que aparece en ellas es la misma que podemos encontrar repetidas veces en diversos documentos contenidos en el expediente que acompaña al testamento de nuestro protagonista. Esto nos empieza a perfilar a un Hernando de Loaysa bastante parecido a sus hermanos García Jofré y Álvaro, al menos en lo tocante a su ejercicio como militar al servicio del rey.

En este sentido, encontraremos un hecho de armas relevante al que Hernando de Loaysa sobrevivió. Tuvo lugar unos años más tarde, en 1528, y se trata de la batalla naval contra los franceses en la que perdió la vida Hugo de Moncada. «Pead, hermanos, que tenéis victoria», fueron las últimas palabras del bravo caballero valenciano al saberse a punto de morir, justo tras recibir un arcabuzazo que casi le atravesó el pecho de costado a costado<sup>56</sup>. Resulta que don Hugo murió acompañado por el hermano de su viejo colega García Jofré de Loaysa. Uno de sus compañeros participantes fue hecho prisionero y escribió a Carlos V diciendo que «dará cuenta más detallada

---

(53) No consta la carta enviada por este, sino la que le escribió como contestación Felipe I, en la misma referencia anterior, pp. 367-368.

(54) Según códice en la Real Academia de la Historia de Madrid transcrito en RGEZ. VILLA: 1892, p. 134.

(55) AGS, PTR, LEG. 2, 54, 2 y AGS, PTR, LEG. 2, 54, 1.

(56) Carta de Miguel de Aguorreta a Carlos V, haciéndole una extensa relación de la batalla naval en que había muerto Hugo de Moncada. PIDAL y SALVÁ: 1854, p. 502.

Hernando de Loaysa, que ha servido mucho y bien»<sup>57</sup>. Así, resulta que este no solo combatió, sino que tuvo una actuación destacada en esta acción y, según esta carta, iba a ocuparse de contar al Emperador lo sucedido.

Era lógico que lo hiciera puesto que, como doña Juana nos había dejado bien claro, Hernando de Loaysa servía como contino. Por ello, debía permanecer en la Corte salvo que el Emperador dispusiera otra cosa, y muchas otras veces lo hizo porque, en verdad, a lo largo de su vida lo terminó enviando como corregidor a varias ciudades. Lo localizaremos ejerciendo como tal en Badajoz, Gibraltar, La Coruña, Betanzos y Ciudad Rodrigo<sup>58</sup>. Además, debió de hacerlo bien, porque se conserva el juicio de residencia en que se auditó el ejercicio de su cargo en este último lugar, y los testigos coincidían en señalar el cuidado y diligencia del que acostumbraba hacer gala<sup>59</sup>.

Más o menos al mismo tiempo que recibía la fortuna cedida por el Gran Maestre de la Orden de San Juan, el ya veterano Hernando parece que decidió retirarse. Consta que cesó en su servicio como contino y que marchó de su casa de Plasencia, de donde él mismo se decía vecino, a la cercana villa de Casas de Millán, junto a sierras que hoy conforman el Parque Nacional de Monfragüe. Sin embargo, quizá lo hiciera enfermo, puesto que poca ocasión tuvo de disfrutar de este descanso. En julio de 1547 dictó testamento, dejando nombrado por heredero universal a su sobrino nieto Gabriel Paniagua de Loaysa y mandando celebrar doscientas misas en el monasterio placentino de Santo Domingo «por mis hermanos».

Murió el 30 de agosto de ese año, según quedó reflejado en el auto de herederos en que encontramos hoy una copia de su testamento<sup>60</sup>. En este expediente, su sobrino y heredero Gabriel reclamó –con éxito– el pago de los últimos años de servicio como contino de Hernando, que se había retrasado y todavía se le adeudaba<sup>61</sup>. Gracias a ello averiguamos que este cesó en 1545 como contino, puesto que había ocupado sin interrupción desde aquel 1511 en que doña Juana I le había asignado a su servicio. Fueron por tanto solo dos años los que Hernando de Loaysa vivió retirado, hasta que le llegó la hora en 1547.

---

(57) Real Academia de la Historia, Colección Salazar y Castro, A-43, f. 102.

(58) En Badajoz, según se deduce de su testamento; en Gibraltar, en AGS, EMR, QUI, 14, 1095-1101; en La Coruña y Betanzos, en AGS, GYM, LEG. 12, 50-52 y 1324, en Ciudad Rodrigo según AGS, CRC, 593, 7.

(59) Véase la última referencia de la nota anterior, por ejemplo en el f. 20v.

(60) AGS, CSR, LEG. 151, 1, 3.

(61) De donde se deduce que Hernando de Loaysa sí llegó a cobrar en vida los 810.000 maravedís cedidos por la Orden de San Juan, correspondientes al sueldo de su hermano como capitán general de la expedición al Maluco. De no haber sido así, los habría reclamado también aquí.



Imagen 2. Capilla de los Loaysa, en la iglesia de San Nicolás (Plasencia, España). A la derecha, en posición vertical, la lápida de Hernando de Loaysa. Por su testamento se comprueba que a su muerte ya tenía contratadas a un cantero las obras para la construcción de esta capilla, y ordenaba un retablo a manos de algún pintor flamenco, del que hoy se conserva la pintura central de un tríptico con la Asunción de la Virgen. Esta fue firmada y fechada por el flamenco Juan Flores (Jan Floris) en 1561, aunque lo había comenzado el también flamenco Jorge de la Rúa<sup>62</sup>. Fotografía del autor.

De esta forma, la fecha de su muerte obtenida en el expediente de su testamento coincide con la tallada en una maravillosa lápida de granito que encontramos en la iglesia de San Nicolás de Plasencia, cuya inscripción completa es la siguiente:

AQUÍ IAZE EL MUY MAGNÍFICO CAVALLERO FERNANDO DE LOAYSA,  
QUE DIOS AIA. FALLECIÓ EL TREINTA DE AGOSTO DE M D XLVII AÑOS.

Esta lápida guardaba una sorpresa porque, además del escudo con cinco rosas de los Loaysa, luce otro entrelazado con él. Se trata del de los Chacón, cuartelado con sus dos flores de lis y sus dos lobos<sup>63</sup>. Esto implica que los hermanos Loaysa estaban entroncados con el linaje de

---

(62) PLEGUEZUELO HERNÁNDEZ, Alfonso, «Juan Floris». En REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA, *Diccionario biográfico electrónico* (DB~e). Disponible en <https://dbe.rah.es/biografias/78866/juan-floris>. Consultado: 25 de noviembre de 2024.

(63) Véase grabado en HERNÁNDEZ DE MENDOZA, Diego. *El Becerro general: libro en que se relata el blasón de las armas que traen muchos reynos y imperios, señoríos, y de la genealogía de los lynages de España y de los escudos de armas que traen*. Biblioteca Digital Hispánica, MSS/18244 V.1, f. 229r.



Imagen 3. Lápida de Hernando de Loaysa, según se lee tallado en su perímetro, con los escudos nobiliarios de los Loaysa (arriba) y los Chacón (abajo). Fotografía del autor.

los Chacón, una casa que, por lo que llegamos a averiguar, no había alcanzado gran relevancia hasta tiempos de don Gonzalo Chacón, mayordomo mayor de la reina doña Isabel la Católica y hombre especialmente querido por ella. Sin embargo, no se localiza bibliografía alguna que justifique el entronque de las casas de los Loaysa y los Chacón, por lo que esta vía de investigación no ha dado frutos<sup>64</sup>.

### **Padres y resto de los hermanos del comendador Loaysa**

La huella documental acerca de Hernando de Loaysa resulta tan sólida que nos permite seguir avanzando en nuestro conocimiento sobre otros familiares próximos. De hecho, debemos continuar fijándonos en su testamento, porque nos va a revelar los nombres de sus padres. Se trataba de Álvaro de Loaysa y de María González de Yanguas, cuyos restos pedía que fueran enterrados junto a los suyos en la capilla de San Nicolás de Plasencia.

Además de ello, este documento nos permite averiguar los nombres de otras dos hermanas que se añadían a los tres varones que por el momento ya conocemos. Se trataba de María de Loaysa, la primogénita y heredera del mayorazgo familiar, y de Catalina de Loaysa. Ambas se casaron y tuvieron hijos en Plasencia.

Según hemos comentado, Hernando de Loaysa nombró heredero universal a su sobrino nieto Gabriel Paniagua de Loaysa, por entonces un joven muchacho nieto de María de Loaysa que, a su vez, terminó recibiendo el mayorazgo familiar. Si centramos sobre él nuestras pesquisas, localizaremos dos documentos especialmente interesantes. Uno de ellos es su expediente de limpieza de sangre, elaborado en Plasencia cuando contaba unos catorce años y pretendía ingresar en la Orden de Calatrava, en 1544. Como era preceptivo, en él se tomaba testimonio a varias personas que conocían al pretendiente acerca de sus padres y abuelos, para acreditar que entre ellos no hubiera «judío, converso, moro o villano según los fueros de España»<sup>65</sup>.

Todos los testigos que se tomaron eran de Plasencia y habían conocido a los padres y abuelos de este muchacho por ser estos también placentinos

---

(64) Aunque sin resultados, la genealogía más completa sobre los Chacón que hemos podido analizar es BROCHERO DE MONTALVO Y GUZMÁN, Manuel Antonio. *Certificación Authéntica de la Genealogía de don Thomás Chacón Narváez de Salinas y Ortiz, Marqués de Salinas*. Biblioteca Digital Hispánica, DGMICRO/69786.

(65) Paniagua de Loaisa Trejo y Loaysa y Lande, Gabriel. AHN, OM-Caballeros\_Calatrava, exp. 1946.

—salvo su abuela materna, que era de Cáceres—. Algunos no habían llegado a conocer precisamente a María de Loaysa, que había nacido y vivido allí, por haber muerto «hacía muchos años». Otros habían conocido también a García Jofré de Loaysa, a sus padres y al resto de sus hermanos.

Uno de ellos proporcionaba una información fundamental relativa al padre de nuestro comendador, Álvaro de Loaysa, a quien refirió como «mayordomo mayor del duque de Plasencia»:

«Doña María de Loaysa era hija de Álvaro de Loaysa, mayordomo mayor del duque de Plasencia y Arévalo, quien juntamente fue cavallero y padre de hijos muy cavalleros, los que este testigo dixo que conosció los más dellos, que fueron Juan de Loaysa, obyspo de Alger, y Garçía de Loaysa, comendador de la Orden de San Juan»<sup>66</sup>.

En tan solo unas breves líneas acabamos de recibir una lluvia de información muy valiosa. Para empezar, lo que se nos cuenta aquí del padre de los Loaysa resulta relevante, porque aquel duque de Plasencia y Arévalo para quien se nos revela que trabajaba era también duque de Béjar<sup>67</sup>. Sin ninguna discusión, el duque de Béjar se integraba entre la más alta nobleza de Castilla, con los nombramientos de primer caballero, justicia mayor y alguacil mayor del Reino, así que quien ejerciera como su mayordomo mayor alcanzaba también una muy elevada condición social. En 1488 murió don Álvaro de Zúñiga y Guzmán, el primer duque de Béjar y Plasencia, a quien le siguió su nieto don Álvaro de Zúñiga y Pérez de Guzmán hasta su fallecimiento en 1531. Como vamos pudiendo comprobar, a cada paso parece querer mostrarse la vinculación de los Loaysa con esta noble familia, la cual ayuda a dar sentido a cuanto vamos encontrando sobre ellos.

Antes de continuar debemos volver con la declaración de nuestro testigo placentino acerca de la familia Loaysa, a la que decía conocer bien, porque aludía a otro de los hermanos de García Jofré, a quien hasta ahora tan solo habíamos mencionado. Se trataba de Juan de Loaysa, al que refirió como «obispo de Alguer», ciudad que se encuentra en la isla de Cerdeña. Otro testigo reveló un dato de enorme interés al afirmar que Juan de Loaysa había ejercido como «consejero de la

---

(66) Testimonio ofrecido por Gómez de Xerez, deán de la catedral de Plasencia. *Ibidem*, p. 35.

(67) En realidad, Plasencia fue elevada de condado a ducado en 1480, en compensación por el ducado de Arévalo, que revirtió a la Corona.

Santa Inquisición»<sup>68</sup>. Estamos por tanto empezando a atisbar a otro Loaysa con una trayectoria vital verdaderamente interesante, y de quien localizaremos un rastro documental bastante profuso, trabajado por no pocos investigadores.

Obtenemos así que Juan de Loaysa –o el doctor Loaysa, según lo encontraremos referido también– fue un bachiller y doctor en decretos que empezó ejerciendo como canónigo de Zamora, aunque pronto empezó una larga trayectoria como inquisidor que lo llevó a actuar en Cuenca (1497-1500), Sigüenza, León (1497) y Valencia (1500-1505)<sup>69</sup>. Figura también como tal en Mallorca (1503-1506), aunque en junio de 1505 saltó a Roma. El doctor Loaysa acudía como hombre de confianza de Fernando el Católico, quien le escribió con frecuencia, y defendió sus intereses y el modo de proceder del Santo Oficio ante el Papa durante la pugna sucesoria librada en 1506 con Felipe el Hermoso, el cual pretendía cambios en la institución. Tras la inesperada muerte de este, regresó a Castilla en mayo de 1507, pero no tardó en volver a Roma, donde sirvió como abreviador (1508) y «criado de Julio II» (1509), participando más adelante en el V Concilio de Letrán como procurador de varios obispos. Hasta el inquisidor general de Castilla, el cardenal Cisneros, lo nombró apoderado suyo «para las cosas de la Inquisición» poco antes de morir en 1516<sup>70</sup>.

Efectivamente, también ejerció como obispo de Alguer desde 1514 hasta 1524, año en que le fue concedido el obispado de Mondoñedo, en Lugo. Sin embargo, durante la segunda mitad de ese mismo año murió en Roma<sup>71</sup>, donde seguía ejerciendo el cargo de diputado de la Inquisición de España (LLORENTE: 1813, p. 155).

Todos estos datos son oro puro para conocer mejor quién fue García Jofré de Loaysa, en qué ambiente familiar se crio y en qué sociedad se desarrolló, pero hay algo más que este legajo nos está dando a conocer con bastante certeza, y es su lugar de procedencia. Porque toda su familia era de Plasencia, ciudad en la que se habían casado sus padres, y son cuatro los

---

(68) En Paniagua de Loáisía Trejo y Loaysa y Lande, Gabriel. AHN, OM-Caballeros\_Calatrava, exp. 1946, p. 17.

(69) Salvo notas expresas, los datos de esta semblanza de Juan de Loaysa están extraídos de FDEZ. DE CÓRDOVA: 2021.

(70) BNE, MSS/19698/74. Traslado de la carta de poder que dio el cardenal Francisco Jiménez de Cisneros a Juan de Loaysa, fechada en Madrid, el 7 de abril de 1516.

(71) BNE, MSS/19698/74. 62 En Diocesi di Alghero Bosa. Disponible en <http://www.diocesiialghero-bosa.it/storia/>. Consultado: 6 de mayo de 2023. Véase también CAL PARDO: 2003, pp. 268-272. El último pago que recibió quedó registrado el 25 de agosto de 1524. En ZARAGOZA PASCUAL: 2008.

testigos tomados allí que lo recordaban, afirmando conocerlo pese a haber transcurrido casi veinte años de su muerte. Tenemos por ejemplo lo que decía un tal Alonso de Vega:

«Aunque no conocí a la dicha doña María de Loaysa (...) la tengo por muy hijadalgo y de noble linage, porque sé que tuvo por ermanos al obispo Loaysa y a Garçía de Loaysa, comendador e cavallero de la horden de San Juan, e asimismo conosco a Fernando de Loaysa, también su ermano, muy honrado cavallero, e que desta causa la tengo por ijadalgo e syenpre lo oy dezir a todos en esta çibdad que lo era»<sup>72</sup>.

En la misma línea testificaba otro vecino de Plasencia llamado Álvaro Sage, quien decía que María de Loaysa, abuela de aquel muchacho aspirante a caballero de Calatrava, «es notorio en la dicha çibdad que hera hijadalgo e por tal fue avida e tenyda en la dicha çibdad, e por ser tal hijadalgo a un hermano della le dieron el ábito del Señor San Juan»<sup>73</sup>.

Francisco de Collazos, otro placentino, también conoció al comendador Loaysa y a su hermano Hernando, que por entonces vivía: «Eran cavalleros e como tales se tratavan e fasta agora el uno dellos es byvo, que se llama Hernando de Loaysa, que es contino de Su Magestad e le manda yr a ser corregidor de algunas çibdades, e a otro hermano conoció comendador de la Orden de San Juan»<sup>74</sup>.

De igual modo, el deán de la catedral de Plasencia, Gómez de Jerez, afirmó que los hermanos Juan y García Jofré de Loaysa eran «tenidos en la ciudad de Plasencia» como «caballeros muy honrados y reputados». En consecuencia, no cabe duda de que García era bien recordado en Plasencia.

Otro de los interesantes documentos relacionados con Gabriel Paniagua de Loaysa es su expediente de méritos y servicios, que obtuvo en el Perú en 1595. En él habló por extenso de su padre, muerto allí tiempo después de haber acudido como embajador de Carlos V ante el famoso rebelde Gonzalo Pizarro —dejando un extenso relato de ello<sup>75</sup>—, sin olvidar añadir lo que hicieron algunos de sus tíos y, entre ellos, nuestro García Jofré de Loaysa. No obstante, sus imprecisiones hacen evidente que habían pasado muchos años y ya no recordaba correctamente los detalles

---

(72) En Paniagua de Loaysa Trejo y Loaysa y Lande, Gabriel. AHN, OM-Caballeros\_Calatrava, exp. 1946, p. 23.

(73) *Ibíd.*, p. 17.

(74) *Ibíd.*, p. 20.

(75) AHN, Diversos-Colecciones, 23, N.13.

de una historia que, por otro lado, sucedió antes de que él naciera: «García Jofré de Loaysa, comendador de Yébenes, su tío, yendo al descubrimiento de las Malucas en una armada de 10 galeones pereció por tormenta en la mar»<sup>76</sup>.

Como es ley de vida, el recuerdo del comendador Loaysa se iba diluyendo, así, incluso entre sus descendientes más directos. No solo Gabriel, sino un nutrido grupo de los Loaysa de Plasencia se mudaron a la ciudad de La Plata, hoy Sucre (Bolivia), donde su estirpe tuvo una prolífica continuidad.

### **De Plasencia y no de Ciudad Real**

Como hemos venido comprobando, la historia del comendador Loaysa, sus hermanos y descendientes nos lleva siempre a Plasencia. Sin embargo, esto choca con algo que hasta ahora creíamos saber sobre él, y es su procedencia. Porque casi en todas partes leeremos que García Jofré de Loaysa era de Ciudad Real, dando por buenas las menciones de ello que hicieron dos grandes cronistas de Indias como Gonzalo Fernández de Oviedo (1557) y Francisco López de Gómara (1552), aunque sin aportar ningún detalle más acerca de esto. Tampoco lo ha aportado ningún otro autor de cuantos repitieron después este dato y, dicho sea de paso, el comendador Loaysa llegó a ser referido como «vizcaíno» en las crónicas de Argensola (1609) y frey Juan Agustín de Funes (1626, p. 357), mucho menos conocidas. Esta última posibilidad parece descartable, al no localizar ninguna rama familiar de los Loaysa implantada en esta región. En cambio, el mismo argumento nos llevaría a dar mayor crédito a la alternativa de Ciudad Real, donde sí vamos a encontrar a algunos Loaysa; y he aquí la probable raíz de la confusión, puesto que se va a dar la notable coincidencia de que hubo dos personas coetáneas suyas que se llamaban prácticamente igual, García Jofré de Loaysa y García de Loaysa.

---

(76) Nótese que lo presentaba, erróneamente, como «comendador de Yébenes», lugar de gran arraigo sanjuanista en Toledo, del que en estos tiempos fue comendador otro placentino llamado Martín Nieto. También mencionó a «don Juan de Loaysa, obispo de Palencia, su tío; murió en Roma habiendo ydo a una embajada particular en el tiempo de la cisma del cardenal don Bernardino de Carvajal»—de nuevo también ilustre placentino—. Asimismo mencionó a su otro hermano «Álvaro Jofré de Loaysa, cavallero del hábito de Santiago, assímesmo su tío, murió con el duque de Alba en Los Gelves». En Méritos y servicios: Pedro Hernández Panigua y Loaysa: Perú. AGI, Patronato, 126, R.15, p. 59.

Sin embargo, estos eran padre e hijo y, gracias al testamento del primero, fechado en 1505 y que se conserva en el Archivo Histórico de la Nobleza, averiguamos que además de este hijo tenía otros ocho vástagos, cuyos nombres no se corresponden con los de los hermanos de nuestro protagonista. Por ello, no hay duda de que estos eran personas diferentes, más o menos coetáneas y de nombres muy parecidos, pero no el que acudió a la Especiería<sup>77</sup>.

Por otra parte, la fuerza que cobraba la hipótesis de la procedencia placentina del comendador Loaysa obligaba a tratar de profundizar en ella, lo que nos llevó a indagar en el Archivo Histórico Provincial de Cáceres, el Archivo Municipal de Plasencia y el diocesano de la catedral placentina. En los dos primeros no pudimos localizar nada relativo a él o su familia, pero en este último, gracias a la inestimable ayuda de su responsable, Marian Sánchez de Tapia, aparecieron catalogados dos expedientes con diferentes genealogías en las que figuraba García Jofré de Loaysa, junto a sus padres y hermanos, bajo los encabezados de «Casa de los Loaysas de Plasencia»<sup>78</sup> y «Loaysas de Plasencia»<sup>79</sup>. En ellas se reunía sin contradicciones la información más básica que ya hemos expuesto sobre cada uno de los hermanos Loaysa.

Quizá haber encontrado estos documentos en la catedral de Plasencia, en los que se afirma que García Jofré de Loaysa era de esta ciudad, sea el final del camino sobre la cuestión de su procedencia, aunque a todas estas fuentes debemos añadir una más, y es importante. Se trata de la crónica *Historia y anales de la ciudad y obispado de Plasencia*, escrita por fray Alonso Fernández y publicada en 1627, donde encontraremos a nuestro protagonista referido expresamente como «natural de Plasencia»: «... Gabriel de Trejo de la Orden de San Juan, Comendador de San Juan de Barbalos en Salamanca, a quien sucedió en la encomienda Fr. Garci Jufre de Loaysa, también *natural de Plasencia*» (FERNÁNDEZ: 1627, p. 135).

De igual modo leemos aquí que frey García Jofré de Loaysa fue «general de una armada que embió el Emperador Carlos Quinto a la conquista de las islas Malucas», aportando los nombres de sus padres,

(77) Los hermanos de este García Jufre de Loaysa, regidor de Ciudad Real que dictó testamento en 1505, fueron Alvar Núñez de Loaysa (también referido como Álvaro de Loaysa), comendador, y Juan de Loaysa, comendador difunto. Los de sus hijos fueron el mencionado García de Loaysa, el bachiller Alvar Núñez de Loaysa, Juan de Valverde (difunto, con un hijo menor a su vez llamado García de Loaysa), Inés de Loaysa (difunta), Valentina de Loaysa, Diego Muñoz (también referido como Diego Jufre de Loaysa), Mari Alonso de Torres (monja), Máxima o Marina de Valverde y Catalina de Loaysa (monja). En Testamento de García Jufre de Loaysa, AHNOB, Fuente Pelayo, C.9, D.9 y D.10.

(78) Archivo Histórico Diocesano de Plasencia, leg. 102, 5, f. 1v.

(79) *Ibidem*, leg. 95, 21, s.f. Véase también leg. 101, 6.

de quienes este autor afirmaba correctamente que casaron en Plasencia y que tuvieron seis hijos.

Esta excelente obra relacionaba a nuestros ya bien conocidos Hernando de Loaysa y Álvaro de Loaysa –de quien revelaba haber sido comendador de Paracuellos<sup>80</sup> y, consecuentemente, caballero de la Orden de Santiago<sup>81</sup>–, así como a Juan de Loaysa, Catalina de Loaysa y María de Loaysa –de quien afirmaba, esta vez erróneamente, que había sido la «única de todos ellos que dejó descendencia»–<sup>82</sup>.

Por todo lo expuesto, considerando que las fuentes primarias y esta crónica han convergido prácticamente a la perfección, no resulta arriesgado afirmar que, con un fuerte respaldo documental, la villa natal de García Jofré de Loaysa fue Plasencia, Cáceres.

### ¿Al Maluco por nepotismo?

Nos queda por tratar nada menos que la supuesta relación familiar entre el comendador y otra persona relevante en su tiempo, de nombre muy parecido y que ocupó el cargo de presidente del Consejo de Indias desde 1524. García de Loaysa y Mendoza fue el más insigne miembro de la rama familiar de los Loaysa establecida en Talavera de la Reina (Toledo). Ejerció la carrera eclesiástica, alcanzando el obispado de Osma y acumulando meteóricamente cargos de la mano de Carlos V, quien lo nombró su confesor personal, miembro del Consejo de Indias, comisario general de la Cruzada e inquisidor general. El caso es que, si se lee lo que se ha recogido recurrentemente en la historiografía moderna, solo un ingenuo podría dudar de que este Loaysa tan próximo al Emperador se ocupara de dar un buen empujón a la carrera de nuestro protagonista para que fuese designado capitán de la expedición al Maluco.

Sin embargo, tras escudriñar en qué puede basarse la afirmación de este supuesto trato de favor, no vamos a encontrar nada que lo respalde, ni siquiera que pueda considerarse el más leve indicio de ello, lo que lleva a concluir que se trata de una interpretación libre cuyo éxito se basa precisamente en el desconocimiento del personaje pues, en tal caso, la hipótesis

---

(80) Encomienda perteneciente a la Orden de Santiago hasta 1542. SÁNCHEZ GLEZ.: 2021.

(81) Confirmando el dato ya mencionado a través del legajo Méritos y servicios: Pedro Hernández Paniagua y Loaysa: Perú. AGI, Patronato, 126, R.15, p. 59.

(82) SÁNCHEZ GLEZ.: 2021, p. 183 según paginación original, aunque se trata de una errata y le corresponde la 181.

del nepotismo es un modo aparentemente lógico de resolver su aparición en escena como capitán de tan insigne armada.

Es más: la relación familiar entre ambos Loaysa solo queda claramente resuelta tras un afanoso estudio, porque sencillamente nadie habló de ella. O, mejor dicho, casi nadie, porque esta vez sí hallaremos una fuente primaria que aluda a ella, aunque hubo que rebuscarla bien. Se trata de una carta que se halla en el archivo portugués de Torre do Tombo, en la cual un informante contaba con evidente alarma, desde La Coruña, al rey luso Juan III que al mando de la expedición que los españoles organizaban allí para acudir al Maluco iba un tipo que debía de ser de peso, por su ostentoso sueldo y por ser sobrino del obispo de Osma: «Ha de ir un sobrino del obispo de Osma que es persona de un cuento y medio de renta. Todavía no sé decir su nombre»<sup>83</sup>.

Para resolver cuál pudo ser su relación familiar verdadera hay que hacer otro tipo de estudio. La fuente que quizá resulte más fiable, por coincidir en gran medida con lo ya averiguado acerca de los Loaysa de Plasencia y de Ciudad Real, se trata de la genealogía que alberga la catedral placentina en su archivo histórico diocesano. Según se puede comprobar en ella, su relación familiar no era tan próxima, porque nuestro protagonista era primo del padre de García de Loaysa y Mendoza. Para que se entienda mejor, compartían un primer antecesor común, que para García Jofré de Loaysa era su abuelo, mientras que para el presidente del Consejo de Indias se trataba de su bisabuelo. Su nombre era Alonso Jufre de Loaysa<sup>84</sup>. Así pues, tenemos que ambos eran familiares, pero lejanos.

## La relación con la casa de Zúñiga

Otra interesante cuestión que hemos alcanzado a vislumbrar consiste en la relación de los padres y hermanos del comendador con el duque de Béjar y Plasencia, don Álvaro de Zúñiga. Además del desempeño del cargo de mayordomo mayor por el padre, el hecho de que los hermanos Álvaro y Hernando de Loaysa fueran continos de la casa de doña Juana y de don Felipe parece ir ligado a la evolución de las relaciones del duque de Béjar con la Corona. Tanto es así que, si se siguen los pasos de don Álvaro de Zúñiga más o menos desde la muerte de Isabel la

---

(83) Originalmente en portugués: «Ha de vir huu sobrinho do bispo de Losma que he pessoa de huu conto e meio de renda. Ainda nom se diz seu nome». Torre do Tombo, Gavetas, Gav. 2, mç. 10, n.º 20.

(84) Archivo Histórico Diocesano de Plasencia, leg. 101, 6, s.f.

Católica, resulta que las piezas del puzle se mueven solas hacia su sitio. Veámoslo.

El difícil periodo político que siguió a la muerte de la reina Isabel I llevó a que la nobleza castellana se dividiera en dos facciones: la que apoyaba la continuidad del rey Fernando el Católico, y la que esperaba mejores tiempos cuando adquirieran el poder su yerno borgoñón, Felipe el Hermoso, y doña Juana I, la auténtica heredera y única «propietaria» del trono castellano. La inmensa mayoría de las casas nobiliarias se decantó por estos segundos, y entre ellos estuvo don Álvaro de Zúñiga, quien despachó mensajeros a Flandes antes de que la joven pareja acudiera a Castilla. Precisamente Álvaro de Loaysa fue uno de los que ejercieron de mensajeros y representantes del duque de Béjar en la corte de los jóvenes reyes. Nos lo confirma una carta que Felipe I dirigió entonces a Zúñiga: «Duque de Béjar primo: oímos lo que por vuestra parte nos escribió Mr. de Veyré, nuestro embajador, e oímos lo que antes nos habló Loáisá, contino de nuestra casa»<sup>85</sup>.

Según la crónica de Padilla, cuando el duque recibió noticia de los problemas que Felipe y Juana estaban encontrando en su viaje hacia Castilla, llegó a presentarse en Inglaterra a toda prisa, con una nao propia, para prestarles la ayuda necesaria. Después permaneció con ellos por algún tiempo en La Coruña, donde decidieron desembarcar.

La elección coruñesa para aquella ocasión fue fruto del ofrecimiento de otro noble castellano, don Fernando de Andrade, futura *alma mater* de la Casa de Contratación de la Especiería de La Coruña y alguien que tuvo mucho que ver en la organización de la armada de Loaysa al Maluco. Andrade les ofreció el puerto de La Coruña como lugar de desembarco en su primer viaje a España. Él y Zúñiga apoyaron juntos a doña Juana y don Felipe como legítimos sucesores de la reina Isabel de Castilla.

Aunque el rey Fernando terminó marchando a Nápoles mientras estos quedaban al gobierno de Castilla, la inesperada muerte del flamenco en 1506 hizo que tanto doña Juana como el cardenal Cisneros le pidieran que regresara. Así, las casas nobiliarias que habían apoyado las pretensiones de los llegados desde Flandes quedaron en el ostracismo durante los años siguientes, aunque entonces pasaran a maniobrar en favor de Fernando, como fue el caso de los Zúñiga.

Quizá no sea casualidad, sino consecuencia de ello, que las primeras noticias que recibimos de la actividad desempeñada para la Corona por

---

(85) Carta de Felipe I al duque de Béjar, escrita en Güeldres el 20 de junio de 1505. En SALVÁ y SAINZ DE BARANDA: 1846, p. 300.

García Jofré de Loaysa se produzcan en 1516, escasas semanas después de la muerte del rey Fernando. Si recordamos, fue en este momento cuando acudiría desde Mesina hasta Bruselas para encontrarse en la ciudad flamenca con el joven heredero Carlos.

Don Álvaro de Zúñiga también se dirigió entonces a Bruselas, y de igual modo lo hizo Fernando de Andrade. Coincidieron allí con el comendador Loaysa. Este volvió a encontrarse con don Álvaro cuando la Corte estuvo en Barcelona y en Molins de Rei en 1519, es decir, al regreso de la embajada ante el Gran Turco, y de nuevo en 1525, poco antes de que la expedición al Maluco marchara, con la Corte en Madrid<sup>86</sup>. No es posible que todo esto sean meras coincidencias inconexas. Al revés, más bien parece que estamos viendo asomar la red de relaciones, intereses y fidelidades que relacionaba a los Loaysa con los Zúñiga, familias que mantuvieron una estrecha cercanía durante estos años. En este mismo sentido, tampoco parece casual que la encomienda asignada a García Jofré de Loaysa fuera la salmantina de Barbalos, muy cercana a la ciudad de Béjar. Esta proximidad no solo ha dejado rastro documental, sino que llega a materializarse físicamente. De hecho, no se puede entenderlo de otra forma cuando se sale de visitar la capilla de Hernando de Loaysa en la iglesia placentina de San Nicolás. El edificio que el visitante verá justo enfrente, cruzando la plaza, es el conocido en nuestros días como Palacio de Mirabel, es decir, el palacio ducal de los Zúñiga en Plasencia, que ya existía en el tiempo que nos ocupa. En cierto modo, esta historia se resume allí.

## Conclusión

Si recapitulamos, la investigación desarrollada acerca del capitán García Jofré de Loaysa nos ha permitido aproximarnos a su figura desde dos puntos de vista. Por una parte, hemos podido dar a conocer algunos de los hechos que protagonizó antes de ser elegido para liderar la expedición castellana a la Especiería de 1525; así, lo hemos encontrado cumpliendo un doble papel, al servicio de la Orden de San Juan y también de Carlos I, pudiendo concretar cómo ejerció de comendador de Barbalos (Salamanca) para la primera, y de gentilhomme de la Casa de Borgoña para la segunda.

---

(86) Sobre el encuentro en Madrid dio cuenta el futuro capitán Hernando de la Torre en una de las cartas que escribió desde el Maluco. En Torre do Tombo, Corpo Cronológico, Parte I, mç. 48, n.º 60.

Así, con el Mediterráneo como escenario, lo localizaremos en Mesina en 1516, desde donde acudirá a Bruselas, tras la muerte de Fernando el Católico, para verse con el joven heredero Carlos. En 1517 será designado capitán de las galeras españolas para la defensa de las costas de Granada y Orán de las amenazas berberiscas y turcas, lo que nos permite suponer en él una amplia experiencia previa en la guerra de galeras bajo el pendón de la Orden de San Juan, tal como era propio en los caballeros sanjuanistas de la época desde la isla de Rodas. La confianza que Carlos I depositó en él alcanzó un punto álgido un año después, y esta vez para una misión especialmente delicada, puesto que lo envió ante el Gran Turco como embajador, aunque con fines ocultos de espionaje. A ello hemos dedicado un apartado específico que nos permite identificar al embajador con nuestro protagonista, y hemos relatado tanto el viaje como el encuentro con Selim I gracias a la relación que el propio Loaysa dio sobre ello. A su regreso, desde Barcelona fue enviado a Azuara (Zaragoza) para trasladar la postura de Carlos I contraria a los deseos de los aragoneses, que pretendían modificar la base jurídica del Santo Oficio para adaptarlo mejor a su legislación. Esto ocurrió ya en 1519, y en ese mismo año Loaysa pasó a Nápoles para reunir las naves y ejército que dirigió hasta la isla de Favignana, junto al capitán Diego de Vera, para invernar y atacar la base corsaria berberisca de Los Gelves en la primavera de 1520. Aquella isla –hoy Yerba– fue tomada con no poco esfuerzo bajo el liderazgo de Hugo de Moncada, alguien próximo a Loaysa según alcanzamos a averiguar, y que elogió ante Carlos I su destacado papel en esta acción, por la cual el comendador fue recompensado con 150.000 maravedís.

Aunque los resultados para el periodo referido se puede decir que han sido bastante fructíferos, ocurre lo contrario desde el año 1521, en que le perderemos la pista hasta verlo involucrado en los preparativos de la expedición al Maluco.

Sin embargo, hemos abordado una segunda vía de investigación, que nos ha llevado a ahondar en su faceta más personal, mostrando sus relaciones familiares más cercanas, la actividad de sus hermanos y de su padre y la especial proximidad hacia la familia Zúñiga a que se apunta con todo ello. Esto, además, nos ha llevado a proponer el origen placentino de García Jofré de Loaysa, descartando la procedencia tradicionalmente considerada de Ciudad Real.

La expedición a la Especiería de 1525 requería un líder de la máxima confianza de Carlos V y que ofreciera seguridad a los inversores privados para que arriesgaran su capital en esta apuesta. Por ello se buscó a alguien con amplia experiencia en la mar, la diplomacia y la guerra. Quizá tras esta aproximación a su figura estemos más cerca de comprender por qué

en mitad del océano Pacífico Juan Sebastián de Elcano, en su lecho de muerte, confiaba en Loaysa para llevar a término sus últimas voluntades, y le encomendaba que velara por sus hermanos compañeros de viaje. Le nombró, además, testamentario, cabezalero y administrador de todos sus bienes, en igualdad de condiciones con su propia madre, Catalina del Puerto<sup>87</sup>. Quizá el «muy magnífico señor comendador Loaysa», según lo refirió entonces con el mayor de los respetos, así lo merecía.

## Bibliografía

- ARGENSOLA, Bartolomé Leonardo de (1609). *Conquista de las islas Malucas*. Madrid, Alonso Martín.
- (1630). *Primera parte de los anales de la Corona de Aragón, que prosigue los del secretario Gerónimo Zurita desde el año MDXVI*. Zaragoza, Juan de Lanaja.
- BARQUERO GOÑI, Carlos (2009). «La Orden de San Juan y la nobleza en la península ibérica durante la Baja Edad Media (siglos XII-XV)». En RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel (coord.) *Nobleza hispana, nobleza cristiana. La Orden de San Juan II*. Madrid, Ediciones Polifemo.
- CAL PARDO, Enrique (2003). *Episcopologio mindoniense*. Santiago de Compostela, Instituto de Estudios Gallegos Padre Sarmiento, CSIC-Xunta de Galicia.
- BROGINI, Anne (2009). «Vivre noble. L'Ordre de Malte et la Croisade au début de l'Époque Moderne». En RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel (coord.) *Nobleza hispana, nobleza cristiana. La Orden de San Juan II*. Madrid, Ediciones Polifemo.
- DIOCHON, Nicolas (2008). El establecimiento del Santo Oficio en Aragón y las prácticas supersticiosas: particularidades y figuras aragonesas. *Hispanística XX*, 26: Aragón, una identidad tierra adentro, 53-72.
- FERNÁNDEZ, Alonso (1627). *Historia y anales de la ciudad y obispado de Plasencia. Publicado por Juan González a costa de la ciudad y de la Santa Iglesia de Plasencia*. Madrid.
- FERNÁNDEZ CONTI, Santiago y ZÚÑIGA Y GUZMÁN, Álvaro (2000). «Los Consejos y los consejeros de Carlos V». En MARTÍNEZ MILLÁN, J. (dir.) *La corte de Carlos V III*. Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 481-484.
- FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, Álvaro (2021, enero-junio). Los procesos de Córdoba y la pugna inquisitorial entre Felipe el Hermoso y Fernando el Católico: las negociaciones romanas (1505-1506). *Sefarad*, 81:1, 107-140.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo (1557). *Historia general y natural de las Indias*. Valladolid.
- (1950). *Sumario de la Natural Historia de las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica.

---

(87) AGI, Patronato, 38, R.1.

- FUNES, Juan Agustín de (1626). *Coronica de la ilustrissima milicia y sagrada Religión de San Juan Bautista de Ierusalén*. Valencia, Miguel Sorolla.
- GASCÓN PÉREZ, Jesús (2017). «Jurisdicciones en conflicto: el Santo Oficio y el reino de Aragón en el contexto de la Monarquía Hispánica». En GONZÁLEZ RAYMOND, Anita y CARRASCO, Rafael (dirs.) *Las razones del Santo Oficio*. Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 163-178.
- GONZÁLEZ CASTRILLO, Ricardo (1994, 3.º trimestre). La embajada de García de Loaysa al sultán Selim I según el ms. II/2222 de la Biblioteca del Palacio Real de Madrid. *Reales Sitios. Revista del Patrimonio Nacional*, 121, 12-20.
- JUEGA PUIG, Santiago (2025). *Galicia y la segunda circunnavegación a la Tierra. Siglo XVI*. La Coruña, Ediciones Cartamar.
- LADERO QUESADA, Miguel Ángel (2016). *Los últimos años de Fernando el Católico, 1505-1517*. Madrid, Dykinson.
- LLORENTE, Juan Antonio (1813). *Anales de la Inquisición de España II. Desde el año de 1509 hasta el de 1530*. Madrid, Imprenta de Ibarra.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco (1999) [1552]. *Historia general de las Indias*. Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- MANSO PORTO, Carmen (2024, junio). La Casa de Contratación de la Especiería de La Coruña: orígenes, emplazamiento y funcionamiento (1522-1529). *Revista de Estudios Colombianos*, 20, 23-42.
- MARTÍNEZ MILLÁN, José (coord.) [2000]. *La corte de Carlos V III-4. Los servidores de las casas reales*. Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V.
- MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro (1670). *Opus Epistolarum, editio postrema*. Ámsterdam, Typis Elsevirianis veneunt apud Fredericum Leonard, typographum Regium. Transcritas en LÓPEZ DE TORO, José (1956). CODOIN XI. Madrid, Imprenta Góngora.
- (1944). *Décadas del Nuevo Mundo*. Buenos Aires, Editorial Bajel.
- MAZÓN SERRANO, Tomás (2024). *La vuelta al mundo maldita. La expedición de Loaysa*. Madrid, Edaf.
- PADILLA, Lorenzo de (1846). «Crónica de Felipe I». En SALVÁ, Miguel y SAINZ DE BARANDA, Pedro (eds.) *Colección de documentos inéditos para la historia de España VIII*. Madrid, Imprenta de la viuda de Calero.
- PIDAL, Marqués de y SALVÁ, Miguel [eds.] (1854). *Colección de documentos inéditos para la historia de España XXIV*. Madrid, Imprenta de la viuda de Calero.
- PIGAFETTA, Antonio y otros (2012). *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid, Miraguano Ediciones-Ediciones Polifemo.
- PULGAR, Hernando del (1780). *Crónica de los Señores Reyes Católicos Don Fernando y Doña Isabel de Castilla y de Aragón*. Valencia, Imprenta de Benito Monfort.
- REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA (1853). *Memorial histórico español. Colección de documentos, opúsculos y antigüedades que publica la Real Academia de la Historia VI*. Madrid, Imprenta de la Real Academia de la Historia.

- (1898). Tomos XXXVI a XL. Madrid, Est. tip. de la viuda e hijos de M. Tello.
- RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel (2009). «Nobleza, cristiandad y monarquía: una idea y un arquetipo social en construcción durante la Edad Moderna». En ÍDEM (coord.) *Nobleza hispana, nobleza cristiana. La Orden de San Juan* (2 vols.) Ediciones Polifemo.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio (1892). *La reina doña Juana la Loca: estudio histórico*. Madrid, Librería de M. Murillo.
- SAGARRA GAMAZO, Adelaida (2013, junio). La empresa del Pacífico o el sueño pimentero burgalés (1508-1529). *Revista de Estudios Colombinos*, 9, 21-36.
- SALVÁ, Miguel y SAINZ DE BARANDA, Pedro [eds.] (1846). *Colección de documentos inéditos para la historia de España VIII*. Madrid, Imprenta de la viuda de Calero.
- SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Antonio (2021). El archivo señorial de Paracuellos, un fondo documental de los marqueses de Malagón. *Vínculos de Historia*, 10, 278-297.
- SANDOVAL, Prudencio (1634). *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V, primera parte*. Pamplona.
- SANTA CRUZ, Alonso de (1920). *Crónica del Emperador Carlos V*. Madrid, Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares.
- SHABAN MURSI, Ebtisam (2011). «Egipto desde la óptica orientalista de un humanista del siglo XVI: el caso de *Legatio Babylonica* de Pedro Mártir de Anglería». Tesis doctoral, British Columbia University (Vancouver).
- UZTARROZ, Juan Francisco Andrés de y ZAPATER LÓPEZ, Miguel Ramón (2024). *Anales de Aragón [Prosiguen los Anales de Bartolomé Leonardo de Argensola dese 1521 hasta 1528] I*. Edición de Javier ORDOVÁS ESTEBAN. Zaragoza, Institución Fernando el Católico, CSIC.
- VÁZQUEZ CAMPOS, Braulio (2009). *Adelantados y lucha por el poder en el reino de Murcia*. Madrid, Alcalá Grupo Editorial.
- ZARAGOZA PASCUAL, Ernesto (2008). Gastos de la reforma del monasterio de Celanova (1512-1526). *Rudesindus*, 3, 191-218.
- ZURITA, Jerónimo (1580). *Historia del rey don Fernando el Católico. De las empresas y ligas de Italia*. Zaragoza.

# INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede consultarse libremente en Internet en la página web de la BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA:

Revista de Historia Naval

Esta página permite además hacer búsquedas por texto libre en la siguiente aplicación (Página de inicio > Consulta > Búsqueda):

<http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/busqueda.cmd>

Para ello se aconseja seguir el siguiente: **Método de búsqueda**

- 1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecomillarlas).
- 2) Marcar la casilla «Buscar en el texto completo».
- 3) Pulsar el botón «Buscar».
- 4) En la columna de la izquierda, seleccionar «Revista de historia naval» para filtrar solamente los resultados de esta publicación. Los resultados que aparecen a la derecha pueden obtenerse directamente en PDF.

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL)

Revista de Historia Naval

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA

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

# NUEVA ESPAÑA Y EL PODER MARÍTIMO-NAVAL: ARMADAS Y FLOTAS DEL ATLÁNTICO

Esteban MIRA CABALLOS  
Doctor en Historia de América  
Almendralejo, Badajoz, España.  
Recibido: 20/04/2025 Aceptado: 15/07/2025

## Resumen

En este artículo analizamos la política defensiva implementada por el Imperio Habsburgo para blindar la ruta comercial con el rico virreinato de Nueva España. Para ello implantó un sistema de flotas anuales, apoyadas por varias armadas establecidas en puntos estratégicos. Además, fortificó especialmente aquellos puertos por donde pasaban la plata y las flotas, es decir: Veracruz, Nombre de Dios-Portobelo, Cartagena de Indias y La Habana.

La Monarquía diseñó una estrategia defensiva sostenible, tanto a nivel terrestre como naval. El sistema, pese a sus carencias, permitió al Imperio habsburgo mantenerse como potencia hegemónica hasta la guerra de los Treinta Años y, desde mediados del siglo XVII hasta principios del XIX, como una potencia de segundo orden.

*Palabras clave:* Flotas, armadas, Nueva España, Imperio habsburgo.

## Abstract

In this article, we analyze the defensive policy implemented by the Habsburg Empire to secure the trade route with the wealthy viceroyalty of New Spain. To this end, it implemented a system of annual fleets, supported by various navies, stationed at strategic points. Furthermore, it specifically fortified the ports through which silver and fleets passed, namely: Veracruz, Nombre de Dios-Portobelo, Cartagena de Indias, and Havana.

The monarchy designed a sustainable defensive strategy, both on land and at sea. The system, despite its shortcomings, allowed the Habsburg Empire to remain a hegemonic power until the Thirty Years' War and, from the mid-17th century to the early 19th century, a second-tier power.

*Keywords:* Fleets, navies, New Spain, Habsburg Empire.

EL Nuevo Mundo, desde las bulas papales y el Tratado de Tordesillas, quedó vinculado primero a Castilla y luego al Imperio habsburgo. Sin embargo, las demás potencias europeas tuvieron claro que no se iban a quedar al margen de los beneficios del comercio ultramarino. Por ello, los territorios vinculados a la empresa indiana, especialmente los de la costa atlántica, fueron objeto de la codicia de los corsarios y, posteriormente, de las armadas nacionales. Dio comienzo así un asedio, que se fue tornando progresivamente más intenso, sobre los puertos indianos y el tráfico naval. Ello condicionó totalmente la relación de la metrópoli con sus virreinos, obligando a practicar una navegación en convoy, protegida por escuadras de guerra, y a crear toda una red de fortificaciones en los enclaves más estratégicos. Estaba claro que la defensa naval debía completarse con la fortificación de los puertos donde recalaban las flotas y galeones, entre ellos el puerto de Veracruz y su fortaleza y fondeadero de San Juan de Ulúa.

Con buen juicio, se estimó que la prioridad era la defensa de las rutas y de los convoyes que transportaban los caudales indianos, lo cual se

consideraba esencial en el organigrama del Imperio. Para ello se implantó un sistema de dos flotas anuales, apoyadas por diversas armadas establecidas en puntos estratégicos. La protección de esas flotas se encomendó a varias escuadras: dos que custodiaban a las flotas en todo su recorrido o limpiaban las rutas de corsarios, es decir, la Armada de la Guarda de la Carrera y la Armada del Mar Océano; y otra más, conocida primero como la Armada del Caribe y después como de Barlovento, que tuvo como cometido la protección de los convoyes en la peligrosa ruta caribeña. Precisamente esta última área tuvo una significación especial, pues fue allí donde se decidió finalmente el destino del imperio de los Habsburgo (JÁRMY CHAPA: 1987, pp. 8-9). Pero, además, hubo que fortificar los puertos por donde transitaban las flotas y, por consiguiente, la plata, es decir: Veracruz, Nombre de Dios-Portobelo, Cartagena de Indias, La Habana, Panamá y El Callao.

El objetivo de este artículo es ofrecer una síntesis actual del panorama defensivo del atlántico en su globalidad, analizando tanto las armadas y las flotas como la fortificación de los puertos esenciales en los que recalaban.

## Las flotas de Indias

Desde mediados de siglo, se tenía clara la necesidad de regular un sistema de flotas que garantizara la defensa de la navegación atlántica. Sin duda influyó la localización de grandes yacimientos de metal precioso, como el de Potosí, en el Alto Perú (1545), o Zacatecas, Guanajuato o Pachuca, en Nueva España. Las flotas que transportaban los caudales de particulares y los de la Corona no podían caer en manos de los enemigos, por lo que resultaba esencial blindar las convoyes y los puertos donde atracaban. Por ese motivo, desde 1561, y pese a la oposición de algunos que pensaban que era preferible proteger las áreas de partida y de regreso, manteniendo el registro suelto, se implantó de forma definitiva el sistema de flotas (O'DONNELL: 2012, p. 89).

El propio Consulado de Sevilla, el 4 de julio de 1561, presionó a la Corona para que aprobase el plan de dos convoyes anuales<sup>1</sup>. Doce días después (el 16 de julio) se expidió el decreto que prohibía toda navegación al margen de ellos: uno partiría en enero, y el otro lo haría en

---

(1) AGI, Consulados 58, f. 113r. Carta del Consulado al rey. Sevilla, 4 de julio de 1561.

agosto<sup>2</sup>. En ambos casos, la escuadra llegaría unida hasta las Antillas y, a la altura de Puerto Rico, se dividiría en dos: una parte se encaminaría hacia Veracruz y la otra a Tierra Firme. Era en realidad un sistema de cuatro flotas anuales, pues a Veracruz llegaban dos convoyes anuales y a Cartagena y Tierra Firme otros dos. Todas las naves del convoy debían ir artilladas, especialmente los dos galeones que lo protegían. Pero este sistema de flotas que se dividían y que luego tenían que esperarse no pudo aplicarse en la práctica. Por ello, muy poco tiempo después, y siguiendo un informe del capitán y maestre Juan Rodríguez de Noriega, se decidió retocararlo sustancialmente para adaptarlo a la praxis (SCHÄFER: 2003, t. II, p. 324).

Así, el 18 de octubre de 1564 se dispuso que la primera flota, denominada de Nueva España, zarpase, finalmente, en abril, y no habría partición, pues estaría integrada exclusivamente por los buques que se dirigían a Veracruz, Puerto Caballos (en Honduras) y las Antillas (HARING: 1979, pp. 258-259)<sup>3</sup>. Bien es cierto que los convoyes de Nueva España salieron siempre más tarde, considerándose el tope el 24 de junio, día de San Juan, aunque algunos lo hicieron incluso en semanas y meses posteriores<sup>4</sup>. Y la segunda escuadra, llamada de los Galeones de Tierra Firme, mantendría su fecha de partida en el mes de agosto y estaría formada por las embarcaciones que se encaminaban a Cartagena de Indias y Nombre de Dios –desde 1596 sustituida por Portobelo–, derivando algunos buques a Maracaibo, Santa Marta, La Guaira, Riohacha y a islas como Margarita o Cubagua<sup>5</sup>. Todas estas escuadras harían escala en el viaje de ida en las islas Canarias, casi siempre en La Gomera, adonde, como decía el Inca Garcilaso, todas las flotas van a tomar agua y «refresco de matalotaje» (GARCILASO DE LA VEGA: 1986, p. 90).

El motivo por el que se restringía la navegación a dos únicas flotas anuales quedaba bien explícito en la disposición de 1564: evitar o minimizar los daños que infligían los bandidos. Este sistema solucionaba en buena parte los problemas defensivos de la Carrera de Indias, al tiempo que regularizaba los plazos de navegación. Asimismo, constituyó un efica-

---

(2) El documento original se encuentra en AGI, Indiferente General 1966, T. 14, ff. 35v-37v. Ha sido analizado en multitud de obras. Véase, por ejemplo, G.<sup>a</sup>BAQUERO: 1992, p. 90.

(3) Sobre el sistema de flotas, puede verse el reciente y completo trabajo de MARTÍNEZ RUIZ: 2022.

(4) Ya en 1582 se estableció la posibilidad de prorrogar sus salidas hasta mayo pero, más adelante, con frecuencia salía hasta en junio. LANG: 1998, p. 29.

(5) Real cédula dada en Aranjuez, el 18 de octubre de 1564. ENCINAS: t. IV, pp. 127-130. HARING: 1979, p. 259.

císimo medio para reducir pérdidas de vidas humanas en caso de naufragio (PÉREZ-MALLAÍNA: 1997, pp. 30 y 33).

Ambas escuadras debían regresar al puerto de La Habana, considerado desde varias décadas antes como «la llave de todas las Indias», y volver integradas a la Península (CABALLERO JUÁREZ: 1997, pp. 49-50). Este último fondeadero se consideraba muy seguro, ya que poseía una embocadura muy estrecha, protegida por el castillo de El Morro, dando acceso a una amplia y tranquila bahía (PÉREZ TURRADO: 1992, p. 24). Ni que decir tiene que esta elección convirtió a la ciudad cubana en neurálgica dentro del Imperio, en detrimento de otras como Santo Domingo o San Juan de Puerto Rico, que quedaron relegadas a un segundo plano, condenadas, pese a recibir el situado, a sobrevivir a través del contrabando. Desde La Habana, las dos flotas debían regresar juntas, zarpando preferentemente antes del 10 de mayo (RUBIO SERRANO: 1991, t. I, p. 61).

Ambas flotas debían llevar una capitana en la vanguardia y una almiranta en la retaguardia, donde viajarían respectivamente la primera y la segunda autoridad en rango de la escuadra. Ambos buques debían ser galeones de más de trescientas toneladas, armados con al menos 36 piezas de artillería y con una tripulación, entre gente de mar y soldados, de dos centenares (MARTÍNEZ: 1983, p. 86). Asimismo, en todos los convoyes debía viajar un piloto mayor examinado por la Casa de la Contratación, pues la vida de todos dependía de su pericia y de sus decisiones<sup>6</sup>. El



Imagen 1. La Flota de Indias fondeada junto a la isla Tercera, en las Azores. FUENTE: Monasterio de El Escorial

(6) En teoría, estos pilotos debían ser naturales del reino, tener al menos veinticuatro años y demostrar un mínimo de seis años de navegación en la ruta. Por poner solo un ejemplo, el 25 de septiembre de 1679 se expidió el título de piloto de Nueva España a Antonio de Gaztañeta. AGI, Contratación 5782, N.34. Véase también PINTOS e IBÁÑEZ: 2019, p. 100.

número de mercantes que integraban estas conservas nunca se estipuló y fluctuó mucho, dependiendo de la bonanza económica y de los intereses privados de los cargadores de la Carrera de Indias.

Centrándonos en la Flota de Nueva España, teóricamente zarpaba en abril o mayo, arribando en diez o doce días a las islas Canarias, donde hacía escala reparando las naves, haciendo aguada y obteniendo alimentos frescos. Luego, tras un mes aproximadamente de travesía, llegaba hasta la isla de la Dominica, desde donde avanzaba hasta Puerto Rico a hacer aguada, enfilando después hacia San Juan de Ulúa. En el viaje de regreso, los caudales de la Corona se repartían entre la capitana y la almiranta pero, en caso de que alguna tuviese dificultades, se podía traspasar a cualquiera de los galeones, naos o pataches que viajasen en la conserva<sup>7</sup>. En adelante, tan solo tres tipos de embarcaciones tendrían autorización para viajar en solitario:

- 1) los navíos de aviso, pues se estimaba que eran esenciales para mantener los vínculos entre la metrópoli y sus colonias, en los largos intervalos entre flota y flota. Se trataba de buques ligeros, pues su cometido no era el transporte de mercancías sino la transmisión de noticias;
- 2) los barcos esclavistas, que transitaban siempre al margen de las flotas, acudiendo a las costas de África por su cargamento, poniendo luego rumbo a las costas americanas;
- y 3) los navíos de azogue, que transportaban el mercurio procedente de las minas de Almadén (Ciudad Real) desde los puertos andaluces a Veracruz, con destino a las minas novohispanas para la amalgama de la plata (G.<sup>o</sup>-BAQUERO: pp. 108-115). Desde el descubrimiento de este método de refinado, a mediados del siglo XVI, se buscaron minas de cinabrio en toda Nueva España, pero nunca se encontraron filones de consideración. En cambio, sí que se localizaron en el Perú, concretamente en Huancavelica, pero esta mina se limitó prácticamente a satisfacer las necesidades de refinado de la plata andina, mientras que tres cuartas partes del mercurio empleado en las de Nueva España tenía que ser suministrado desde Almadén. Por ello, el azogue se convirtió desde 1560 en una mercancía prioritaria, siendo la llave de la plata americana (SILVESTRE MADRID y ALMANSA RGUEZ.: 2021). Sabemos que entre 1600 y 1675 se enviaron a Nueva España 207.410 quintales de azogue,

---

(7) El 13 de diciembre de 1583, el moguerense Juan Gallego reclamaba quinientos ducados del gasto que tuvo por acoger en su nao, nombrada *Nuestra Señora de la Esperanza*, parte de la plata de su majestad porque la almiranta tenía una vía de agua. ROPERO-REGIDOR: 2018, doc. 425.

que aun así estaban muy por debajo de las necesidades, lo que afectó a la producción argéntea (RGUEZ. GALLARDO: 1985, pp. 238-240). Y, dado que en el siglo XVII la media fue de una flota cada dos años, hubo una creciente necesidad de enviar auténticas flotillas de azogues –o flotas en miniatura, como se las ha denominado–, formadas por galeones, que a su regreso de Veracruz aprovechaban para volver cargadas con lingotes marcados de plata mexicana<sup>8</sup>. También se usaron para este fin los navíos de aviso e incluso los vasos de la Armada de Barlovento, que en ocasiones hizo las veces de flota del azogue (SILVESTRE MADRID y ALMANSA RGUEZ.: 2021, p. 280).

Sin embargo, este régimen, aparentemente perfecto, tuvo dificultades para implementarse. En el retorno de las flotas se solían producir larguísimas esperas, primero en Veracruz y luego en La Habana, en unos casos para aguardar la arribada de todos los buques y, en otros, debido a la presencia de escuadras enemigas o a la previsión de temporales. No fueron pocas las ocasiones en las que, debido a la presencia de corsarios, el convoy debió invernar un año más en Cuba, provocando un gran quebranto económico a los cargadores de Indias y a la propia Corona, que veía demorar indefinidamente la llegada de sus caudales.

Otras veces, los barcos se separaban intencionadamente de la flota para ser los primeros en llegar a un mercado concreto. Y ello a pesar de las prohibiciones de apartarse de la conserva sin permiso que se expidieron en 1572 y en 1573. En las instrucciones dadas al general de la flota se especificaba el punto exacto donde los barcos se podían retirar: los de Puerto Rico, en la Dominica; los de Santo Domingo, en la isla Saona; los de Yucatán, en Honduras; los de La Habana, en el cabo de San Antón, y los que se encaminaban a Santiago de Cuba o a Jamaica, en el cabo de Tiburón<sup>9</sup>.

Como ya hemos afirmado, el mando supremo del convoy lo ostentaba el capitán general, siendo su segundo el almirante, que lo sustituía en caso de que al primero le sucediese un percance inhabilitante<sup>10</sup>. Cuando al llegar al Caribe se dividía, cada uno asumía la potestad suprema de su

---

(8) Flotas de azogue se despacharon en numerosas ocasiones a lo largo del siglo XVII: 1636, 1637, 1639, 1655, 1658, 1664, 1682, 1685, 1686, 1688, 1691, 1695 y 1697. LANG: 1998, p. 32.

(9) Archivo General de la Nación de Colombia, fondo Negros y Esclavos, Magdalena 4, leg. 82, exp. 17. Proceso contra el capitán Valentín Vela por contrabando de esclavos negros, 1493. La referencia documental me la cedió generosamente el profesor Luis R. Bursat Flores.

(10) En las ordenanzas de 1574 se dispuso que en todas las flotas viajase un general y un almirante, como primero y segundo en la cadena de mando. O'DONNELL: 2012, p. 90.

respectiva escuadra, reuniéndose el mando en el capitán general cuando se juntasen en La Habana para iniciar el camino de regreso. El nombramiento de generales y almirantes de las flotas se sucedió año tras año hasta 1647, en que se dispuso que el mando supremo lo ostentaran los generales de la Armada del Océano (O'DONNELL: 2012, p. 91).

## Las armadas metropolitanas

La protección de los convoyes se veía reforzada por dos armadas, aprestadas en la península ibérica: la primera de ellas, la de la Guarda de la Carrera, que también adoptó los nombres de Armada de los Galeones o Armada de la Plata (SERRANO MANGAS: 1989, p. 17. CABALLERO JUÁREZ: 1997, p. 52). Y es que se estimó que la defensa de las flotas con dos galeones –la capitana y la almiranta– era insuficiente para proteger un convoy tanpreciado. Por eso, los galeones de la Armada de la Guarda, que oscilaron entre seis y ocho, además de varios pataches, se encargaron durante décadas de viajar junto a las flotas para garantizar su seguridad (HARING: 1979, p. 262). Esta escuadra acompañaba a los galeones de Tierra Firme, no a la Flota de Nueva España, pero al regreso, desde La Habana, escoltaba a ambas (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 124). Ya a finales del siglo XVIII, Diego Ortiz de Zúñiga afirmó muy gráficamente que esta formación acompañaba a las flotas de Indias, aunque a veces se despachaban solo galeones, para la más segura conducción de los tesoros del Perú (ORTIZ DE ZÚÑIGA: 1988, pp. 109-110).

La primera Armada de la Carrera que cruzó el Atlántico fue la del general Blasco Núñez de Vela en 1537, año en el que la amenaza corsaria arreció en la costa atlántica peninsular<sup>11</sup>. En 1542 zarpó con el mismo fin una nueva escuadra, al mando del capitán general Martín Alonso de los Ríos<sup>12</sup>. En principio se planeó con doce navíos y 2.500 hombres de guerra; no obstante, ante la falta de artillería –que fue necesario llevar finalmente desde Málaga, Cartagena y Alicante– y de navíos adecuados, fue reducida a la mitad de unidades navales y a tan solo medio millar de soldados. Nuevamente, en 1550 zarpó un convoy, a cargo de Sancho de Biedma, con el objetivo expreso de arribar a Tierra Firme,

---

(11) AGI, Indiferente General 1962, L.5, ff. 60-61, real cédula a lo oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla; Valladolid, 28 de enero de 1537. En otro documento se la denominaba «Armada de la Guarda de las Indias». AGI, Indiferente General 1092, n. 218. Carta del diputado de la Armada a Su Majestad, 15 de marzo de 1537.

(12) AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 24, doc. 387. Relación de los gastos que se han hecho en la armada de 1542 de la que fue capitán Martín Alonso de los Ríos, s/f.

recoger el metal precioso y regresar sin la menor dilación a la Península. El coste de la citada escuadra ascendió a la nada despreciable suma de cincuenta mil ducados, que no parecieron demasiados al garantizarse los caudales<sup>13</sup>. En agosto de 1570 llegaron a la ciudad del Guadalquivir las dos flotas que habían venido escoltadas por la Armada de la Carrera, que ese año comandó Pedro Menéndez de Avilés (FDEZ. DURO: 1972, t. II, p. 469). Y de nuevo, en 1576, estando al frente de la misma Cristóbal de Eraso, fue enviada a las Indias a recoger la plata y traerla con seguridad.

Por su parte, la Armada del Mar Océano era una flotilla independiente de la anterior que tan pronto reforzaba la defensa de las flotas como expulsaba a los corsarios de las rutas o se aventuraba a recoger la plata de las Indias. Incluso, en 1674 se empleó en el refuerzo de las rutas del Mar del Norte, que fue uno de los motivos por los que se decidió suspender ese año el despacho de la Flota de Indias (LANG: 1998, p. 208). Mientras que la Armada de la Guarda casi siempre estuvo vinculada a las flotas, la del Océano podía reforzar a la de la Guarda en caso de extremo peligro o cumplir funciones de vigilancia, lo mismo en zonas de las Indias Occidentales que en aguas del Atlántico europeo. Su importancia estratégica era tal que, en caso de acoplarse a las flotas de Indias y a la Armada de la Carrera, todos los mandos se supeditaban a la autoridad suprema del capitán general de la del Océano (CABALLERO JUÁREZ: 1997, pp. 110, 258)<sup>14</sup>.

La escuadra estaría formada inicialmente por ocho galeones y tres pataches, con una tripulación superior a los dos millares de efectivos, entre marineros y soldados. Sin embargo, su potencial siempre fue relativo, pues variaba dependiendo de la disponibilidad y de la amenaza corsaria existente en cada momento. La mayor parte de las unidades que usó fueron galeones, pero también empleó, como casi todas las flotas y armadas, navíos menores y más rápidos, como fragatas, bergantines, pataches y hasta urcas. Desde la tercera década del siglo XVII se hizo frecuente la requisa de unidades de esta armada para que sirvieran de escolta de las flotas o para usarlas como galeones de la plata, por lo que la escuadra experimentó un progresivo debilitamiento.

---

(13) AGI, Indiferente General 1964, L.11, ff. 353v-354v; real cédula a Sancho de Biedma, 30 de diciembre de 1549. AGS, Consejo y Juntas de Hacienda 20-10, carta de Álvaro de Bazán al Rey; Valladolid, 5 de julio de 1550.

(14) El 22 de enero de 1673 se volvió a expedir la orden que insistía en que, en caso de que la Armada del Océano se acoplara a la de la Guarda de la Carrera, el general de esta última debía someterse al mando superior de la primera. VICENTE VELA: 1946, doc. 1954.

## La Armada del Caribe y la de Barlovento

Como ya hemos afirmado, el mar Caribe era una zona especialmente sensible dentro del organigrama naval del Imperio, pues se trataba de un paso obligado de la Carrera de Indias. La ruta en el viaje de ida era relativamente tranquila hasta la llegada al Caribe, donde se enfrentaban tres problemas:

- 1) el climatológico, pues al margen de los posibles huracanes, las frecuentes rachas de vientos y las fuertes corrientes precisaban de pilotos y marineros experimentados para salir airosos (RGUEZ.-LORENZO: 2012, pp. 14-15);
- 2) el geográfico, por la existencia de un sinnúmero de islotes, roquedos y bajíos que representaban un gran peligro para los veleros;
- y 3) el humano, porque desde muy pronto el área se convirtió en un avispero de corsarios de distintas nacionalidades que estaban permanentemente al acecho de presas. En el retorno, el trayecto desde Veracruz hasta La Habana era siempre el más delicado, sobre todo por la climatología, a su paso por las Bahamas, pero también por la presencia de escuadras enemigas. Los ataques arreciaron desde 1580, cuando los ingleses decidieron que no solo iban a atacar plazas o flotas, sino que también intentarían establecerse de manera permanente en los territorios (BURSET FLORES: 2021, p. 636).

El objetivo de la Armada del Caribe no fue tanto la defensa de los que allí vivían como la protección de las rutas seguidas por los convoyes a su paso por dicha área (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 115). Se trataba de unas aguas muy peligrosas donde, según cálculos de Paul Hoffman (1983, p. 19), se perdieron hasta un cuarenta por ciento de todos los navíos desaparecidos en la Carrera de Indias entre 1535 y 1547. La situación se agravaría desde 1588, tras la pérdida de la Gran Armada en la campaña de Inglaterra, lo que dejó especialmente desprotegida el área caribeña (BURSET FLORES: 2021, pp. 637-638).

La autoridad suprema la ostentaba el juez de armada, que era asesorado por varios diputados de mercaderes. En España, este cargo era de nombramiento regio; sin embargo, en el Caribe su designación estaba delegada en la Audiencia de Santo Domingo, la cual tenía a su vez poder para nombrar para ese cometido a uno de los oidores<sup>15</sup>. Este recibía poderes casi absolutos

---

(15) AGI, Santo Domingo 9, R.3, N.28, información que se hizo en la isla Española; Santo Domingo, 9 de agosto de 1528. AGI, Patronato 269, N.2, R.6, traslado de unos capítulos enviados por el presidente de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad el 10 de junio de 1584.

en todo lo referente a su organización y funcionamiento: el cobro de la avería, el embargo de los navíos necesarios y la artillería y, finalmente, el nombramiento de capitanes y veedores<sup>16</sup>.

Se ha insistido hasta la saciedad en el error que se cometió al dejar despobladas la casi totalidad de las Bahamas y las Antillas Menores, sosteniendo además un débil poblamiento en la banda norte de La Española, Cuba, Puerto Rico, Jamaica y diversos puntos de Tierra Firme. Sin embargo, no parece que se tratase exactamente de un error ni de una infravaloración de la peligrosidad de la zona, sino más bien de una imposibilidad de poblar esos territorios considerados marginales. España no tenía potencial humano para poblar todo el continente, por lo que se vio obligada a dejar grandes vacíos, lo mismo en la Patagonia que en Los Llanos venezolanos o las Antillas Menores. De ahí que recurriese a poblar y fortificar solo los enclaves esenciales donde recalaba la flota –en el caso antillano, fundamentalmente La Habana–.

La protección de las costas caribeñas se procuró, al igual que en la península ibérica, mediante el apresto de armadas guardacostas, financiadas mediante la avería. Las quejas de los mercaderes fueron continuas, compartidas incluso por las propias autoridades de La Española, que veían mermados sus propios intereses<sup>17</sup>. Esta armada caribeña puede considerarse el precedente remoto de la de Barlovento, que desarrolló su actividad entre 1640 y 1748. De hecho, los navíos que la integraban desde 1575, así como la otra flotilla de galeras de Tierra Firme, fueron denominadas con frecuencia como «armadas de barlovento» (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. XVIII). Nació con el sino de la inestabilidad, pues nunca fue permanente. Se aprestaba cuando circulaban rumores sobre la presencia de enemigos, y se desmantelaba cuando aquellos desaparecían. Por ello, los corsarios siempre jugaron con un elemento a su favor, es decir, el factor sorpresa, ya que los rumores solían llegar

---

(16) AGS, Consejos y Juntas de Hacienda 12, N.41. Instrucciones a Francisco Tello. Madrid, 6 de abril de 1536. Desde 1521 se recuperó la avería, que no era otra cosa que un impuesto de antiguos orígenes castellanos que gravaba con un porcentaje las mercancías que salían de los puertos andaluces o entraban en ellos. El pago de este impuesto está documentado en Castilla en los siglos XIV y XV, y consistía, igualmente, en un porcentaje que pagaban los comerciantes para asegurar su comercio frente a eventuales pérdidas. A partir del siglo XVI, este mismo gravamen se pagó en otras regiones de América, como por ejemplo el Caribe, para financiar sus propias armadas guardacostas. CÉSPEDES DEL CASTILLO: 1945.

(17) Según se afirmaba en 1544, el cobro de la avería causaba un gran daño a la ciudad de Santo Domingo, «porque los navíos que vienen de paso no osan entrar en esta ciudad». AGI, Justicia 62. Juicio de residencia tomado a las justicias de la isla Española, 1543-1544. Declaración de Rodrigo de Marchena el Viejo a la pregunta n. 15 del interrogatorio.

con muy poca antelación, lo que impedía aprestar la armada antes del ataque. Y, para colmo, estos bandidos se presentaban en los puertos con sus banderolas arriadas, e incluso con insignias castellanas para intentar pasar desapercibidos<sup>18</sup>. Escarmentada ya la zona de estas prácticas, se hizo común en los puertos antillanos disparar algún bolaño a los navíos que llegaban, para que amainasen y verificasen la autenticidad de sus banderas<sup>19</sup>.

Desgraciadamente, a mediados de siglo, la situación de las defensas y de la armada no había mejorado. En 1552 se despacharon cuatro buques, capitaneados por Juan de Mendiarechaga, para que patrullasen las costas de La Española, muy amenazada ya por los corsarios (FDEZ. DURO: 1972, t. I, p. 443). Se trataba de una pequeña escuadrilla, enviada desde la propia Península. En ese cometido debió permanecer hasta 1555, en que, por muerte de su capitán general, se designó como sustituto a Juan Tello de Guzmán. Dos años después seguía al frente de la misma cuando se le expidió un nuevo nombramiento, ratificándolo en el cargo<sup>20</sup>.

La armada no tenía continuidad y aparecía anualmente, adjudicándose sus cargos con la misma periodicidad. Y así continuó en los años sucesivos hasta que, desde 1572, se intentó crear una flotilla permanente formada por pataches, que eran unidades muy rápidas y servían para mejorar la vigilancia de las Antillas Mayores y Nombre de Dios (CEREZO MTNEZ.: 1988, p. 177). Sin embargo, todo debió de quedar en papel mojado, pues en 1576 se planteó en un memorial la necesidad de que hubiese una quincena de galearas de manera permanente: cinco en La Española, otras tantas en Tierra Firme, cuatro en Cuba y una en Puerto Rico (ib.).

Esta inestabilidad limitó mucho su eficacia; en muchas ocasiones, su cometido se restringió a acudir al resto de las islas caribeñas para dar aviso del peligro y evitar de este modo que las embarcaciones zarparan. Otras veces, las autoridades de las islas antillanas no esperaban a que la Audiencia de Santo Domingo tomase la decisión de aprestarla, defen-

---

(18) En 1538, unos bajeles enemigos se hicieron pasar por españoles. Su tripulación saltó a en tierra, cerca de Azua (en Santo Domingo), e hizo un gran destrozo, tomando tres mil arrobas de azúcar, así como algunos carneros para su avituallamiento. AGI, Santo Domingo 49, R.9, N.59. Memorial de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 10 de abril de 1538.

(19) AGI, Santo Domingo 9, R.2, N.21, información hecha por Francisco de Tapia en la isla Española; Santo Domingo, 8 de diciembre de 1527. AGI, Santo Domingo 49, R.9, N.59, carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad; Valladolid, 8 de abril de 1538. AGI, Santo Domingo 868, L.1, ff. 1-2, real cédula al presidente y oidores de la Audiencia de Santo Domingo; Valladolid, 8 de octubre de 1536.

(20) AGI, Contratación 5090, L.1, ff. 157r y ss. Real cédula concediendo el título de capitán general a Juan Tello de Guzmán. Valladolid, 6 de julio de 1557.

diéndose con alguna embarcación que estuviese en su puerto. De hecho, en 1538, los franceses capturaron en las costas de Cuba un bergantín español y, desde la misma isla, se armó un batel a cargo de Diego Pérez que combatió durante un día entero hasta que logró recuperar el bajel<sup>21</sup>. Por tanto, las peticiones para dar un carácter permanente a esta formación naval fueron continuas y unánimes. En lo que sí diferían los memoriales era en el tipo de barcos que la debían formar, pues unos preferían galeras, mientras que otros se inclinaban por una formación mixta de dos carabelas y un bergantín o dos fustas<sup>22</sup>. Sin embargo, a juzgar por el carácter eventual que siempre tuvo la escuadra, ninguna de estas peticiones fue escuchada por las autoridades metropolitanas.

Su sede estuvo en el puerto de Santo Domingo, aunque, como ya hemos dicho, en alguna ocasión se proyectó y se armó desde la península ibérica<sup>23</sup>. La flotilla estaba mandada por un capitán general, designado por el juez. Tenemos constancia documental de algunos de estos mandos, entre ellos Juan de Lalo, que ostentó la capitanía general al menos durante el año de 1528<sup>24</sup>. En 1542 desempeñó el puesto un prestigioso maestre llamado Ginés de Carrión, mientras que una década después, en 1552, lo hizo frey Juan de Mendirichaga (FDEZ. DURO: 1972, t. I, p. 430). El cometido de esta última escuadra fue acudir a La Española para proteger sus costas, tarea que no llegó finalmente a efectuar<sup>25</sup>. Alternativamente se

---

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

(22) AGI, Patronato 173, N.2, R.11, informe de Antonio Henríquez Pimentel, s/f. AGI, Santo Domingo 49, R.12, N.82, carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad; Santo Domingo, 3 de enero de 1541. En 1552, Diego Caballero pidió al monarca que en las costas de la isla Española «anduviese a la continua una armada para que la navegación estuviese más segura». AGI, Santo Domingo 71, N.2. Carta de Diego Caballero a Su Majestad. Santo Domingo, 12 de abril de 1552.

(23) Ya en 1528, la demanda llegó más lejos, pues los oidores de Santo Domingo plantearon al rey la idea de crear en esa isla el centro naval y defensivo más importante de todo el continente americano (AGI, Patronato 174, R.36. Carta del licenciado Espinosa y Alonso de Zuazo a Su Majestad. Santo Domingo, 30 de marzo de 1528). Consiguieron mantener Santo Domingo como sede de la Armada del Caribe, aunque al final fue La Habana la que obtuvo la preeminencia de ser el puerto estratégico del área.

(24) Por desgracia, desconocemos casi todo sobre su vida, aunque sí lo tenemos documentado en 1508 como maestre de una nao de Indias. Proceso entre Juan de Lalo, maestre de la nao *La Veracruz*, e Isabel de Aguilar, como heredera de Juan Ballesteros, sobre ciertos maravedís que este último le prestó. AGS, Consejo Real 35, f. 4. Valladolid, 27 de marzo de 1518.

(25) Curiosamente, en esta ocasión se decidió enviarla nuevamente desde España. La armada no llegó a partir para aguas caribeñas porque, después de su apresto, se destinó por último a la protección de la flota de las Indias que se encontraba en las islas Azores. FDEZ. DURO: t. I, p. 446.

nombró a Alonso López de Ayala, «que es un hidalgo que se halló en esta ciudad, vecino de Cartagena»<sup>26</sup>. Asimismo, hacia 1556 estuvo al frente de ella Juan Tello de Guzmán, caballero de la Orden de San Juan<sup>27</sup>. Como en otras formaciones navales, se prefería para el puesto a personas de abolengo.

Corría el año de 1582 cuando, una vez más, se decidió despachar dos galeras desde España, a cargo de Ruy Díaz de Mendoza, para que se empleasen en «la guarda de la isla Española» (VICENTE VELA: 1946, doc. 133. FDEZ. DURO: 1972, t. II, p. 480). Varios años después, estos buques debían de estar en mal estado, pues se despacharon seis nuevas galeras: dos a La Habana, «para guarda de sus costas»; otras tantas a La Española, porque las que había se «perdieron», y las dos restantes, a la costa de Tierra Firme. La remuneración de estos capitanes, al igual que la del resto de la tripulación, se componía de un sueldo fijo, más el incentivo que suponía el reparto del botín, excluido el quinto real<sup>28</sup>.

Así estaban las cosas cuando, en 1586, Francis Drake y Martin Frobisher entraron en la Ciudad Primada de Santo Domingo, sin apenas resistencia, y la saquearon, corriendo la misma suerte otras plazas de Cuba y la Florida (REYES SÁNCHEZ: 2020. BARTLOMIEJ REICHERT: 2019, p. 107). Por desgracia, los temores de la élite política de la isla se vieron dramáticamente confirmados. La invasión de Drake fue el colofón a décadas de desprotección naval y militar del área caribeña, especialmente de La Española, Puerto Rico y Jamaica, lo que se saldó con la pérdida de esta última plaza en 1655<sup>29</sup>.

Pero todo es susceptible de empeorar, y así ocurrió. Se interpretó que el coste de estas galeras era alto para su escasa eficacia, por lo que se terminó por suprimirlas desde inicios del siglo XVII. Las consecuencias

---

(26) AGI, Santo Domingo 71, N.2. Carta de los oficiales de la isla Española a Su Majestad. Santo Domingo, 15 de agosto de 1552.

(27) AGI, Patronato 288, R.122. Relación de cuentas que dio Juan Tello al Consejo, 1557.

(28) En 1552, el capitán general cobraba seis ducados diarios, mientras que cada uno de los capitanes de navío percibían tan solo dos. Los lombarderos, los marineros y los soldados, ocho, cinco y cuatro pesos al mes, respectivamente (AGI, Santo Domingo 71, N. 2. Carta de los oficiales de La Española a Su Majestad. Santo Domingo, 15 de agosto de 1552). En 1556 se dispuso que el capitán general cobrase cinco ducados diarios. A veces, el quinto real era cedido, como ocurrió en 1543, en que se ordenó que del navío francés capturado se tomase la artillería para las fortalezas reales, y que el resto del botín se repartiese íntegramente entre la tripulación. AGI, Santo Domingo 868, L.2, ff. 200v-201v. Real cédula al presidente y oidores de Santo Domingo. Valladolid, 7 de septiembre de 1543.

(29) Sobre la etapa de Jamaica dentro del Imperio y su pérdida en 1655, véase el clásico trabajo de MORALES PADRÓN: 1952.

fueron aciagas, porque la Corona perdió el control del área caribeña, donde en breve se establecieron colonias de corsarios de manera permanente<sup>30</sup>. Si la Corona hubiese apostado por una verdadera armada de Barlovento desde mediados del siglo XVI, se habrían evitado muchos inconvenientes y ahorrado asaltos de barcos y puertos, molestias a las flotas de Indias y un contrabando cada vez más pujante. Pese a todo, todavía entre 1633 y 1636 encontramos una pequeña escuadra de cinco urcas, previamente embargadas en los puertos de Andalucía, que patrullaba las aguas caribeñas y tenía su sede en Puerto Rico (SERRANO MANGAS: 1989, p. 59). Es la última vez que tenemos constancia de unas unidades que podrían entenderse como una escuadra propiamente caribeña.

Así pues, esta Armada del Caribe no alcanzó los resultados deseados debido a dos motivos estructurales: 1) su propio carácter eventual, lo que redundaba en una gran ineficacia ya que, en la mayoría de los casos, cuando se armaba, los enemigos ya estaban lejos de las costas antillanas; y 2) la falta de buques adecuados y de artillería, lo que le impedía capturar a sus oponentes.

La Armada de Barlovento propiamente dicha no apareció hasta bien avanzado el siglo XVII, a pesar de que desde finales de la centuria anterior se intensificaron los ruegos solicitando su creación. De hecho, tenemos noticias de algunas escuadras previas, de una duración muy concreta, que tuvieron objetivos bastante similares. Entre ellas, la efímera Armada de Tierra Firme, que siempre careció de las unidades de combate necesarias para desempeñar su cometido con las mínimas garantías. Ya entre 1574 y 1577, el capitán Francisco Carreño estuvo al mando de una escuadra de galeones que custodió el litoral costero de Santa Fe, en Nueva España, ante la presencia continua de enemigos. Nuevamente, el 3 de febrero de 1578 se dispuso que se despachasen a Tierra Firme dos galeras y una saetía –pequeño navío latino de una sola cubierta–, al mando del capitán Pedro Vique Manrique, para integrar una armada bajo esta misma denominación (ENCINAS: 1945, pp. 41ss.) Su base de operaciones se situaría en el puerto de Cartagena de Indias, y su cometido explícito fue la protección de las costas de Tierra Firme ante «los daños y robos que en ellas hacen los corsarios ...» (ib.). Casi una década después, concretamente en 1587, seguía en activo, compuesta exclusivamente por dos galeras, a cargo del capitán general Sancho de Arce (ib., p. 46). Una vez más, en 1590 tenemos noticias del envío de cuatro galeras para la protección de las islas de Barlovento (ib., p. 60).

---

(30) AMAYA PALACIOS: 2016, p. 27.

No se trataba aún de la armada de este nombre, sino de una escuadrilla que custodiaba el golfo de México y el Caribe. De ahí que los memoriales para su establecimiento se sucediesen, señalando los beneficios que tendría para la zona el mantenimiento de una escuadra permanente para la seguridad de las «islas de Barlovento y costas de Tierra Firme, Honduras y Nueva España»<sup>31</sup>.

Pero la idea de crear una armada estable en el área no fraguó, por lo que se siguieron enviando de manera esporádica, cuando las circunstancias lo requerían. En 1598 se decidió despachar desde Sevilla catorce galeones, que acompañarían a la Flota de Nueva España para, a continuación, quedarse en barlovento a fin de constituir la base de esta armada (PÉREZ TURRADO: 1992, p. 77). Sin embargo, la falta de fondos impidió finalmente su envío, postergando una vez más su aparición. Como es bien sabido, su creación se vio retrasada hasta casi mediados de la centuria decimoséptima. Por fin, en 1640 estaba ya decidida su creación, integrada inicialmente por un total de ocho embarcaciones, siendo Juan de Campos su primer capitán general (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 129). Los vasos usados serían en su mayoría peninsulares, dadas las cortapisas que la Corona imponía a la producción naval criolla, si bien hay una presencia significativa de algunas embarcaciones construidas en los astilleros de La Habana y Campeche<sup>32</sup>. Aunque fondeó indistintamente en La Habana, Puerto Rico, Cartagena de Indias y Veracruz, este último puerto se puede considerar su base de operaciones, porque era allí donde se le procuraba la financiación. Además, con el paso del tiempo, dado que su principal cometido era la protección de las flotas hasta La Habana e incluso hasta Cádiz, su fondeadero e internada *de facto* terminó siendo el ya citado puerto de Veracruz (TORRES RAMÍREZ: 1981, pp. 147-148).

Como sucedía con la Armada del Mar del Sur, el mando supremo lo ostentó el virrey, en este caso el de Nueva España. También se financiaba desde el virreinato, destinando a tal fin lo mismo las rentas del situado que la alcabala o hasta el impuesto del pulque (VEITIA LINAGE: 1672, p. 89. LANG: 1998, p. 36. BARTLOMIEJ: 2019, p. 108). Esta pesada carga imposi-

---

(31) Memorial de Pedro de Sardiña en el que pedía la formación de una armada permanente de ocho galeonetas y dos pataches, 6 de noviembre de 1595 (VICENTE VELA: 1946, doc. 1320). Otro memorial, en este caso firmado por Sebastián de Arancibia, del 18 de octubre de ese mismo año solicitaba también la creación de una armada permanente, pero con sede en La Habana (ib., doc. 1322).

(32) De hecho, en 1679 se proyectó la construcción de un galeón de gran tonelaje en Veracruz, pero finalmente no recibió el visto bueno. LANG: 1998, p. 81.

tiva irritaba a los comerciantes novohispanos, que veían muy gravosa una armada que en realidad no protegía sus intereses sino los metropolitanos, es decir, los caudales que se transportaban en las flotas.

En teoría, su objetivo era la defensa de la costa atlántica americana y la protección de los convoyes en el trayecto desde Nueva España hasta La Habana (VEITIA LINAGE: 1672, p. 90). Debía ser, por tanto, una flota novohispana, con el virrey como máximo responsable, pero en la práctica funcionó como una armada peninsular más. Y ello porque se usó casi permanentemente para convoyar a las flotas, en principio hasta La Habana, pero en no pocos casos también hasta la península ibérica (CRUZ BARNEY: 1999, p. 16). Es decir, durante buena parte de su andadura hizo funciones similares a las de la Armada del Mar Océano, supliendo las carencias de esta última. Por ello, no tiene nada de particular que algunos de sus generales promocionasen a la Armada del Océano o a la capitanía general de las flotas<sup>33</sup>.

Dada la premura de tiempo y la presencia de una escuadra enemiga, se decidió despacharla por primera vez en 1641, cuando solo disponía aún de tres navíos operativos. Por fortuna, las cosas fueron bien y consiguió poner en fuga a la escuadra anglosajona, al tiempo que apresaba una de sus naves (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 129). Sin tiempo que perder, y ya con todos sus efectivos, acompañó a la Flota de Nueva España hasta La Habana, mientras que en 1643 custodió a las flotas, al mando del general Pedro de Ursúa, hasta el puerto de Cádiz (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 48). Y la cosa no quedó ahí pues, en 1644, el mejor galeón de la Escuadra de Barlovento, nombrado *Nuestra Señora de Porciúncula*, se usó como capitana de la Flota de Nueva España, comandada por Juan de Urbina (ib., p. 51. LANG: 1998, p. 37). En los años siguientes continuó cumpliendo funciones de escolta de las flotas, hasta que en 1647 fue desmantelada, permaneciendo sin actividad durante dos décadas (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 129. PÉREZ TURRADO: 1992, pp. 258-259).

En 1667 se aprestó otra escuadra, en esta ocasión formada por cinco buques, con un total de 1.631 toneladas de arqueo y 858 hombres entre oficiales, marineros y soldados (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 85). La situación requería soluciones eficaces, porque en los años previos se habían perdido plazas como Jamaica y la Guayana, al tiempo que los corsarios habían arrasado puertos tan importantes como Santiago de Cuba o Portobelo

---

(33) Este fue el caso del general Juan de Urbina, que en 1653 pasó a comandar la Flota de Nueva España. LANG: 1998, p. 164.

(PÉREZ TURRADO: 1992, p. 88). En esta última ciudad obtuvieron un botín de más de 250.000 pesos de oro, pese a la bizarra resistencia que mostró el capitán de la guarnición, quien murió en su defensa. Sin embargo, su función se limitó de nuevo a servir de escolta a los convoyes de Indias, aprovechando las esperas para patrullar por aguas del mar Caribe (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 129). En 1668, tras escoltar el dinero del situado hasta La Habana, tanto su capitana como su almiranta se sumaron a los galeones de la flota que llevaría los caudales a España (VEITIA LINAGE: 1672, libro II, p. 79. PÉREZ TURRADO: 1992, p. 261). Para colmo, las tres naos restantes, al mando de Alonso de Campos, acudieron a la zona de Maracaibo, que estaba siendo saqueada por corsarios, y resultaron hundidas<sup>34</sup>. Una vez más encontramos a los dos mejores galeones de la escuadra cumpliendo cometidos que no figuraban entre sus objetivos fundacionales, y al resto de la escuadra, actuando en inferioridad de condiciones contra sus oponentes.

Pero se volvió a las andadas pues, en 1676, la armada tan solo disponía de dos navíos y tres fragatas, por lo que al año siguiente se decidió despachar desde Cádiz una nueva flotilla que sirviese para la vigilancia de las rutas del mar Caribe y la protección de los convoyes y de los puertos. Eso no evitó que estuviese varios años operando con cinco navíos, que siempre resultaron escasos en comparación con las escuadras corsarias que rondaban la zona.

En 1680 se expidió un nuevo reglamento en el que se detallaron minuciosamente sus objetivos, recorridos, barcos que la compondrían –doce, contando las embarcaciones menores– y puertos de internada, concretamente Veracruz, Cartagena, Portobelo y La Habana (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 115. PÉREZ TURRADO: 1992, p. 93). Sin embargo, esa era la teoría, pero la práctica resultó muy distinta, pues jamás llegó a operar con esa docena de unidades, siendo unas destinadas a hacer escoltas y otras al transporte de azogue, mientras el resto permanecía reparándose en los astilleros. Dadas sus escasas unidades, no pudo impedir la toma de Veracruz, en 1683, por Laurent de Graff –más conocido como «Lorencillo»– y Agramont, así como los daños causados en otros puertos del Atlántico centroamericano (CRUZ BARNEY: 1999, p. 9. ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 131). Cuatro años después operaba con cuatro pequeñas fragatas en mal estado, que sumaron una fragata más tras una captura en la costa de Santa Marta (PÉREZ TURRADO: 1992, p. 95). En 1689 fue enviada a desalojar a los corsa-

---

(34) El almirante Alonso de Campos fue enviado a España para ser juzgado por el Consejo de Indias, acusado de haber actuado con temeridad. VEITIA LINAGE: 1672, p. 91.

rios de la costa de Caracas y Cumaná, pero poco podía hacer con tan corto número de unidades (CRUZ BARNEY: 1999, p. 17). A finales de 1690 mantenía la disponibilidad de cinco fragatas, cuando el virrey Gaspar de Sandoval, conde de Galve, la envió a apoyar a los lanceros de Santo Domingo contra los bucaneros franceses que poblaban la costa norte. El lance, que discurrió entre finales de 1690 y principios de 1691, fue todo un éxito y llegaron a publicarse impresos ponderando la hazaña<sup>35</sup>. De los mismos buques dispuso la escuadra en 1695 y 1696, y uno menos en 1698 (TORRES RAMÍREZ: 1981, pp. 158ss. PÉREZ TURRADO: 1992, p. 96).

Pero de nuevo en 1696, como en otras ocasiones, hizo de escolta de la Flota de Nueva España, al mando del general Ignacio Barrios, hasta la ciudad de La Habana. Luego zarpó rumbo a Santo Domingo –ostentando el generalato Andrés del Pez, y el almirantazgo, Guillermo Morfi–, topándose con cuatro navíos franceses. Las fuerzas estaban igualadas, pero la pericia de los galos consiguió una posición favorable y puso en huida a los españoles. Todos los barcos de la Armada de Barlovento consiguieron alcanzar La Habana, menos la almiranta, que fue apresada junto con toda su tripulación (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 161). Se trataba de un gran fracaso –uno más– de una escuadra que siempre dispuso de fuerzas insuficientes no solo para ofender a sus enemigos, sino incluso para defenderse.

El balance a lo largo del siglo XVII no pasó de mediocre, fundamentalmente por los escasos medios de los que dispuso, la falta de continuidad y la decisión de usarla en la protección de los convoyes hasta la metrópoli. Llegó a la nueva centuria en unas condiciones de extrema penuria, sin posibilidades de enfrentarse con éxito a los barcos hostiles que frecuentaban la zona (CRUZ BARNEY: 1999, p. 17). Por eso sus objetivos fueron, una vez más, muy limitados, y sus resultados, extremadamente magros. Sobrevivió al decreto de desaparición de las armadas del Imperio de 1718, cuando se acordó englobar todas las fuerzas en una sola escuadra real, por lo que mantuvo su actividad hasta su desaparición definitiva por una orden del 31 de enero de 1748 (TORRES RAMÍREZ: 1981, p. 212. PÉREZ TURRADO: 1992, p. 103).

## La defensa portuaria

Como ya hemos dicho, había tres puertos atlánticos que resultaban esenciales en el organigrama del Imperio habsburgo: Cartagena de Indias,

---

(35) *Relación de lo sucedido a la armada de Barlovento*, anónimo de 1691. Y, de la misma fecha, *Trofeo de la justicia española en el castigo de la alevosía francesa*, de Carlos de Sigüenza y Góngora. RÍVEZ. DOMÍNGUEZ: 2012, pp. 330-331.

punto de llegada e internada de los Galeones de Tierra Firme; Veracruz, destino final de la Flota de Nueva España, y La Habana, desde donde debían regresar ambos convoyes con los caudales de los particulares y los de la Corona.

Veracruz se convirtió en el puerto y la puerta oficial de Nueva España con la metrópoli, lugar de recalada de un total de 114 flotas durante la época colonial (GIL BLANCO: 1997, p. 81)<sup>36</sup>. Su papel era clave por tres motivos: 1) porque era el principal puerto comercial del virreinato, la conexión atlántica más importante de los reinos de Indias con la metrópoli (AGUILERA: 1999, p. 259); 2) porque se convirtió en el nexo y bisagra entre el mundo atlántico y el pacífico, puesto que a él llegaban por tierras las mercancías asiáticas desde Acapulco; y 3) por ser el puerto donde recalaba la Flota de Nueva España, que con frecuencia hacía en él su internada por espacio de seis meses por término medio.

La Flota de Nueva España condicionaba toda su vida, y su producción local iba encaminada a proveerla de bastimentos, al disponer de una abundante producción de maíz, bizcocho y carne. Asimismo, la gente de mar provocaba altercados en las calles que al final debían resolver los generales de armada, que eran quienes tenían la autoridad en estos asuntos penales. Hubo numerosos casos en los que estos generales tomaron la ciudad e implantaron la ley marcial, como ocurrió en 1582, en 1600 o en 1630 (GIL BLANCO: 1997, pp. 78-79).

Huelga decir que todas las defensas de Nueva España, terrestres y navales, estaban pensadas para defender la plaza frente a los enemigos exteriores, procedentes fundamentalmente del mar. En ningún caso se pensó en la protección del rico comercio que desde la costa atlántica de Nueva España se desplegó tanto con las Antillas Mayores como con Yucatán y América Central (SARAVIA VIEJO: 1978, p. 430).

Las fortificaciones tardaron en llegar pues, pese a los trabajos de Bautista Antonelli en el diseño y construcción en tiempos de Felipe II, realmente no hubo un plan sistemático hasta el siglo XVIII. De hecho, ni Veracruz ni su antepuerto de San Juan de Ulúa, considerados la llave del virreinato novohispano, dispusieron de un recinto fortificado eficaz hasta bien avanzada la edad moderna. El fuerte de San Juan de Ulúa comenzó a edificarse después de la llegada a Veracruz, en 1568, del corsario John Hawkins, a pesar de que la Corona lo consideró un lance sin importancia (RETAMAL FAVEREAU: 1966, p. 189. HARING: 1979, p. 255). Inicialmente fue poco más que el famoso muro con argollas para atracar los navíos —a fin de resistir con seguridad la

---

(36) Un análisis global sobre el papel de Veracruz a lo largo de toda la época colonial puede verse en el reciente y completo libro de G.<sup>ª</sup> DE LEÓN: 2019.



Imagen 2. Proyecto de un puerto artificial en San Juan de Ulúa, 1739. (Instituto de Historia y Cultura Militar de Madrid)

fuerza del oleaje– y servir de contención frente a posibles enemigos que se quisiesen acercar al desprotegido puerto de Veracruz (HARING: 1979, p. 255). Pese a todo, Veracruz y el islote de San Juan de Ulúa constituyeron una de las plazas más seguras del Imperio, pues el malsano clima litoral disuadía a los enemigos de una eventual invasión (G.<sup>a</sup> DE LEÓN: 2011, p. 785). La financiación tanto de las guarniciones militares como de las fortalezas del Caribe procedía de la Caja de México, a través del situado (MARICHAL: 1999, p. 35).

Campeche se fortificó con un amurallamiento de planta hexagonal, para proteger los astilleros y la producción maderera de la zona<sup>37</sup>. Todas las demás fortificaciones, como Términos, Sisal, Mérida o Bacalar, se construyeron con posterioridad, a partir del siglo XVIII. Desde mediados de esta última centuria, sobre todo a partir de la derrota en la guerra de los Siete Años (1755-1763), el Imperio inició una reforma militar en las Américas con la creación de un ejército permanente y la construcción de nuevas fortificaciones, pensadas no solo para defender las costas, sino también el interior. La mayoría de ellas eran baluartes exteriores, concebidos para proteger de las depredaciones corsarias los puertos y las

(37) CALDERÓN QUIJANO: 1984, p. XXXVIII

flotas. Estos recintos se debían coordinar con la actuación de la Armada de Barlovento, que en teoría tenía como prioridad la protección de las rutas de la plata y el refuerzo de la seguridad de las flotas y armadas de la Carrera de Indias. Eso no significa que, sin ser su objetivo prioritario, no ayudasen, al menos por disuasión, a la defensa de los puertos.

Estaba claro que los puertos indianos necesitaban disponer permanentemente de uno o dos navíos, con independencia de las armadas. No podemos olvidar que la forma más común de ocupar una fortaleza era el asedio, lo que necesariamente significaba aislarla del exterior durante algún tiempo. Por ello, resultaba imprescindible para los puertos disponer de algunos buques con un cuádruple objetivo:

- 1) Vigilar de cerca los movimientos de los corsarios para tratar de predecir más o menos el rumbo que tomarían y, de esta forma, estar prevenidos sobre la posibilidad de un ataque, así como de su magnitud.
- 2) Establecer una vital comunicación con otras plazas, aunque, en ocasiones, las flotas enviaban navíos de aviso extraordinarios, alertando de la presencia de escuadras enemigas (LORENZO SANZ: 1986, pp. 312-313). Era una ley no escrita: la obligación de las autoridades de avisar a los puertos del entorno siempre que se avistasen buques corsarios o se previese un ataque. Así, por ejemplo, tras un intento frustrado de una gran escuadra inglesa de tomar Santo Domingo en 1655, lo primero que hicieron las autoridades fue remitir avisos a Cuba y Puerto Rico para informar de la intención de los ingleses de ocupar Jamaica. Los avisos, lógicamente, llegaron tarde, pero no se puede decir que el gobernador de La Española no actuase con diligencia.
- 3) Servir de batería móvil, complementaria a la fortaleza, dado que estas eran por definición armas defensivas inmóviles. Al estar defendidas solo las grandes ciudades, bastaba con desembarcar en un lugar cercano y tomarlas por la espalda. Por ello, disponer de un puñado de piezas de artillería con buena maniobrabilidad resultaba fundamental.
- 4) Tratar de limpiar las costas de barcos sueltos de contrabandistas o de las pequeñas armadillas corsarias que infestaban la costa norte de La Española, la de Cuba y otros puntos deficientemente protegidos<sup>38</sup>. En cualquier caso, siempre se trataba de cumplir pequeños objetivos

---

(38) Así, por ejemplo, en 1666 las autoridades habaneras aprestaron varios navíos para tratar de ahuyentar a diversos barcos enemigos que campaban a sus anchas por las costas de Cuba, acción que volvieron a repetir en 1670 y 1671. CASTILLO MELÉNDEZ: 1986, pp. 46-50.

disuasorios, sin la mínima posibilidad de enfrentarse a una escuadra corsaria medianamente dotada.

Durante los siglos XVI y XVII, los navíos defensivos de que dispusieron los puertos fueron escasos: algunas naos, carabelas y bergantines que se aprestaban eventualmente en La Española o, posteriormente, las ridículas cuatro galeras, la mitad en Cartagena y la otra mitad en Santo Domingo. Estas pequeñas escuadrillas tuvieron siempre un carácter eventual, aprestándose cuando llegaban los rumores de la presencia de corsarios y desmantelándose cuando aquellos desaparecían. Su eficacia era limitadísima, pues su cometido se restringió a acudir al resto de las islas del entorno para dar aviso de algún peligro y evitar de este modo que los navíos zarparan de sus atracaderos<sup>39</sup>. Ahora bien, ello permitió una comunicación más o menos fluida entre las islas antillanas y entre estas y Tierra Firme.

Las galeras de Cartagena y Santo Domingo fueron el precedente remoto de la Armada de Barlovento, que operó entre 1640 y 1748 y cuya situación fue siempre muy inestable, primero por su discontinuidad y segundo por la escasez de recursos. Dado que casi nunca dispuso de dotación presupuestaria, pasaba los meses y los años fondeada en sus respectivos puertos, sin ningún tipo de mantenimiento, por lo que sus unidades navales no tardaban en estar inservibles<sup>40</sup>. En cualquier caso, resultaba impensable defender varios miles de kilómetros de costa con cuatro bajeles. Desgraciadamente, la Corona desatendió la defensa naval del Caribe, más por imposibilidad que por desinterés, lo que tuvo nefastas consecuencias para el control de los mares. Si se hubiese apostado por una verdadera armada desde mediados del siglo XVI, se habrían evitado muchos inconvenientes y ahorrado asaltos a barcos y puertos, molestias a las flotas de Indias y un contrabando cada vez más pujante que a largo plazo minó los ingresos de la Monarquía. Bien es cierto, como contrapartida, que este comercio ilegal

---

(39) Era usual que el bergantín lo enviase la primera isla que avistase a los corsarios. Pueden verse, por ejemplo, AGI, Santo Domingo 868, L.2, ff. 217v-219, real cédula al licenciado Cerrato; Valladolid, 8 de agosto de 1544. AGI, Santo Domingo 49, R.18, N.113, carta del licenciado Grajeda, oidor de la Audiencia de Santo Domingo, a Su Majestad; Santo Domingo, 23 de junio de 1548. José Veitia (libro II, pp. 99-100) ofrece abundantes datos sobre estas pequeñas flotillas de galeras de Cartagena de Indias, Santo Domingo y La Habana.

(40) En una carta del cabildo de Santo Domingo, fechada el 2 de julio de 1588, se decía que si no se les daba a las galeras alguna dotación económica, estas eran totalmente inútiles. Al parecer, se hallaban sin tripulación ni munición y estaban «tan perdidos y dañados los cascos de broma que no las osan menear para que no se aneguen como se anegarían a la primera boga ...». AGI, Santo Domingo 73, R.3, n.º 109.

supuso la única alternativa de abastecimiento de extensas áreas del Imperio. El lucro se producía por comprar ilegalmente a los corsarios, pero también por las transacciones de los puertos caribeños con Nueva España y de esta con el Perú<sup>41</sup>.

Otras autoridades indianas solicitaron también disponer de navíos propios para su defensa. En 1590, la isla de Cuba remitió un buque de aviso con nuevas sobre la presencia de corsarios y para solicitar que se enviara desde España una armada. La respuesta de la Corona no pudo ser más contundente: no se enviaría porque el puerto estaba suficientemente protegido con sus fortalezas y con las armadas y flotas que recalaban allí con regularidad (HEREDIA HERRERA: 1972, p. 690). Nuevamente, en 1595 se requirió la creación de una escuadrilla, en este caso compuesta por ocho galeoncetes –pequeños galeones de un solo puente– y dos pataches, para que vigilasen las costas e islas de Barlovento, requerimiento que ni tan siquiera encontró respuesta (VICENTE VELA: 1946, doc. 1320)<sup>42</sup>.

En el siglo XVII encontramos casos en los que la autoridad virreinal decidió pertrechar por su cuenta unos cuantos buques para perseguir a algún corsario. Así, el virrey de Nueva España, en 1688, tomó la iniciativa de despachar varias armadas para entorpecer las operaciones de los corsarios en la costa pacífica de Nueva Galicia, donde actuaban hasta ese momento con total impunidad (CRUZ BARNEY: 1999, p. 14). La escuadra la financió con el impuesto de la media anata, que la Corona había mandado cobrar en 1687 en todas las encomiendas novohispanas. En otras ocasiones, las autoridades locales no esperaban a que el virrey o la Audiencia tomasen la decisión y se defendían con alguna embarcación que estuviese surta en su puerto. De hecho, en 1538, los franceses capturaron en las costas de Cuba un bergantín y, desde la misma isla, se armó un batel a cargo de Diego Pérez que combatió durante un día completo con los enemigos, hasta que logró finalmente recuperar el bajel robado<sup>43</sup>.

---

(41) José Veitia recogió en su obra (libro I, p. 93) el intenso comercio ilegal de productos de China que llegaban al Perú desde Nueva España.

(42) También el virrey del Perú reclamó cuatro galeras para la protección y vigilancia de su litoral, asimismo muy amenazado por el efecto llamada, que implicaba su absoluta desprotección (HEREDIA HERRERA: 1972 pp. 458-459. VICENTE VELA: 1946, doc. 1508). Nuevamente, en 1580 se dispuso que se botasen en el Perú dos galeras y dos bergantines, con sede en El Callao, para que protegiesen los puertos del Mar del Sur. ENCINAS: 1945, p. 123.

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

Solía ocurrir que, sencillamente, las inesperadas ofensivas obligaban a tomar los navíos que hubiese disponibles, a veces deficientemente armados e incluso en mal estado. Era obvio que los navíos más idóneos para combatir a estos escurridizos bandidos eran las embarcaciones ligeras, aunque no siempre se disponía de ellas. Muy al contrario, en ocasiones hubo que a usar vasos de gran tonelaje, del todo ineficaces frente a los esquivos pataches de los corsarios, navíos de los que se decía que eran «pequeños, pero al propósito de esta tierra»<sup>44</sup>.

El hecho de no disponer de pequeñas armadas portuarias lastró mucho su posible defensa. Esta quedó en manos de la Armada del Mar del Sur y la de Barlovento, las cuales, cuando se quisieron poner en marcha, se toparon con que todo el Caribe era ya un territorio hostil.

### La lucha por la hegemonía

Desde finales del siglo XVI se entrevió la crisis de las armadas y flotas del Imperio, que evolucionó más o menos al compás de la crisis económica y el gradual descenso del tráfico comercial ultramarino (LANG: 1998, p. 24)<sup>45</sup>. En el siglo XVII se hizo crónica la falta de galeones para la protección de los convoyes, especialmente a partir del segundo tercio de la centuria. En el ámbito comercial, toda esta falta de recursos y medios, que se retroalimentaba con la actividad económica, provocó un descenso, en la segunda mitad del siglo XVII, del 88 por ciento en la recepción de metal precioso con respecto al medio siglo anterior (ib., p. 25). Asimismo, en ese mismo periodo las flotas de Nueva España tuvieron un promedio de una cada dos años y, además, con un menor número de navíos comerciales (HARING: 1979, p. 260). Ya Veitia Linage estimó que antaño las flotas de Nueva España tenían un arqueo anual de 8.000 o 9.000 toneladas y, en su tiempo, a mediados del siglo XVII, se prestaban bienalmente y apenas alcanzaban las tres mil.

Otro problema fue que la carencia crónica de liquidez por parte de la Corona provocó que se eligiesen para los altos cargos a personas acaudaladas que pudiesen adelantar dinero para carenas y abastos, convirtiendo sus cargos en un negocio (ib., p. 52. BERNAL: 2005, p. 373). Así, en el viaje de ida, tanto la capitana como la almiranta cargaban, además de azogue, muchas mercancías, unas propias y otras de particulares a quienes vendían

---

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

(45) En general, se mantiene la idea de la crisis comercial del siglo XVII, aunque esta tesis está siendo objeto de revisión por parte de algunos autores.

los fletes (LANG: 1998, p. 79). Bien es cierto que esta praxis también se daba en las demás escuadras europeas, pues la mayor parte de los almirantes y generales ingleses u holandeses de los siglos XVI y XVII eran asimismo contrabandistas con patente (ib.)

Esta desprotección incentivó la ambición de las armadas enemigas, que veían ya factible la captura de la Flota de Nueva España. Una de las mayores desgracias de esta se produjo un 8 de septiembre de 1628, día en que el general Juan de Benavides Bazán la perdió íntegramente en la bahía de Matanzas (Cuba)<sup>46</sup>. El convoy había zarpado de San Juan de Ulúa un mes antes, y tan solo disponía de cuatro galeones bien armados para la protección de once mercantes. La armada holandesa, capitaneada por el corsario Piet Heyn, se había aprestado específicamente con el objetivo de interceptarla. Disponía de unas fuerzas espectaculares: 32 navíos con una potencia de fuego de 623 cañones, y 3.000 hombres sedientos de botín (HARING: 1979, pp. 58-59. RGUEZ. GLEZ.: 2018, p. 131). Los holandeses habían bloqueado el puerto de San Cristóbal de La Habana, por lo que Benavides tomó la decisión, previo acuerdo de su junta de guerra, de encaminarse hasta la cercana bahía de Matanzas (HARING: 1979, p. 297). Los pilotos le dijeron que era factible alcanzar la bahía, fondear los galeones y sacar los caudales al interior de la isla, donde serían fácilmente defendibles, en espera de la llegada de refuerzos desde La Habana (FDEZ. DURO: 1972, t. IV, pp. 100-101). Huelga decir que era la mejor opción que tenía para salvar el tesoro del rey y que, además, era una estrategia muy similar a la que tomaron con éxito otros marinos antes y después<sup>47</sup>. Sin embargo, a Benavides las cosas no le salieron según lo esperado, pues muchos de los buques encallaron sin llegar a la costa y sin tiempo de sacar los caudales, entre otras cosas porque la tripulación, apenas divisó tierra, se lanzó al agua para salvar su propia vida. Heyn se hizo con casi todos los navíos de la flota, salvo tres que, aprovechando la oscuridad de la noche, consiguieron alcanzar el puerto de La Habana (FDEZ. DURO: 1972, t. IV, p. 102). El caudal, compuesto por oro, plata, azúcares, añil y maderas nobles, fue cargado en ocho de los navíos hispanos, hundiendo el resto en la misma bahía (HARING: 1979, p. 298). Las pérdidas se estimaron

---

(46) Sobre este desastre se ha publicado hace pocos años una monografía muy completa (CASTRO RGUEZ.: 2024).

(47) Así, en 1590, Juan Gutiérrez de Garibay, cuando fondeó su escuadra en la isla Tercera, sacando la plata del rey y los cañones y plantando cara desde la costa. Algo similar ocurrió en 1656 en Santa Cruz de Tenerife, cuando la Flota de Nueva España, cercada por una escuadra inglesa, decidió desembarcar la plata en la isla. Los ingleses incendiaron los navíos, lo que supuso una gran pérdida, pero al menos el dinero se salvó. CABALLERO JUÁREZ: 1997, pp. 70-71.

en un millón de ducados del rey, seis millones de particulares y otros tres en pérdidas materiales. El corsario holandés regresó a su tierra con todos los honores, acuñándose incluso varias monedas conmemorativas de una gesta que los neerlandeses recordaron durante siglos.

No le fueron las cosas mejor a la Flota de Nueva España, custodiada por la Armada de la Carrera, que había zarpado de Veracruz en agosto de 1638. El capitán general era Carlos de Ibarra, que disponía de ocho galeones y se encontró cerca de La Habana con la escuadra holandesa de Cornelius Joll, que sumaba un total de diecisiete vasos (ib., pp. 302-303). El combate duró ocho horas y, pese a la desigualdad de fuerzas, gran parte de la flota se salvó y retornó a Veracruz. El corsario solo pudo tomar un mercante, aunque causó daños graves al galeón *Carmona* que, pese a todo, pudo ser remolcado hasta La Habana, con los supervivientes y con la plata a bordo. Igualmente, pocos años después, exactamente en 1641, se canceló la partida de la Flota de Nueva España, por falta de galeones para aprestar ni tan siquiera la capitana y la almiranta (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 125).

En 1656 y en 1657 las flotas, primero la de los Galeones de Tierra Firme y luego la de la Nueva España, salieron mal paradas en sus respectivos enfrentamientos con fuerzas enemigas. En 1656, una flotilla mal armada que había zarpado de Cartagena de Indias pudo sortear las muchas escuadras rivales. Pero, al acercarse al golfo de Cádiz, les aguardaba el oficial inglés Richard Staylor; solo se salvaron tres mercantes: uno que consiguió arribar a Cádiz y otros dos que pudieron alcanzar Gibraltar (ib., p. 127). En esta ocasión, los mandos españoles lucharon con honor, y el botín arrebatado apenas superó los dos millones de pesos (ORTEGA Y MEDINA: 1992, p. 243). Pero, dado el escaso trofeo capturado, Staylor, en compañía del almirante Robert Blake, esperó a la Flota de Nueva España, que tratando de eludir al enemigo había arribado al puerto de Santa Cruz de Tenerife. La mayor parte del convoy fue destruido en lo que constituyó un nuevo desastre sin paliativos, aunque al menos se consiguió desembarcar la plata en el interior de la isla, salvando así el numerario (ALFONSO MOLA y MTNEZ.-SHAW: 2012, p. 127).

En el último cuarto del siglo XVII, la situación de desigualdad en el mar y las deficientes guarniciones militares provocaron que las escuadras enemigas campasen a sus anchas. Las armadas del Imperio redujeron sus unidades al mínimo y, para colmo, se pudrían en los fondeaderos por falta de financiación (CERVERA PERY, 1982, p. 213). Y como al perro flaco todo se le vuelven pulgas, en 1681, estando la Armada de la Guarda de la Carrera, capitaneada por Juan Antonio Vicentelo de Leca, marqués de Brenes, en las cercanías de La Habana, un huracán mandó a pique siete galeones, ahogándose un millar y medio de personas (FDEZ. DURO: 1972, t. V, p. 407).

Esta debilidad extrema de las armadas imperiales no la desaprovecharon sus enemigos; en la madrugada del 18 de mayo de 1683, varios corsarios holandeses y franceses, dirigidos por Nicolás Agramont y Laurens de Graaf, *Lorencillo*, atacaron Veracruz, la primera ciudad europea en Nueva España, obteniendo un riquísimo botín. Además de las pérdidas económicas, el lance ahondó el descrédito de la monarquía de los Habsburgo (ib., pp. 270-271). Dos años después le tocó el turno a Campeche, que fue ocupada por los corsarios por espacio de dos meses, dejándola totalmente aislada (ib., pp. 273-274).

En la última década del siglo XVII ocurrió algo impensable: las circunstancias políticas aconsejaron una alianza entre los Habsburgo y sus tradicionales enemigos, los ingleses. Dicho clima estaba favorecido por la llegada al trono del nuevo monarca inglés, Guillermo III de Orange. La iniciativa había partido de los anglosajones, que pretendían expulsar de los territorios americanos a los franceses (FDEZ. NADAL: 2006, p. 1029). Tanto ingleses como españoles temían la creciente presencia gala en el Caribe, que amenazaba, a unos, con ocupar Jamaica, y a los otros, con tomar una plaza deficientemente defendida como Santo Domingo (ib., p. 1038). También debió de influir el aumento de la potencia naval francesa, que a finales del seiscientos se consideraba la más poderosa de Europa (PARKER: 1990, pp. 116-117).

La Corona, aunque con reticencias, aceptó, pues temía que franceses e ingleses se terminasen entendiendo, lo que habría puesto al Imperio en jaque. Aunque por poco tiempo, hubo algunas acciones coordinadas entre la Armada de Barlovento y la escuadra inglesa, capitaneada por el almirante inglés Roberto Willmor (FDEZ. NADAL: 2006, p. 1039). Pese a la indefensión del Imperio y a sus derrotas, el Tratado de Rijswijk, firmado el 20 de septiembre de 1697, fue bastante ventajoso y permitió a la Monarquía recuperar muchos de los territorios que previamente le habían sido arrebatados. Probablemente, Luis XIV de Francia ya entreveía que Carlos II moriría sin descendencia y que podía ser una buena oportunidad para su reino (CERVERA PERY: 1982, p. 215). Para entonces, las armadas del Imperio eran solo una sombra de lo que habían sido: apenas unos pocos galeones para proteger los convoyes de Indias y una docena de galeras, repartidas entre Cartagena de Indias, Veracruz y Santo Domingo.

## **El sistema funcionó**

Los recursos del Imperio habsburgo fueron siempre limitados, al menos en relación con los ingentes gastos defensivos que requería uno de los mayores imperios territoriales de la historia. Se estima que en los

siglos XVI y XVII la Corona invirtió en infraestructuras militares y en personal de guerra diez veces más que Inglaterra o Francia, aunque en varias ocasiones le costase la quiebra económica (BERNAL: 2005, p. 353).

La Monarquía diseñó una estrategia defensiva sostenible, tanto en el entorno terrestre como en el naval. En tierra se fortificaron los enclaves estratégicos, casi todos ubicados en el inabarcable perímetro costero, mientras que la defensa naval corrió a cargo de una quincena de escuadras situadas estratégicamente. Todos colaboraron en la financiación: la Corona, los virreinos, los concejos, las órdenes militares, así como todos los estratos sociales, desde los nobles a los comerciantes, pasando por la propia minoría morisca antes de su expulsión. No se pudieron evitar sonadas derrotas y saqueos de puertos, pues era imposible predecir dónde y cuándo atacaría el enemigo. Pero los Habsburgo consiguieron mantener lo esencial de su territorio con pérdidas muy marginales, como la parte noroeste de La Española o Jamaica, y mantener el control de las rutas oceánicas por donde llegaban las remesas de metal precioso.

Como hemos visto, el sistema de flotas y armadas funcionó, aunque tuvo un coste extraordinario: el desabastecimiento y la desprotección de enormes áreas. El monopolio proporcionaba productos europeos a un precio excesivo, al tiempo que pagaba precios irrisorios por los productos de la tierra. Por ello, la única forma de aceptarlo sin sufrir un irreparable quebranto fue compaginarlo con el comercio ilegal, en el que estuvo implicada ampliamente la élite criolla. Monopolio y contrabando fueron inherentes el uno al otro, es decir, formaron parte del mismo sistema, por lo que este terminó siendo tolerado por la Monarquía siempre que se respetasen unos límites (STEIN y STEIN: 2002, pp. 20-32. GUIMERÁ RAVINA: 1999, p. 313)<sup>48</sup>.

La pérdida de Portugal, a partir de 1640, fue un varapalo para el Imperio, que perdió una escuadra esencial en su organigrama defensivo. La fachada atlántica peninsular se volvió un área hostil; los navíos de la Carrera en dificultades ya no podían refugiarse en los puertos lusos.

Ahora bien, ¿quién debía correr con los gastos de la defensa costera? Según el derecho medieval castellano, solo el monarca podía construir fortalezas y nombrar alcaides; sin embargo, con frecuencia en América delegó esta facultad en capitanes generales y adelantados. La Corona estuvo dispuesta a financiar los gastos de los grandes enclaves que garantizaban el control de las remesas de oro y plata americana, cuya principal interesada era la misma institución. La mayor parte de estas fortificaciones se financiaron del situado, es decir, de unas partidas de dinero de la hacienda real

---

(48) Sobre el particular, véase la gran monografía de GRAFENSTEIN GAREIS: 2016.

indiana que se destinaban a sufragar gastos de la administración colonial. Aunque, a fin de cuentas, era dinero de menos que recibía la Corona, tenía la ventaja de que evitaba la salida de capital de la Península, favoreciendo la autofinanciación de las colonias. El esfuerzo fue considerable, pero parecía coherente que la defensa del flujo se financiase del mismo metal precioso americano. Mediante el situado se sufragaron las principales construcciones defensivas indianas, como las de Portobelo, Veracruz o La Habana.

Lo sorprendente no es que el Imperio encajase algunas sonadas derrotas o que perdiese algunos territorios, sino que, con tan pocos recursos materiales y tan escasos efectivos, pudiese contener el empuje de sus enemigos, especialmente de los ingleses. El sistema, pese a sus carencias, permitió a España mantenerse como potencia hegemónica hasta la guerra de los Treinta Años y, desde mediados del siglo XVII hasta principios del XIX, como una potencia de segundo orden.

### Bibliografía

- AGUILERA, Javier (1999). «Ciudad abierta y ciudad fortificada». En LOPEZOSA APARICIO, Concepción (dir.) *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias (exposición)*. Madrid, Fundación ICO.
- ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2012). «Defensa naval de los reinos de Indias». En O' DONNELL Hugo (coord.) *Historia militar de España III-1*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- AMAYA PALACIOS, José Antonio (2016). «Perpetuar un imperio donde no se oculta el sol». Medellín, tesis de grado, Universidad de Antioquia.
- BARTOLOMEJ REICHERT, Rafal (2019). «La política defensiva española en la región del Gran Caribe y su impacto en la Nueva España durante la Casa de los Austrias». En GONZÁLEZ AGUAYO, Leopoldo A. y VELAS MOLINA, Mónica (coords.) *La talasopolítica mexicana I*. Ciudad de México, UNAM.
- BERNAL, Antonio Miguel (2005). *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*. Madrid, Marcial Pons.
- BURSET FLORES, Luis Rafael (2021). «Ser señores de las Indias». Las agresiones inglesas al Caribe español, 1590-1620. *Revista de Indias*, 283.
- CALDERÓN QUIJANO, José Antonio (1984). *Historia de las fortificaciones en Nueva España*. Madrid, CSIC.
- CABALLERO JUÁREZ, José Antonio (1997). *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*. México, UNAM.
- CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco (1986). *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- CASTRO RODRÍGUEZ, Rafael (2014). *Matanzas 1628. La captura de la flota de Nueva España de Juan de Benavides Bazán*. Madrid, Edaf.
- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1988). *Las Armadas de Felipe II*. Madrid, San Martín.
- CERVERA PERY, José (1982). *La estrategia naval del Imperio*. Madrid, San Martín.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1945). La avería en el comercio de Indias. *Anuario de Estudios Americanos*, II. Sevilla, 517-698.

- CRUZ BARNEY, Óscar (1999). *El combate a la piratería en Indias*. México, Oxford University Press.
- ENCINAS, Diego de (1945). *Cedulario indiano* IV. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1972). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón* (9 vols.) Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- FERNÁNDEZ NADAL, Carmen M.<sup>a</sup> (2006). «La unión de las armadas inglesa y española contra Francia. La defensa de las Indias en la guerra de los Nueve Años». En GARCÍA HERNÁN, Enrique y MAFFI, Davide (eds.) *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* I. Madrid.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1992). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla, Algaida.
- GARCILASO DE LA VEGA [Inca] (1986). *La Florida del Inca*. Madrid, Historia 16.
- GARCÍA DE LEÓN, Antonio (2011). *Tierra adentro, mar en fuera. El puerto de Veracruz y su litoral a Sotavento, 1519-1821*. Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica.
- GIL BLANCO, Emiliano (1997). Interpretación del comercio de un puerto colonial novohispano durante un período en crisis: Veracruz (1587-1650). *Revista de Historia Social y Económica de América*, 14.
- GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna von (2016) *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino. Prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*. Ciudad de México, Instituto de Investigación José Luis Mora.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín (1999). «Los puertos de la Carrera de Indias: economía y sociedad». En LOPEZOSA APARICIO, Concepción (dir.) *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias (exposición)*. Madrid, Fundación ICO.
- HARING, Clarence H. (1979). *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica.
- HEREDIA HERRERA, Antonia (1972). *Catálogo de las consultas del Consejo de Indias* I. Madrid, Dirección General de Archivos y Bibliotecas.
- HOFFMAN, Paul E. (1983). «El desarrollo de las defensas del Caribe, siglo XVI y principios del XVII». En *Influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*. Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana.
- JÁRMY CHAPA, Martha de (1987). *La expansión española hacia América y el océano Pacífico. Un eslabón perdido en la historia: piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII* I. México, Fontamara.
- LANG, Mervyn Francis (1998). *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*. Sevilla, Muñoz Moya Editor.
- LORENZO SANZ, Eufemio (1986). *Comercio de España con América en la época de Felipe II* II. Universidad de Valladolid.
- MARICHAL, Carlos (1999). *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México, El Colegio de México.
- MARTÍNEZ, José Luis (1983). *Pasajeros de Indias*. Madrid, Alianza Universidad.
- MARTÍNEZ RUIZ, Enrique (2022). *Las Flotas de Indias. La revolución que cambió el mundo*. Madrid, La Esfera de los Libros.
- MORALES PADRÓN, Francisco (1952). *Jamaica española*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (2012). «Defensa militar de los reinos de Indias. Función militar de las flotas de Indias». En fDEM (coord.) *Historia militar de España* III-1. Madrid, Ministerio de Defensa.

- ORTEGA Y MEDINA, Juan Antonio (1992). *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*. Málaga, Algazara.
- ORTIZ DE ZÚÑIGA, Diego (1988) [1796]. *Anales eclesiásticos y seculares de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Sevilla* IV. Sevilla, Ed. Guadalquivir (ed. facs.) [Madrid, Imprenta Real].
- PARKER, Geoffrey (1990). *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*. Barcelona, Crítica.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio (1997). *El hombre frente al mar. Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Universidad de Sevilla.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar (1992). *Armadas españolas de Indias*. Madrid, Mapfre.
- PINTOS, Gabriel e IBÁÑEZ, Itsaso (2019). Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza (1656-1728). Nota biográfica inédita. *Lull. Revista de la Sociedad Española de Historia de la Ciencia y de la Técnica*, 42/86.
- RETAMAL FAVEREAU, Julio (1966). El incidente de San Juan de Ulúa y la pugna anglo-española de fines del siglo XVI. *Revista de Historia del Instituto de Historia de la Pontificia de Chile*, I, Santiago.
- REYES SÁNCHEZ, Miguel (2020). El saqueo de Francis Drake a Santo Domingo: trascendencia histórica. *Clío. Órgano de la Academia Dominicana de la Historia*, 200, 241-289.
- RODRÍGUEZ DOMÍNGUEZ, Guadalupe [coord.] (2012). *Catálogo de impresos novohispanos (1563-1766)*. Veracruz, Universidad Veracruzana.
- RODRÍGUEZ GALLARDO, Adolfo (1985). «Notas para el estudio del azogue en México en el siglo XVII». En *Estudios de historia novohispana*. México, UNAM.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (2018). *Señores del mar. Los grandes y olvidados capitanes de la Real Armada*. Madrid, La Esfera de los Libros.
- RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio (2012). *La Carrera de Indias (la ruta, los hombres, las mercancías)*. Excmo. Ayuntamiento de Santa María de Cayón.
- ROPERO-REGIDOR, Diego (2018). *Documentos de Indias en los Protocolos Notariales de Moguer (1557-1600)*. Diputación Provincial de Huelva.
- RUBIO SERRANO, José Luis (1991). *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias (1492-1590)* I. Málaga, Ediciones Seyer.
- SARAVIA VIEJO, M.<sup>a</sup> Justina (1978). *Don Luis de Velasco, virrey de Nueva España (1550-1564)*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- SCHÄFER, Ernesto (2003). *El Consejo Real y Supremo de las Indias* (2 vols.). Salamanca, Junta de Castilla y León.
- SERRANO MANGAS, Fernando (1989). *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid, Banco de España.
- SILVESTRE MADRID, M.<sup>a</sup> y ALMANSA RODRÍGUEZ, Emiliano (2021). La odisea del azogue. El largo camino de Almadén a América en la Edad Moderna. *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, 41, 263-308.
- STEIN, Stanley J. y STEIN, Barbara (2002). *Plata, comercio y guerra. España y América en la formación de la Europa moderna*. Barcelona, Crítica.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano (1981). *La Armada de Barlovento*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- VEITIA LINAGE, Joseph (1672). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, Juan Francisco de Blas, impresor mayor de dicha ciudad, 1672 (ed. facs.)
- VICENTE VELA, V. [comp.] (1946). *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*. Madrid, Instituto Histórico de Marina.

# EL ASTILLERO HONG KONG AND WHAMPOA DOCK Y SU RELACIÓN CON LA ARMADA

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA<sup>1</sup>  
Ingeniero Industrial  
Madrid, España  
Recibido: 06/05/2025 Aceptado: 09/09/2025

## Resumen

A finales del siglo XIX, las capacidades del arsenal de Cavite, única instalación fabril de la Armada en las islas Filipinas, estaban muy superadas en muchos aspectos, entre los que cabe destacar el diseño de unidades, la tecnología, la capacidad de construcción de buques y las limitaciones para el mantenimiento de los de mayor tamaño. Ante esta situación, la Armada recurrió a la utilización del astillero Hong Kong and Whampoa Dock, situado en la colonia del Reino Unido en la costa de China.

---

(1) El autor quiere agradecer la colaboración de Jorge Montoro Fort en la elaboración de este trabajo.

*Palabras clave:* Armada, cañoneros, Filipinas, astilleros, diques, Hong Kong.

## **Abstract**

By the end of the XIX century, the capabilities of the Cavite arsenal, the Spanish Navy only manufacturing facility in the Philippine Islands, were largely exceeded in many aspects, among them unit design, technology, shipbuilding capacity and the limitations for the maintenance of great ships. In this situation, the Spanish Navy appealed to the Hong Kong and Whampoa Dock shipyard, located in the United Kingdom's colony on the coast of China.

*Keywords:* Spanish Navy, gunboats, Philippine Islands, shipyards, docks, Hong Kong.

## **Introducción**

**S**OBRE la Armada en Filipinas durante la última mitad del siglo XIX, sigue habiendo muchos aspectos que son poco conocidos o casi totalmente desconocidos. Uno de ellos es el referente a la construcción de buques en astilleros de Extremo Oriente.

En la época de los buques con cascos de hierro o acero, y contando con propulsión de vapor, a finales del siglo XIX subsistía en Cavite (isla de Luzón, archipiélago de las Filipinas), en una zona geográfica muy alejada de la metrópoli, un pequeño arsenal de la Armada que construía cañoneros y realizaba parte de las tareas de mantenimiento de las unidades de mayor tamaño destinadas en aquel archipiélago. Hay que recordar que, en aquellos años, el arsenal de La Habana, una de las grandes instalaciones fabriles de la Armada, ya había perdido las habilidades de construcción naval y que sus capacidades, muy limitadas, habían quedado reducidas al mantenimiento de los buques. Las capacidades del arsenal de Cavite no podían abarcar todas las necesidades de construcción naval que precisaba el apostadero de Filipinas, y tampoco podía atender las reparaciones en el casco de los buques de mayor tamaño.

En este momento aparece en esta historia Hong Kong and Whampoa Dock. Muy posiblemente este sea el astillero privado más alejado de la España metropolitana en el que se han construido buques y embarcaciones por encargo de la Armada. A finales del siglo XIX, y en muy pocos años,

construyó un total de catorce buques y embarcaciones para la Armada: un cañonero-torpedero, cinco cañoneros, siete unidades para la flotilla de la laguna de Lanao y una lancha de vapor.

Hay otro aspecto que, cuando menos, hay que considerar muy interesante: la intervención del arzobispo de Manila en las gestiones para la obtención de uno de los buques que se encargaron al astillero que nos ocupa. ¡El más importante miembro de la Iglesia en Filipinas negociando el encargo y la construcción de un buque para la Armada!

### **Cavite, Subic y sus problemas**

La base de apoyo para la escuadra asignada al apostadero de Filipinas era el arsenal de Cavite. Las unidades de mayor tamaño de aquella escuadra se construían en los arsenales de la Armada en España o procedían de astilleros extranjeros, básicamente ingleses y franceses.

El arsenal fue creado en el año 1799 con el traslado hasta aquel punto de equipos, herramientas, documentación técnica y 98 personas entre técnicos y maestranza. Todo ello procedía del astillero de San Blas, situado en la costa central del Pacífico de México, entonces virreinato de Nueva España.

Cavite está ubicado en la bahía de Manila (isla de Luzón), al sureste de la capital del archipiélago, en una península creada por la unión, mediante un dique, de la isla de Cavite a tierra firme. Por el norte se encuentra la ensenada de Cañacao, y al sur, la de Bacoor.

Los problemas que presentaba el arsenal de Cavite eran extensos e importantes. Carecía de dársenas y muelles para los buques de mayor tamaño. Tampoco los fondos marinos permitían el anclaje en las proximidades, lo que obligaba a utilizar boyas de amarre situadas en zonas relativamente alejadas del arsenal y que no ofrecían demasiada protección en caso de temporal. La actividad se centraba en la construcción y mantenimiento de pequeñas unidades, fundamentalmente cañoneros, y en la realización de parte de las reparaciones que pudieran precisar los buques de mayor tamaño. Las instalaciones industriales eran muy limitadas y estaban anticuadas. Solo contaba con gradas para la construcción de pequeñas unidades, y un varadero para su mantenimiento. La poca profundidad de los fondos marinos en las cercanías no permitía disponer de diques secos o contar con uno flotante. Por si faltara algo, estaba emplazado en una zona que se consideraba insalubre. Además, como desde 1882 la Armada ya se planteaba la creación de un nuevo arsenal en la bahía de Subic, en las infraestructuras de Cavite solo se realizaban las obras que se consideraban imprescindibles.

En la bahía de Manila también estuvo activo el varadero de Cañacao, cuya factoría estaba muy próxima al arsenal de Cavite. Era propiedad de dos ingenieros ingleses. Posteriormente, la empresa fue vendida a una compañía, también inglesa, cambiando su denominación, en 1884, por la de Sociedad Varadero de Manila. Las capacidades técnicas e instalaciones de esta corporación eran bastante escasas, y la mayor parte de su actividad estaba centrada en las reparaciones. No obstante, construyó para la Armada varios cañoneros de pequeño tamaño.

Los inconvenientes que presentaba Cavite eran bien conocidos por la Marina española. En el año 1882 se iniciaron los primeros estudios topográficos para buscar la ubicación de un nuevo arsenal en la bahía de Subic, también en la isla de Luzón, pero al noroeste de la bahía de Manila. En 1884 se publicó el real decreto que abría la posibilidad de la nueva base. Por fin, en 1885 fue autorizado el inicio de la construcción y se dio comienzo a las obras. El desarrollo de las nuevas instalaciones fue excesivamente lento, y cuando empezó la guerra del 98 aún no estaba en servicio.

En el año 1896, la Armada encargó en el Reino Unido un dique flotante para el servicio de la nueva base naval de Filipinas. La puesta en servicio del dique hubiera implicado que las unidades de mayor tamaño de la escuadra del apostadero de Filipinas ya no tendrían que desplazarse hasta Hong Kong para carenar o realizar tareas en la obra viva.

A la vista de lo expuesto, parece evidente que la Armada necesitaba contar en Extremo Oriente con factorías civiles que pudieran suplir las carencias que presentaban sus arsenales y la industria de construcción naval en Filipinas. Y no había muchas alternativas en aquella zona geográfica.

## **Un poco de historia sobre Hong Kong y la construcción naval**

Durante muchos años, el comercio exterior de China se realizó a través de la ciudad de Cantón, situada a orillas del río de la Perla (Pearl River), cerca de su desembocadura en el Mar de China. Desde 1566, los portugueses contaban con la colonia de Macao, situada en la orilla derecha de la bahía que se forma en la desembocadura del río. Era la base para casi todo el comercio del mundo occidental con China.

El 20 de enero de 1841, durante la primera guerra del opio, los ingleses ocuparon la isla de Hong Kong, situada en la orilla izquierda de la bahía. Por el Tratado de Nankín, en el año 1842, China entregó legalmente la citada isla al Reino Unido. En 1860, por la Convención de Pekín, la dinastía



Imagen 1. Plano de la colonia inglesa de Hong Kong, con todo el territorio que ocupó a partir de 1842. En la parte inferior izquierda se encuentra la colonia portuguesa de Macao. El río de la Perla y Cantón se hallan en la parte superior izquierda. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

manchú cedió, en régimen de arrendamiento perpetuo, la parte sur de la península de Kowloon. Los denominados Nuevos Territorios –el resto de Kowloon– fueron arrendados a China, por un plazo de 99 años, en 1898.

En la época que nos ocupa, de 1885 a 1898, en Extremo Oriente existían muy pocas instalaciones con capacidad para construir buques de factura moderna (con casco de acero y propulsión mecánica). Eran las que ya se han comentado en la bahía de Manila, las ubicadas en Singapur (excesivamente alejadas de Filipinas), algún astillero en Japón y las factorías situadas en Hong Kong. Para los ingleses, su colonia en la costa de China era la base del comercio con aquel país, que lógicamente se desarrollaba por vía marítima y exigía disponer de empresas con equipamientos para reparar las averías de los buques que llegaban hasta aquel puerto desde Europa o la India.



Imagen 2. Localización de los principales diques que existen o han existido en el puerto de Hong Kong. A finales del siglo XIX y comienzos del XX, los astilleros y diques existentes eran: 1) Lamont Dock y Hope Dock (1857-1865), en la isla de Hong Kong; 2) Hong Kong and Whampoa Dock (1863-1980), situado en la península de Kowloon; 3) Royal Naval Yard, Central District (1878-1959), y 4) Taikoo Dockyard (1908-1978). Los demás diques son muy posteriores. (FUENTE: *Hong Kong Memory*)

Las primeras instalaciones para la construcción y, sobre todo, para la reparación de buques erigidas en la colonia inglesa fueron los Lamont Dock y Hope Dock, con diques secos ubicados en la isla de Hong Kong. Estuvieron activas entre 1857 y 1865. En el año 1863, en la península de Kowloon surgió la empresa Hong Kong and Whampoa Dock que, con

diversas vicisitudes, mantuvo su actividad hasta 1980. En el año 1878, la Marina inglesa había creado el Royal Naval Yard, dedicado exclusivamente a dar soporte y mantenimiento a sus unidades. También estaba situado en la isla de Hong Kong y se mantuvo en actividad hasta el año 1959. No se agregaron más instalaciones de este tipo hasta que, ya pasada la época que nos ocupa, en el año 1908 se fundó el Taikoo Dockyard, en la isla de Hong Kong.



Imagen 3. Gallardete de la compañía Hong Kong and Whampoa Dock. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Desde su creación, y durante muchos años, Hong Kong and Whampoa Dock fue el principal establecimiento de construcción y, sobre todo, de reparación naval en Extremo Oriente. Fue fundado en el año 1863 por dos súbditos ingleses: Thomas Sutherland, agente de la naviera Peninsular and Oriental Lines (P&O) en Hong Kong, y Douglas Laprait, constructor y comerciante de relojes.

A lo largo de su historia, la empresa ha tenido varios nombres: Whampoa Docks, Kowloon Docks, Hong Kong, Kowloon and Whampoa Docks y, finalmente, el que ha perdurado: Hong Kong and Whampoa Docks, Co., Ltd. En 1973 se fusionó con Taikoo Dockyards, creándose una nueva compañía, denominada Hong Kong United Dockyards, que mantiene su actividad. Las instalaciones de que se habla en este trabajo fueron vendidas en el año 1980, convirtiéndose en una zona residencial.

La sociedad funcionaba según estándares europeos, dirigida por personal técnico originario del Reino Unido, con cuadros medios y personal obrero de origen chino. Sus instalaciones estaban situadas en la bahía de Hongham, en el canal que separa la isla de Hong Kong de la parte sur de la península de Kowloon. Contaban con amplias capacidades para la construcción y reparación naval en madera, hierro y acero.

Entre las dotaciones de que disponía el astillero cabe destacar:

- Oficina técnica, con capacidad para el diseño de buques.
- Varias gradas de construcción de buena eslora para la época.
- Tres diques secos provistos de barcos puerta. El núm. 1 tenía unos seiscientos pies ingleses (180 metros) de longitud y podía recibir buques de hasta unas quince mil toneladas de desplazamiento. Para conseguir que alcanzara la eslora citada, y dado que en la zona de

proa del dique existía un pequeño macizo rocoso, su plan no era exactamente perpendicular a la línea de costa. Los otros dos diques (los núms. 2 y 3) eran de longitudes algo menores, con esloras respectivas de 380 y 260 pies (115 y 79 metros).

- Dos varaderos con carretones sobre raíles, arrastrados mediante maquinilla movida a vapor, para sacar del mar barcos de tamaño medio.
- Un amplio varadero para labores de carenado de buques y embarcaciones de menor tamaño.
- Muelles de armamento a flote.
- Talleres de carpintería, trabajos en hierro y acero, fundición de piezas, etc.

Como se puede ver por la tipología de las instalaciones, en los años finales del siglo XIX y comienzos del XX primaban las actividades de reparación naval.

Centraba su actuación sobre todo en la construcción y reparación de buques mercantes, pero también tenía una importante dedicación a los buques militares.



Imagen 4. Plano de las instalaciones de la Hong Kong and Whampoa Dock hacia el año 1902. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Imagen 5. Vista de las instalaciones de la compañía desde la isla de Hong Kong. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Imagen 6. El crucero protegido de la Royal Navy HMS *Powerful* durante unas obras de carenado en el dique núm. 1 de la Hong Kong and Whampoa Dock. La foto está realizada a finales del siglo XIX. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Parece evidente que este astillero era la única alternativa a la construcción en factorías europeas, en arsenales de la Armada en España o en Cavite. Como ya se ha citado, esta empresa construyó por encargo de la Armada buques y embarcaciones para el apostadero de Filipinas. Además, sus instalaciones eran de uso obligado para carenar los cascos y hacer reparaciones en las unidades de la Armada que, por su mayor tamaño, no podían ser atendidas en el arsenal de Cavite.

La Royal Navy también era usuaria de los diques de esta compañía para el mantenimiento de sus buques destinados en aguas de Extremo Oriente. A lo expuesto hay que añadir que esta fue la empresa escogida por la US Navy para reparar y reconstruir los buques de la Armada hundidos en el combate de Cavite y reflatados por los norteamericanos. Como ya se ha visto, tampoco había muchas más opciones cerca de las Filipinas.

### Buques construidos para la Armada por este astillero

En dos épocas distintas, la Armada encargó al astillero Hong Kong and Whampoa Dock un total de catorce unidades pertenecientes a siete clases distintas. En el primer periodo, años 1885 a 1889, se pidieron un total de cinco unidades: tres cañoneros de 2.<sup>a</sup> clase (*Leyte*, *Mindoro* y *Mariveles*), el cañonero *Filipinas* –que no llegó a entrar en servicio en la Armada– y la lancha de vapor *Ondina*. En la segunda época, años 1895-1896, se construyeron un total de nueve buques y embarcaciones: cuatro cañoneros de 3.<sup>a</sup> clase<sup>2</sup>, las series Lanao y Corcuera y tres chalanas sin propulsión para la flotilla de la laguna de Lanao, así como dos cañoneros de 2.<sup>a</sup> clase, *Quirós* y *Villalobos*, para los archipiélagos del Pacífico español. En la tabla 1 se resumen todos los buques, lanchas y embarcaciones sin propulsión mecánica encargados por la Armada al astillero.

Tabla 1. BUQUES DE LA ARMADA CONSTRUIDOS POR HONG KONG AND WHAMPOA DOCK

| CLASE   | NÚM. | NOMBRES  | AÑO       | OBSERVACIONES  |
|---------|------|--|-----------|--|
| Mindoro | 3    | <i>Leyte</i> , <i>Mindoro</i> y <i>Mariveles</i> | 1885-1886 | Cañoneros de 2. <sup>a</sup> clase. Para Filipinas. Otros cuatro se construyeron en Cavite |

(2) En algunos documentos de la Armada se clasifican como cañoneros de 3.<sup>a</sup> clase, y en otros, como lanchas cañoneras.

|           |   |                                   |           |  |
|-----------|---|-----------------------------------|-----------|--|
| Mindoro   | 3 | <i>Leyte, Mindoro y Mariveles</i> | 1885-1886 | Cañoneros de 2. <sup>a</sup> clase. Para Filipinas. Otros cuatro se construyeron en Cavite |
| Filipinas | 1 | <i>Filipinas</i>                  | 1887      | Cañonero-torpedero. No llegó a entrar en servicio en la Armada                             |
| Ondina    | 1 | <i>Ondina</i>                     | 1889      | Lancha de vapor. Para la bahía de Manila   |
| Lanao     | 2 | <i>General Blanco y Lanao</i>     | 1895      | Cañoneros de 3. <sup>a</sup> clase. Para la laguna de Lanao                                |
| Corcuera  | 2 | <i>Corcuera y Almonte</i>         | 1895      |  |
| Chalanas  | 3 | Núms. 1, 2 y 3                    | 1895      | Chalanas. Para la laguna de Lanao  |
| Quirós    | 2 | <i>Quirós y Villalobos</i>        | 1895-1896 | Cañoneros de 1. <sup>a</sup> clase. Para los archipiélagos españoles del Pacífico          |

Los primeros buques encargados por la Armada al astillero que nos ocupa fueron tres cañoneros de 2.<sup>a</sup> clase de la serie Mindoro, formada por un total de siete unidades. Además de las tres que se contrataron al astillero de Hong Kong, otras tres las construyó el arsenal de Cavite y la última fue producida en la ensenada de Cañacao, próxima a Cavite, por la empresa Sociedad del Varadero de Manila, gestionada por súbditos ingleses. La distribución de las construcciones fue:

- Arsenal de Cavite: *Albay* (botado en 1885), *Manileño* (botado en 1886) y *Panay* (botado en 1885);
- Sociedad del Varadero de Manila: *Calamianes* (botado en 1886);
- Hong Kong and Whampoa Dock: *Leyte* (botado en 1887), *Mindoro* (botado en 1885) y *Mariveles* (botado en 1886).

Sustituían a cañoneros construidos anteriormente en el arsenal de Cavite para la vigilancia de las aguas de Filipinas y el combate contra la piratería de origen malayo. A fin de aumentar su radio de acción, además de la propulsión mecánica, disponían de aparejo de goleta con dos palos (mayor y mesana).



Imagen 7. El USS *Leyte*, que anteriormente fue el cañonero *Leyte* en la Armada (FUENTE: *Navsource*)

El *Leyte* estuvo basado en la isla de Luzón, siendo utilizado por la Armada en tareas de vigilancia en la bahía de Manila y en las aguas próximas a dicha isla. En 1898 fue capturado en la bahía manileña por buques de la US Navy, que lo empleó para patrullar las costas de la isla de Cebú, en Cavite y en Subic. En 1902 pasó al tren naval de la Cavite Naval Station. Fue baja en 1907, siendo vendido a un particular.

La Armada asignó el *Mariveles* y el *Mindoro* a la División Naval del Sur, que asumía la vigilancia de las aguas y costas de los subarchipiélagos de la zona sur de Filipinas, área de actuación habitual de los piratas «moros»<sup>3</sup>. Esta división de las fuerzas del apostadero tenía su base principal en la ensenada de la Isabela, en la isla de Basilan, situada frente a la península de Zamboanga, al suroeste de Mindanao. Durante la guerra del 98 no tuvo enfrentamientos con fuerzas navales norteamericanas.

Cuando terminó el conflicto con Estados Unidos, el War Department, ante el hecho de que la US Navy no contaba con pequeñas unidades para

---

(3) Denominación utilizada en aquella época en Filipinas para designar a los nativos del sur del archipiélago, de etnia malaya y religión musulmana, cuyas principales dedicaciones eran la piratería y la captura de esclavos.

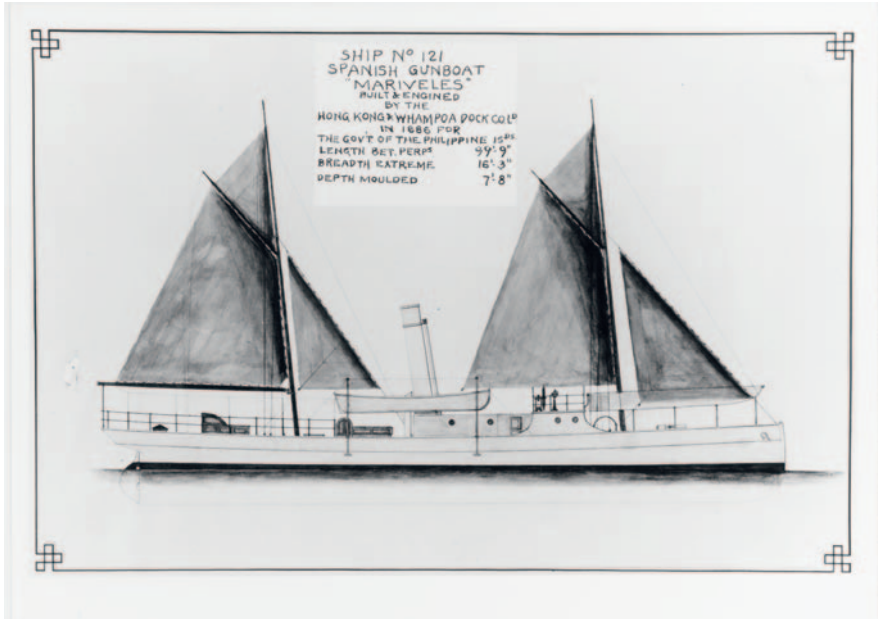


Imagen 8. Dibujo del cañonero USS *Mariveles*, el antiguo *Mariveles* de la Armada. (FUENTE: Naval History and Heritage Command)

la vigilancia de las aguas de las Filipinas y para dar apoyo a unidades del US Army, decidió la adquisición de varios cañoneros que seguían en poder de la Armada. Entre ellos se encontraba toda la División Naval del Sur, con el *Mariveles* y el *Mindoro*. Esto causó un enfrentamiento entre el Ejército y la Marina norteamericanos que se saldó con la entrega de las unidades a la US Navy.

Tras pasar a la US Navy, el *Mindoro* fue destinado a la zona sur de las Filipinas, actuando posteriormente como ferri en la bahía de Manila, operado por el US Army, para pasar de nuevo a realizar tareas de patrulla en la US Navy. Fue baja en 1911, siendo vendido a un particular. Por su parte, el *Mariveles* llevó a cabo tareas de apoyo al US Army y luego pasó al tren naval de Cavite. En 1908 fue dado de baja y vendido a un particular.

El detonante para la construcción del *Filipinas* fue la crisis de las Carolinas, entre Alemania y España, en el mes de agosto de 1885, cuando el cañonero alemán SMS *Ittis* intentó hacerse con el control de esa colonia

española, que nuestro país tenía abandonada. Se trataba de que la Armada pudiera disponer de un buque que permitiera la defensa de los archipiélagos españoles del Pacífico: Carolinas, Marianas y Palaos.

La propuesta para realizar una colecta destinada a la adquisición del buque partió de la Real Sociedad Económica de Amigos del País con sede en Manila, que planteó al arzobispo de la capital que la promoviera. Se impuso la condición de que la suscripción había de ser «voluntaria y espontánea» (*sic*). En la colecta colaboraron comerciantes españoles y no españoles vecindados en Filipinas, órdenes religiosas y particulares. En algo más de cuatro meses se alcanzó la cantidad de 118.589,45 pesos fuertes<sup>4</sup>.

El coste convenido para la construcción del *Filipinas* fue de 110.000 pesos fuertes, que se acordó hacer efectivos con un plan de pagos que implicaba el abono de treinta mil al comenzar las obras, cincuenta mil tras la botadura y los treinta mil restantes al ser aceptado el buque tras las pruebas de mar. Quedaban fuera del importe la instalación del armamento artillero y del tubo lanzatorpedos, que debía ir en proa, y algún otro aspecto complementario, como la posibilidad de que portara una embarcación auxiliar impulsada a vapor.

Una vez construido el cañonero, durante las pruebas de mar no pudo alcanzar la velocidad prevista en el pliego de condiciones, que se quedó en algo más de once nudos respecto de los catorce previstos en el contrato. Además, presentaba otros problemas menores y se consideraba que el buque no era estable.

La Armada no aceptó el cañonero. Este quedó en poder del astillero y, a falta de datos que lo confirmen, pensamos que se devolvió el dinero pagado. Hong Kong and Whampoa Dock consiguió finalmente vender el buque al reino de Siam, la actual Tailandia, donde fue clasificado en distintas épocas como crucero o cañonero, estando en servicio hasta los años treinta del siglo pasado.

Algunos tratadistas indican que llegó a entrar en servicio en la Marina española, pero la realidad es que no figura en las listas de buques incluidas en el *Estado general de la Armada* de los años 1887 a 1891.

Existe muy poca información sobre la *Ondina*. No se entiende que esta embarcación se encargara al astillero de Hong Kong, puesto que perfectamente podía haberse construido en las instalaciones del arsenal de Cavite. Recogemos aquí lo ya expuesto en nuestro libro sobre la Armada en Filipinas<sup>5</sup>:

---

(4) Un peso fuerte equivalía a un real de a ocho o a un duro.

(5) Véase en la bibliografía.



Imagen 9. El crucero tailandés *Makut Rajakumar*, que fue encargado por la Armada al astillero Hong Kong and Whampoa Dock como cañonero-torpedero *Filipinas*. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

«Era la lancha de representación del Jefe del Apostadero de Filipinas, utilizada por este para desplazamientos hasta Manila, visitas a los buques de la Armada fondeados en las cercanías del arsenal de Cavite y visitas a buques extranjeros fondeados en la bahía de Manila. Tenía una eslora de quince metros, contaba con propulsión a vapor y fue construida por Hong Kong and Whampoa Dock Co., en la colonia inglesa de Hong Kong, con un coste aproximado de 5.000 pesos fuertes. Algunas fuentes indican que disponía de un interior suntuoso. No ha sido posible obtener más datos sobre esta embarcación».

Durante la guerra del 98, esta embarcación no tuvo especial intervención, pero fue capturada en el río Pasig, en las cercanías de Manila, por la dotación del crucero acorazado USS *Charleston*. Una vez acabado el conflicto, surgió la disputa sobre si la captura había sido legal o no y, en consecuencia, si la lancha podía ser considerada presa de guerra o debía ser devuelta. Ya en el año 1900, la US Navy reconoció que la captura no correspondía, así que procedió a la restitución de su propiedad a España y a su adquisición por un importe de 2.500 pesos fuertes.



Imagen 10. En la antigua base española de Marahui se pueden ver en obras, tras ser reflotados por el US Army, tres de los cañoneros de la flotilla de la laguna de Lanao. (FUENTE: US Naval History and Heritage Command)

La conquista de la isla de Mindanao implicó para la Armada la creación de una flotilla en la laguna de Lanao<sup>6</sup>, situada en el centro de la isla. Recibió la denominación oficial de Sección de Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao. Estuvo compuesta por un total de quince unidades: ocho pequeños cañoneros de dos clases distintas, tres chalanas de transporte de tropas y cuatro botes cañoneros movidos a remo. Las siete unidades citadas en último lugar disponían de casco de madera, mientras que el de las primeras era de acero.

Los cañoneros y las chalanas fueron obra de la empresa Hong Kong and Whampoa Dock. Los dos cañoneros de mayor tamaño recibieron los nombres de *Lanao* y *General Blanco*, y los dos menores, *Almonte* y *Corcuera*. Las chalanas no recibieron nombre, siendo identificadas como núm. 1, núm. 2 y núm. 3.

Tras su construcción y pruebas en Hong Kong, los buques y embarcaciones fueron desmontados en cargas y se llevó a cabo su transporte en mercantes entre Hong Kong y el puerto de Iligan, situado en la parte

---

(6) Para más detalles sobre esta flotilla, véanse los artículos citados en la bibliografía.

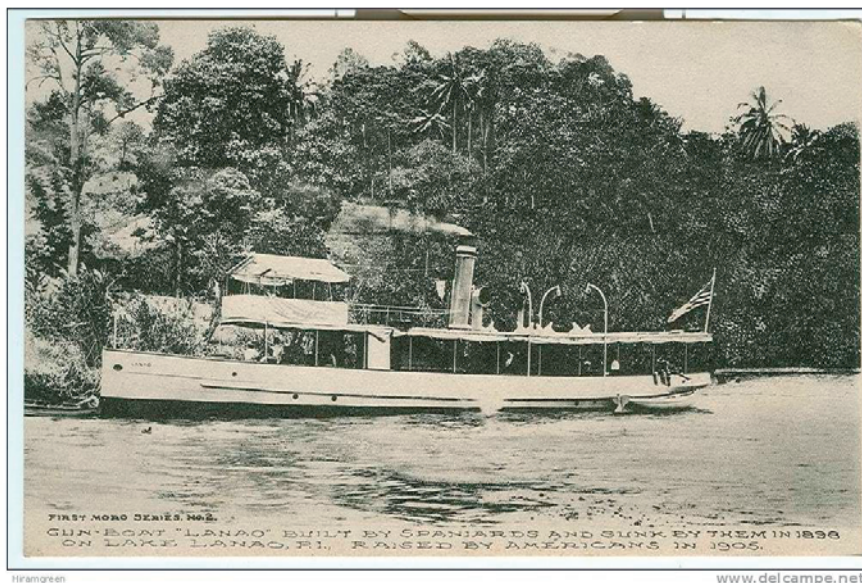


Imagen 11. La cañonera *Lanao* en el año 1905, tras ser reflotada por el US Army y ya en servicio en él. (FUENTE: US Army)

central de la costa norte de la isla de Mindanao. A partir de ahí hubo que trasladar las cargas durante un recorrido de 45 kilómetros, con un desnivel de setecientos metros, desde el puerto de Iligan hasta la base de Marahui, en la orilla del lago de Lanao, donde fueron montadas. La conducción por tierra de las cargas se realizó por peones contratados específicamente y por tropas de la guarnición.

Hasta la guerra del 98, estas unidades colaboraron en la acción del Ejército transportando tropas y dando apoyo de fuego a las columnas que combatían cerca de las orillas de la laguna. Cuando las unidades del Ejército, durante la guerra del 98, fueron retiradas de la zona central de la isla de Mindanao, todos los buques que componían la flotilla de la laguna de Lanao fueron desprovistos de su armamento, que se trasladó a Iligan, y hundidos por sus dotaciones.

A partir del año 1900, el US Army, que intentaba dominar la isla de Mindanao y se encontraba con los mismos problemas que había tenido España, decidió reflotar las unidades. Lo consiguió con todas las de casco de acero, las de Hong Kong and Whampoa Dock. Entre 1904 y 1906 se reflotaron las cuatro cañoneras y las tres chalanas. Logró rehabilitar la *Lanao*, la *General Blanco* y la *Almonte*, quedando abandonada la *Corcuera*. Las cañoneras



Imagen 12. El cañonero USS *Quirós* (PG-40) en su época de servicio en la US Navy. (FUENTE: *Navsource*)

fueron operadas por el US Army hasta controlar la isla de Mindanao. En 1913 algunas cañoneras pasaron, bajo el control civil de las autoridades de la zona, a actuar como transportes de pasajeros en la laguna. Las últimas unidades operaron con el US Army hasta 1918, al final de la Primera Guerra Mundial.

Los dos buques que componen la clase *Quirós*, el de ese nombre y el *Villalobos*, fueron una respuesta tardía de la Armada a la crisis de las Carolinas. Con estas unidades, la Armada buscaba disponer de capacidad para controlar las aguas y costas de los archipiélagos españoles del océano Pacífico (Carolinas, Marianas y Palaos).

Eran buques con algunas características específicas en su construcción. Su casco era *composite*, con estructura de acero y forro de madera. Se escogió esta forma de construcción para facilitar su mantenimiento en las áreas de los archipiélagos españoles del Pacífico donde no se contaba con instalaciones. Por otra parte, disponían de propulsión auxiliar de vela, formada por dos palos con aparejo de goleta, de forma que aumentara su radio de acción.

El *Villalobos* estaba basado en Colonia, isla de Ponapé, en las Carolinas Orientales, vigilando las zonas marítimas y costas de la parte central y occidental de ese archipiélago. El comandante de esta unidad asumía el mando de los dos cañoneros destacados en el sur del Pacífico. El *Quirós*

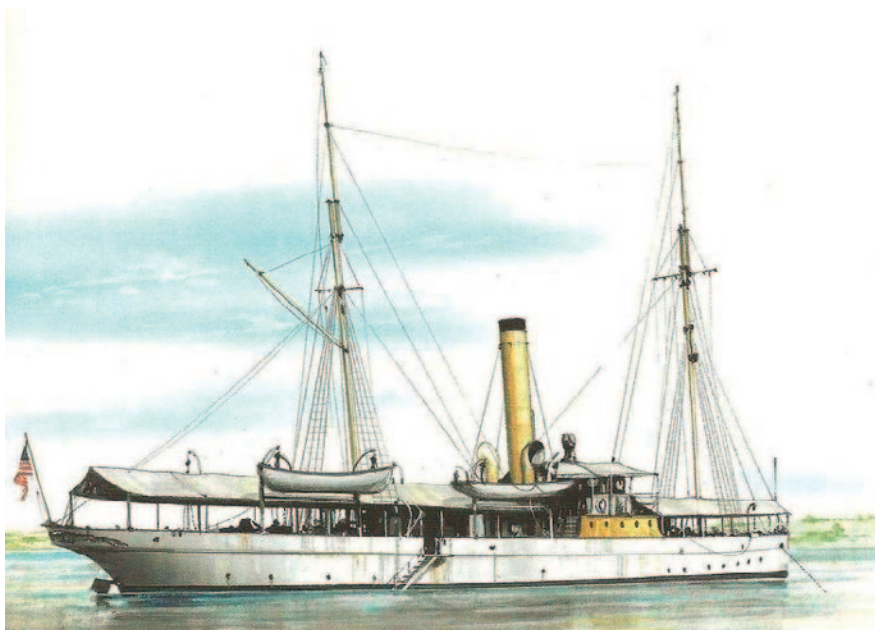


Imagen 13. Acuarela del cañonero USS *Villalobos* (PG-41). FUENTE: Tony Brian

tenía base en la bahía de Tomil, en la isla de Yap, vigilando las aguas de las Carolinas Occidentales, Palaos y Marianas.

Concluida la guerra del 98, y tras la venta de los archipiélagos del Pacífico a Alemania, la Armada se planteó que ambas unidades navegaran a España. Esta idea fue abandonada y, finalmente, en el año 1900 fueron vendidas a la US Navy. Siguiendo la costumbre de esa fuerza naval, los dos buques mantuvieron sus nombres originales, operando como USS *Quirós* (PG-40) y USS *Villalobos* (PG-42).

Bajo bandera norteamericana, inicialmente fueron utilizados en la patrulla de las aguas de Filipinas y, posteriormente, asignados a la Yangtze Patrol para la protección de intereses norteamericanos en las orillas del río Yangtsé/Kiang. El USS *Quirós* causó baja en 1923, siendo hundido en un ejercicio de tiro. En el caso del USS *Villalobos*, la baja le llegó en 1928, teniendo el mismo fin que su compañero de serie. Como curiosidad, hay que citar que, al declararse la Primera Guerra Mundial, ambas unidades permanecieron un tiempo en Shanghái con el estatuto legal de «buques internados» y con dotación reducida.

## Características de las unidades

En la tabla 2 se detallan las características de los cañoneros encargados al astillero por la Armada, y en la 3 se indican las de las lanchas cañoneras y chalanas construidas para la laguna de Lanao. Dado que se dispone de muy pocos datos sobre las características de la lancha de vapor *Ondina*, entendemos que carece de sentido su inclusión en estos cuadros.

Tabla 2. CARACTERÍSTICAS DE LOS CAÑONEROS

|                       | <i>CLASE MINDORO</i>                              | FILIPINAS   | <i>CLASE QUIRÓS</i>                              |
|-----------------------|---|---|--|
| <i>Año</i>            | 1885-1887   | 1887  | 1895-1896  |
| <i>Casco</i>          | Hierro  | Acero   | Acero y madera                                   |
| <i>Desplazamiento</i> | 150 t   | 700 t   | 350 t  |
| <i>Eslora</i>         | 30,40 m   | 50,30 m   | 44,00 m  |
| <i>Manga</i>          | 4,92 m  | 7,17 m  | 6,50 m   |
| <i>Puntal</i>         | 2,35  | 3,66 m  | 3,00 m   |
| <i>Calado</i>         | 2,00  | 3,05 m  | 2,30 m   |
| <i>Propulsión</i>     | 1 caldera, 2 máquinas de vapor, 125 CV, 2 hélices | 2 calderas, 2 máquinas de vapor, 600 CV, 2 hélices                | 2 calderas, 1 máquina de vapor, 500 CV, 1 hélice |
| <i>Velocidad</i>      | 10 nudos  | 14 nudos (no alcanzada)   | 11 nudos   |
| <i>Autonomía</i>      | –   | ≈ 2.300 millas  | 3.240 millas                                     |
| <i>Dotación</i>       | 37  | 75  | 54   |
| <i>Armamento</i>      | 1x70 mm, 4 ametr. 11 mm                           | 3x120 mm, 2x57 mm, 2 ametr. 25 mm, 2 ametr. 11 mm, 1 TLT 355,6 mm | 2x 57 mm, 2x37 mm                                |

Tabla 3. CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES PARA LA LAGUNA DE LANAO

|                       | <i>CLASE LANAO</i>                         | <i>CLASE CORCUERA</i>                     | <i>CLASE CHALANAS</i>          |
|-----------------------|--|---|--------------------------------|
| <i>Año</i>            | 1895                                       | 1896                                      | 1896                           |
| <i>Casco</i>          | Acero                                      | Acero                                     | Acero                          |
| <i>Desplazamiento</i> | 45 t                                       | 35 t                                      | –                              |
| <i>Eslora</i>         | 25,00 m                                    | 18,75 m                                   | 12,19 m                        |
| <i>Manga</i>          | 4,45 m                                     | –   | 3,36 m                         |
| <i>Puntal</i>         | 2,00 m                                     | 1,67 m                                    | –                              |
| <i>Calado</i>         | 1,30 m                                     | 1,00 m                                    | –                              |
| <i>Propulsión</i>     | 3 calderas, 2 máquinas de vapor, 2 hélices | 2 calderas, 1 máquinas de vapor, 1 hélice | Propulsión a remo o remolcadas |
| <i>Velocidad</i>      | 10 nudos                                   | 10 nudos                                  | –                              |
| <i>Autonomía</i>      | 1.000 millas náuticas                      | 1.225 millas náuticas                     | –                              |
| <i>Dotación</i>       | 29 (+80 soldados)                          | 21 (+65 soldados)                         | 3 (+200 soldados)              |
| <i>Armamento</i>      | 1x42 mm, 1 ametr. 25 mm, 2 ametr. 11 mm    | 1x70 mm                                   | –                              |

### Los buques de Hong Kong and Whampoa Dock en la prensa española

Los temas relacionados con la Armada en Filipinas tuvieron un amplio seguimiento en la prensa, tanto en los periódicos de Manila como, a pesar de la lejanía, en los de la metrópoli. Se recoge a continuación una selec-

ción de las noticias que consideramos más relevantes sobre los buques que el astillero Hong Kong and Whampoa Dock construyó para la Armada.

### Diario de Manila

Los dos primeros recortes de prensa dan cuenta de la construcción del cañero *Filipinas* y de la intervención del Arzobispado de Manila en la misma.

Condiciones á que debe sujetarse la contratación de un Cañero de primera clase denominado FILIPINAS.

- 1.ª Las dimensiones del buque serán:  
Eslera . . . . . 165 pies ingleses.  
Manga de los baos . . . . . 23 id. y 6 pulgadas.  
Puntal desde el plan de la bodega hasta la parte baja de la cubierta . . . . . 12 id.  
El calado en completa carga no podrá pasar de 10 pies (3 metros próximamente).
- 2.ª El casco será de acero dividido en el mayor número de compartimentos estancos posibles, empleando en su construcción el sistema celular en cuanto lo permitan las dimensiones. Los materiales que se empleen en ella serán en conformidad con las reglas del Lloyds para un buque de A1, pudiendo la comisión inspectora verificar pruebas de ellos, antes de emplearlos.
- 3.ª Deberá tener el buque el número de pañoles necesarios para llevar todos los pertrechos que deban componer el armamento, así como para los víveres que necesita la dotación, los alojamientos convenientes y toda la aguada posible.
- 4.ª Las máquinas serán de alta y baja presión (compound) cilindros invertidos, teniendo dos juegos completamente independientes y aislados que muevan dos hélices gemelas.
- 5.ª La velocidad no deberá ser menor de 14 millas por hora, en una prueba de 6 horas, encontrándose el buque en sus calados de completo armamento. Con una sola máquina y la corrección del timón necesaria para conservar la derrota, la velocidad no deberá bajar de 8 millas náuticas.
- 6.ª Llevará en carboneras el carbon necesario para navegar durante 8 días á toda velocidad.
- 7.ª La cámara de las calderas deberá ir preparada para el tiro forzado en vaso cerrado.
- 8.ª El aparejo será de goleta con un juego de velas y maniobra correspondiente, llevando una cofa preparada para montar ametralladoras.
- 9.ª El buque estará provisto de bombas para el achique, comunicando con todos los compartimientos en forma de que extraigan la mayor cantidad de agua posible. Las bombas de circulación y demás necesarias para los usos de las máquinas deberán ir preparadas para el mismo objeto.
- 10.ª Llevará también los aparatos que se juzgen necesarios para el movimiento del timón, levas y maniobras de fuerza, debiendo ser todos de los más modernos y perfeccionados. También tendrá aparatos para destilar agua del mar en la mayor cantidad posible.
- 11.ª Las embarcaciones menores serán dos botes de 10 á 12 remos, otro de 8, dos canoas y un chinchero, todas ellas que puedan colgarse en pescantes giratorios en forma que puedan meterse dichas embarcaciones dentro del buque.
- 12.ª El buque se entregará con todos los pertrechos indispensables para su manejo, sin contar con repuestos.

13.ª El plazo de construcción será un año á contar desde la fecha en que se firme el contrato, y se abonará por él la suma de ciento diez mil pesos verificándose los pagos en la forma siguiente y en tres plazos: el primero de treinta mil pesos, al empezarse las obras de construcción; el segundo de cincuenta mil al caer el buque al agua; y el tercero de los treinta mil restantes al recibirse el buque despues de verificadas las pruebas.

ADVERTENCIAS NECESARIAS.

El armamento de este buque habrá de consistir en tres cañones de 12 ctm sistema Hontoria modelo 1879 de 3.205 kilogramos de peso cada uno—con montaje—y 3'165 m. de longitud cada cañón; irán montados uno á proa sobre plataforma, de modo que alcance un campo de tiro de 270°. en total ó sean 135 á cada banda de la proa; los otros dos uno por banda en repisas, de modo que puedan tener el mayor campo de tiro tanto hácia á proa como hácia á popa.

2 ametralladoras de cuatro cañones y 25 mpm.

2 idem de cinco id. y 11 mpm.

2 cañones de tiro rápido de 6 libras. Estos y las ametralladoras pequeñas han de tener emplazamiento en la cofa y demás sitios necesarios para la defensa.

La provision de municiones será de 80 tiros por cada pieza de 12 ctm, 200 para cada cañón de tiro rápido y 800 por ametralladora.

Si los constructores se encargasen de la instalacion de la artilleria, sería objeto de un contrato especial.

También se contrataría separadamente si se determinase que el buque llevase instalacion para lanzar torpedos, alumbrado eléctrico exterior, ó exterior é interior, y así mismo si se le quisiere asignar alguna embarcacion menor de vapor.

Imágenes 14 y 15. *Diario de Manila* (Manila), 20 de febrero de 1886

En la imagen 15 se reproduce el texto de las «Condiciones a que debe sujetarse la contratación de un Cañonero de primera clase denominado FILIPINAS». Procede del citado *Diario de Manila*, pero la fuente primigenia es el *Boletín Eclesiástico de la Diócesis de Manila*, en su edición del domingo 9 de febrero de 1886. En la parte inicial de la noticia, que por razones de espacio no hemos incluido, se indicaba que el buque se debía construir «según el pliego de condiciones que la Comandancia General del Apostadero ha tenido la bondad de formar». Por encargo del arzobispo, la firma del contrato la realizó en Hong Kong un fraile, el «R.P. Procurador de las Misiones Españolas».

Con la visión de la sociedad actual, nos puede parecer increíble que un arzobispo patrocinara la adquisición de un buque para la Armada; que las órdenes religiosas aportaran fondos para ello, y que, por si faltara algo, fuera un sacerdote quien firmara el contrato con el astillero para encargar la construcción.

Todo parece indicar que la colaboración de la Armada se limitó a la elaboración del pliego de condiciones para la compra, aunque es posible que ingenieros del arsenal de Cavite realizaran alguna inspección durante el proceso productivo.

### *La Correspondencia de España*

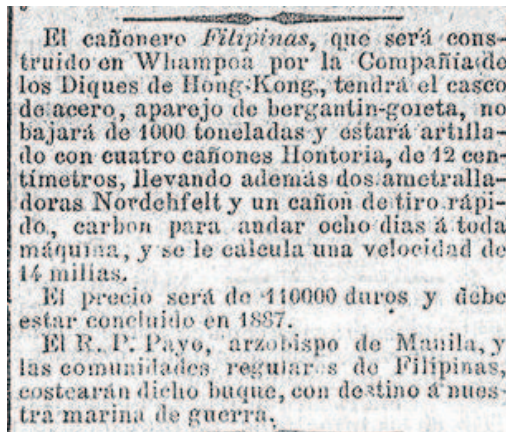


Imagen 16. *La Correspondencia de España* (Madrid), 10 de abril de 1886

Sirva este suelto de un periódico de Madrid (imagen 16) como constatación de que la noticia del encargo de la construcción del cañonero-torpedero también llegó a la prensa de la metrópoli. Sin embargo, es de resaltar el retraso de la información. La noticia se publicó en Madrid el 10 de abril de 1886, cuando el Arzobispado de Manila la había hecho pública el 9 de febrero del mismo año. Ciertamente, las islas Filipinas estaban muy lejos de España.

### *El Noticiero Sevillano*

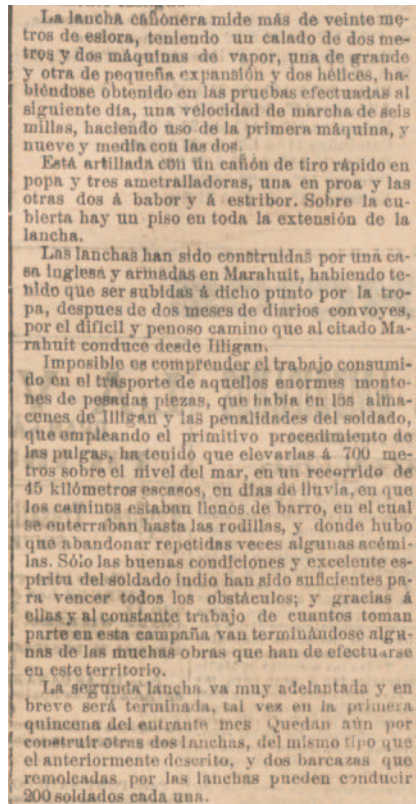
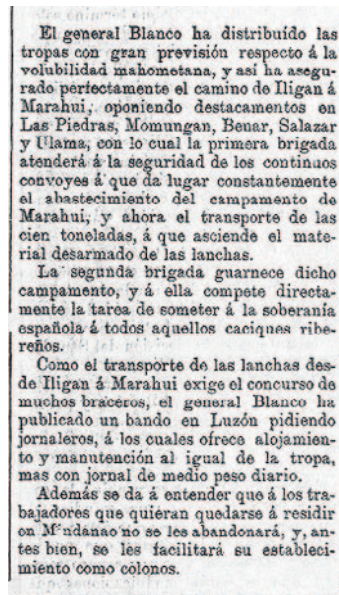
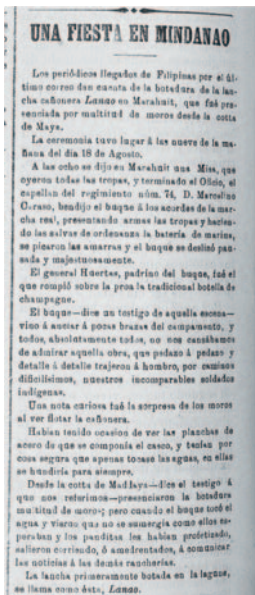


Imagen 17. *El Noticiero Sevillano* (Sevilla), 23 de octubre de 1895

Bajo los titulares de «Campaña de Mindanao» y «Botadura de una cañonera» (imagen 17), localizando la reseña en el «Campamento de Marahuit» (*sic*) el día 20 de agosto de 1895, esta noticia se ocupa de la botadura de la cañonera de 3.<sup>a</sup> clase *Lanao* en la laguna de igual nombre. Dado que es excesivamente larga, hemos decidido extraer las partes que consideramos más relevantes, relacionadas con la cañonera, sus características y las dificultades del transporte desde Iligan hasta Marahui. También se mencionan las otras unidades que estaban en proceso de construcción. La crónica cita erróneamente que el número de chalanas era de solo dos.

### *La Correspondencia de España y El Aralar*

Son dos ejemplos de la noticia del transporte y botadura de la cañonera *Lanao* en la laguna del mismo nombre. Hay que resaltar que las fechas son cuando menos extrañas: una, anterior a la botadura, y la otra, muy posterior.



Imágenes 18 y 19. A la izqda., *La Correspondencia de España* (Madrid), 27 de junio de 1895; a la derecha, *El Aralar* (Pamplona), 12 de octubre de 1895

## Conclusiones

La utilización por la Armada de los servicios de la compañía Hong Kong and Whampoa Dock, tanto para la construcción de unidades de nueva factura como para los trabajos en la obra muerta de los buques de mayor tamaño del apostadero de Filipinas, se debe a varias causas que vale la pena revisar.

En primer lugar, la lejanía de los astilleros que utilizaba habitualmente la Armada, tanto en España (arsenales y astilleros privados) como en otros países de Europa, para encargos de nuevas construcciones y para reparaciones.

También hay que considerar la falta de capacidades de las instalaciones del arsenal de Cavite:

- Limitaciones de la oficina técnica, por la escasez de personal cualificado. Un ejemplo de esto es lo referente a los buques para actuar en la laguna de Lanao (Mindanao). Debían construirse de tal forma que pudieran transportarse con los medios de la época hasta una altitud de setecientos metros. Las unidades que se diseñaron en Cavite pesaban el doble de las que finalmente se construyeron por el astillero de Hong Kong.
- Insuficiencia del tamaño de las gradas del arsenal, tanto en espacio como en longitud.
- Escasez de fondos en la ensenada en que estaba situado.
- Carencia de dique seco o flotante para las reparaciones y carenados. Las facilidades se limitaban a varaderos, válidos tan solo para unidades de pequeño tamaño.
- Poca experiencia en la construcción de este tipo de unidades cuando se empezaron a encargar buques a la Hong Kong and Whampoa Dock.

Lo expuesto en los puntos anteriores limitaba las capacidades del arsenal, tanto en el tamaño de las embarcaciones como en el número de ellas que podían construirse simultáneamente. Además, debía ocuparse del mantenimiento del resto de las unidades que integraban la flotilla asignada a las Filipinas.

Por otra parte, y como ya se ha señalado, no había en las proximidades de Filipinas, dentro de la zona de Extremo Oriente, otros astilleros a los que recurrir. En la misma bahía en que se encontraba el arsenal de Cavite, la experiencia con la Sociedad Varadero de Manila no fue positiva y careció de continuidad.

Aunque no había previsión de ataques por flotas de otros países, hay que tener también en consideración la urgencia de contar con buques para poder hacer frente a la amenaza de las incursiones de los piratas moros en la zona sur del archipiélago, que atacaban continuamente zonas de responsabilidad española.

No creemos que existan otras razones para los encargos a este astillero, posiblemente el más alejado de España al que la Armada ha encomendado la construcción de buques en un tercer país.

Como se señalaba en la introducción, hay que destacar, poniendo cara de estupefacción, la asombrosa intervención de la Iglesia, en la persona del arzobispo de Manila y de otros eclesiásticos, para la contratación del cañonero-torpedero *Filipinas*, que por su tamaño no podía ser obra del arsenal de Cavite. No nos consta ningún otro caso de gestión eclesiástica de la construcción de un buque para la Armada, y menos aún de un pliego de condiciones que se publicara en un boletín diocesano.

## Fuentes

### *Fuentes primarias*

- Archivo MdR Almirante de Castilla. Madrid (España)
- Archivo PAGEN. Barcelona (España)
- Biblioteca Central de Marina. Cuartel General de la Armada. Madrid (España)
- Biblioteca Nacional de España. Madrid (España)
- Hemeroteca Municipal de Madrid. Madrid (España).

### *Fuentes digitales*

- [www.hemerotecadigital.bne.es](http://www.hemerotecadigital.bne.es). Ministerio de Cultura
- <https://prensahistorica.mcu.es>. Biblioteca virtual de prensa histórica. Ministerio de Cultura.

## Bibliografía

- AGUILERA, Alfredo y ELÍAS, Vicente (1972). *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Madrid, San Martín.
- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier (2017). El traslado del arsenal de Cavite a Olóngapo (bahía de Subic). *Revista de Historia Naval*, 139. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada española.
- (2018). Unidades navales en la laguna de Lanao (Mindanao, islas Filipinas). *Revista de Historia Naval*, 142, supl. 28. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada española.

- y MEDINA ARNÁIZ, M.<sup>a</sup> Luisa (2024). *Historias de la Armada en Filipinas*. Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro y MOSQUERA GÓMEZ, José M.<sup>a</sup> (2014). *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Gijón, Fundación Alvargonzález.
- COELLO LILLO, Juan Luis y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín (2001). *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Madrid, Agualarga-Instituto de Historia y Cultura Naval.
- GARDINER, Robert [dir.] (1997). *Conway's. All the World's Fighting Ships, 1860-1905*. Londres, Conway Maritime Press.
- MARTÍN ONRUBIA, Miguel (2011). La comisión liquidadora del apostadero de Filipinas y el fin de la presencia española en aguas del océano Pacífico. Notas para su estudio. *Archivo Agustiniiano*, 213. Valladolid.
- TOLLEY, Kemp (1971). *Yangtze Patrol. The U.S. Navy in China*. Annapolis, Maryland (Estados Unidos), Naval Institute Press.

# SUMINISTRO DE FIBRA DE CÁÑAMO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII Una aproximación cuantitativa

Faustino ACOSTA ORTEGA  
Doctor en Ciencias Económicas  
Cambrils, Tarragona, España  
Recibido: 08-06-2025 Aceptado: 28/08/2025

## Resumen

Durante el siglo XVIII, la construcción naval en España experimentó un notable impulso. Como consecuencia de ello, fue preciso resolver el problema del acopio de los materiales básicos para la construcción. Por eso, durante la mayor parte del siglo se planteó una política de promoción de la producción de cáñamo que garantizase su disponibilidad en la calidad requerida y a un precio controlado.

Similar atención mereció la fabricación de jarcias y lonas para velas. La edificación de los arsenales permitió mantener en ellos el control de estas actividades.

*Palabras clave:* cáñamo, jarcia, lona, construcción naval.

## Abstract

During the 18th century, shipbuilding in Spain experienced a remarkable boost. As a direct consequence, it was necessary to address the issue of securing the basic materials for the ship construction. Therefore, for most of the century a policy to promote hemp production was implemented in order to ensure its availability in the required quality and at a controlled price.

Similar attention was given to the manufacturing of riggings and canvas for sails. The arsenals construction allowed to maintain inside them the control of these activities.

*Keywords:* hemp, rigging, canvas, shipbuilding.

## Introducción

**D**URANTE el siglo XVIII, el mundo vivió una época de grandes transformaciones, tanto tecnológicas como económicas. La expansión del comercio internacional, con el consiguiente aumento de la navegación y el desarrollo de la marina (militar y mercante), fue uno de los aspectos clave de este periodo.

Junto a la demanda de maderas para la construcción del casco y la arboladura de los barcos, y de brea para su calafateado, el cáñamo, cuya fibra se empleaba para la construcción de jarcias y lonas para las velas, se convirtió en un producto estratégico de primer orden. Su resistencia, versatilidad y durabilidad lo convirtieron en un recurso esencial para la construcción naval. A su vez, el impacto económico del cáñamo fue significativo, por su importancia para una industria clave que aportaba riqueza y estabilidad a las economías locales.

Del cáñamo, en el *Tesoro de la lengua castellana, o española* (1611), de Covarrubias, se dice que es «planta conocida y muy útil para la vida humana, porque del cáñamo se hace el cordel, y las obras que confían de él, como cinchas, jáquimas, alpargates, cordones de frailes, guindaletas, maromas, y telas de lienzo basto».

En los sucesivos apartados de este trabajo se expondrá: la importancia del cáñamo en la construcción naval, el proceso técnico de obtención de la fibra de cáñamo, el proceso de fabricación de jarcias y lonas, la política de acopios emprendida para asegurar el suministro, así como las estrategias seguidas para garantizar la producción de la jarcia y lona necesaria para acompañar el ambicioso programa de construcción naval, iniciado con Felipe V en 1717 y que continuó hasta el final del reinado de Carlos III, en 1788.

Se pondrá especial atención en los aspectos cuantitativos, que son el mejor reflejo del éxito alcanzado, tanto en la promoción de la producción de cáñamo como en la fabricación de jarcias y lonas. Esta aproximación cuantitativa permitirá comprobar el cambio de tendencia producido alrededor de 1788-1790, como consecuencia de la drástica reducción de los programas de construcción naval, y permitirá entender la trascendencia de la política desarrollada.

Se trata en este trabajo de exponer las consecuencias de estas políticas (iniciadas durante el reinado de Felipe V y desarrolladas en el de Carlos III) con respecto a la disponibilidad de cáñamo en el mercado y a la evolución de su precio. Se verá que, a pesar del incremento notable en la demanda, los precios se mantuvieron razonablemente estables a lo largo del siglo, y que el incremento en la producción, aunque no garantizó la suficiencia, sí permitió un abastecimiento constante de los mercados. A pesar de ello, alrededor de una cuarta parte de la demanda se cubría a final de siglo con importaciones.

Siendo un material estratégico, no puede sorprender la amplia atención que la política de abastecimiento del cáñamo en el siglo XVIII ha merecido entre los investigadores actuales. Cabe destacar entre estos a Díaz Ordóñez<sup>1</sup> y Merino Navarro (véase bibliografía), que han tratado con extensión y en profundidad este tema. De Iglesias Rodríguez (2009) y Meijide Pardo (1981, 1965) se ha obtenido información relativa a la situación industrial en la Bahía de Cádiz y en Galicia. Esta información se ha complementado con la publicada en diferentes censos y en el periódico *El Correo Mercantil de España y sus Indias*, publicado desde finales del siglo XVIII, que ofrece información del comercio y del ambiente industrial de la época.

La bibliografía se completa con obras de la época, censos y la información ofrecida por la publicación anual *Estado general de la Armada* (EGA), que ofrece datos de producción y consumo en los arsenales de las dos últimas décadas del siglo XVIII, periodo en el que se produjo el cambio de tendencia en el acopio del cáñamo.

## El uso naval del cáñamo

La construcción de un barco daba comienzo mucho antes de que las cuadernas comenzasen a enramarse en un astillero o en las arenas de una playa. La mayor parte de los primeros obreros que, siquiera indirectamente,

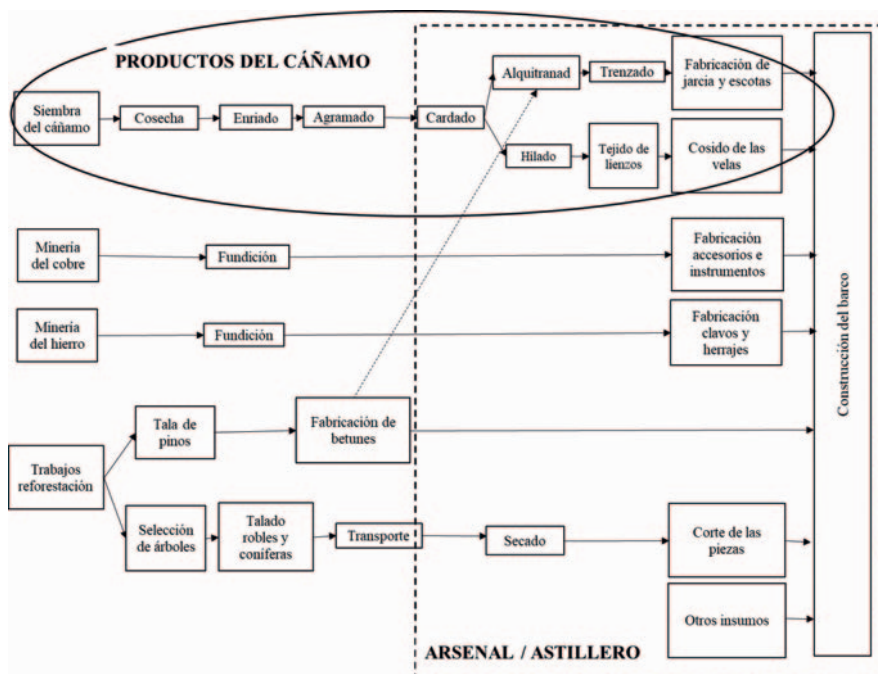
---

(1) En especial, en DÍAZ ORDÓÑEZ (2009) se aborda la producción cuantitativa de jarcia y los procesos para su fabricación.

participaban en su construcción jamás verían el mar. Era el caso de los leñadores que talaban los árboles. O de los mineros que extraían el hierro utilizado en clavazones o en el fundido de anclas. También el de los campesinos que sembraban y recolectaban cáñamo para jarcias y lonas.

La construcción de un barco, independientemente del uso al que estuviere destinado, precisaba de suministros que llegaban desde todo el territorio nacional y, frecuentemente, como fruto de la importación cuando la producción interna no resultaba suficiente. Entre estos materiales, el cáñamo jugaba un papel muy relevante en la construcción naval. También en el mantenimiento posterior de los bajeles, que requerían sustituciones periódicas de jarcias, escotas y lonas.

Según algunos autores, hasta el siglo XVI, las fibras de cáñamo y esparto se utilizaban de forma indistinta en función del lugar de construcción de la nave, con dominancia del esparto al sur del paralelo 41 y del cáñamo al norte del mismo (DÍAZ ORDÓÑEZ: 2018, p. 51).



Esquema 1. Flujo de insumos para la construcción naval. FUENTE: elaboración propia

*SUMINISTRO DE FIBRA DE CÁÑAMO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII*

Tabla 1. DESGLOSE DE COSTES Y PESOS DE UN NAVÍO DE TRES PUENTES (1796).

| <i>Epígrafe</i>                       | <i>Unidad</i> | <i>Cantidad</i> | <i>Pesos fuertes</i> | <i>%</i> | <i>Peso (kg)*</i> | <i>%</i> |
|---------------------------------------|---------------|-----------------|----------------------|----------|-------------------|----------|
| Madera                                | Pie cúbico    | 187.000         | 145.726              | 31,0%    | 2.426.254         | 81,1%    |
| Metales (Fe, Cu, Pb)                  | Quintal       | 4.180           | 73.800               | 15,7%    | 192.322           | 6,4%     |
| Forro de cobre                        | Quintal       | 318             | 16.000               | 3,4%     | 14.631            | 0,5%     |
| Jornales carpintería                  | Jornal        | 55.800          | 55.800               | 11,9%    |                   |          |
| Jornales otros oficios                | Jornal        | 32.000          | 32.000               | 6,8%     |                   |          |
| Clavazón                              | Quintal       | 45              | 2.500                | 0,5%     | 2.070             | 0,1%     |
| Anclas y anclotes                     | Quintal       | 467             | 9.000                | 1,9%     | 21.487            | 0,7%     |
| Cables y calabrotos                   | Quintal       | 1.114           | 27.800               | 5,9%     | 51.255            | 1,7%     |
| Arboladura                            | Pie cúbico    | 18.000          | 39.112               | 8,3%     | 190.727           | 6,4%     |
| Jarcia firme                          | Quintale      | 1.678           | 42.392               | 9,0%     | 77.205            | 2,6%     |
| Lona para las velas (y repuestos)     | Vara          | 16.864          | 25.541               | 5,4%     | 15.178            | 0,5%     |
| Jarcia de labor                       | Quintal       | 45              | 1.137                | 0,2%     | 2.070             | 0,1%     |
| Total                                 |               |                 | 470.808              | 100%     | 2.993.199         | 100%     |
| Subtotal productos del cáñamo         |               |                 | 96.870               | 20,6%    | 145.708           | 4,9%     |
| Subtotal metales, clavazón y anclas   |               |                 | 101.300              | 21,5%    | 230.510           | 7,7%     |
| Subtotal madera en casco y arboladura |               |                 | 184.838              | 39,3%    | 2.616.980         | 87,4%    |

\* Las cifras son una estimación. Para el peso del casco, compuesto por roble, pino y otras maderas, se ha considerado un peso específico de 600 kg/m<sup>3</sup>; para la arboladura de coníferas, 490 kg/m<sup>3</sup>, y se ha supuesto un peso por vara de lona de 0,9 kg, atendiendo al promedio de cáñamo empleado en la fábrica de lona de Cartagena (EGA 1780). Se ha considerado la equivalencia 1 quintal = 46,01 kg. El peso fuerte equivale a 20 reales de vellón.

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos ofrecidos en PEZUELA: 1863, pp. 146-147.

Sin embargo, ya desde antiguo, es al cáñamo al que las fuentes presentan como material estratégico en la construcción naval. Según documento fechado en 1281, el rey Pedro III de Aragón mandaba a Jaime Corder que hiciese el suficiente acopio de aquel para su Real Armada<sup>2</sup>. Unos años más tarde, en 1309, durante el sitio de Almería, Jaime II reclamaba el envío de

(2) Barcelona. Archivo Real de la Corona de Aragón AMN 0202 Ms. 0347 / Art. 02 / N.º 020 (recogido en el Catálogo de Sanz Barutell, reg. n.º 0140).

cañamo desde Valencia, añadiendo que sin él «no puede valerse de los ingenios y las galeras se encuentran en riesgo»<sup>3</sup>.

La importancia cuantitativa del cañamo queda contrastada a través de los datos aportados por De la Pezuela (1863, pp. 146-147). Según se deduce de la información ofrecida por este autor, algo más del veinte por ciento del coste de un navío correspondía a materiales contruidos con fibra de cañamo, representando una contribución al peso del barco de alrededor del cinco por ciento (tabla 1).

Los valores calculados a partir de los datos ofrecidos por De la Pezuela son consistentes con los estimados, desde otra óptica, por Díaz Ordóñez y Rodríguez Hernández (2021, p. 297), que cifran el peso total de fibra de cañamo en 150 toneladas métricas para un navío de tres puentes.

Y esa cantidad es la estrictamente necesaria para la construcción del barco. Para calcular la cantidad total de cañamo que se precisaba en un buque operativo, habría que tomar en consideración el necesario para funciones tan diversas como:

- los cois, un tipo de hamaca suspendida entre los baos del barco para el descanso de los marinos. Considerando una dotación superior a los mil hombres, se requieren no menos de dos mil metros cuadrados de lienzo, lo que supone alrededor de dos mil kilos;
- los bragueros o sistemas de retención de las piezas de artillería, para evitar que el balanceo de la nave los desplazara durante la travesía;
- los toldos para el descanso bajo el sol tropical;
- y otros usos diversos, como los sacos para transportar víveres y otros productos, las mechas para accionar las armas de fuego, o las redes de la batayola, entre otros.

A montantes no muy diferentes de los hasta aquí expuestos se refiere un presupuesto establecido por la Junta de Cartagena para la construcción de un navío de 70 cañones. Según este presupuesto, el velamen completo requería 19.000 varas de tejido, y el de una fragata, 13.100. Asimismo, la fabricación del aparejo demandaba 2.400 quintales de jarcia, y el de una fragata, 1.200<sup>4</sup>. Cantidades que, si bien difieren de las indicadas por De la Pezuela, corroboran la importancia cuantitativa del cañamo en la construcción de un bajel.

---

(3) *Ibidem*/ N.º 199 (recogido en el Catálogo de Sanz Barutell, reg. n.º 0319).

(4) Archivo General de Simancas, Marina, leg. 291. Manuel Travieso, Cartagena, 8/8/1778. Cit. en TORRES SÁNCHEZ: 2012, p. 51.

Tomando en consideración estos datos, es fácil comprender el interés de las autoridades de Marina por promover y extender el cultivo nacional del cáñamo, con el objetivo de garantizarse su abastecimiento.

### **Cultivo y manipulación del cáñamo para jarcias y lonas**

El cáñamo, en su variedad *Cannabis sativa*, de la familia de las cannabáceas (*Cannabaceae*), es una planta anual dioica (con diferenciación sexual), de alrededor de dos metros de altura, originaria del Asia Central. Existen evidencias de su cultivo en China desde alrededor del 4500 a.C., para la fabricación de cuerdas, textiles y papel.

El cáñamo es una planta de crecimiento extremadamente rápido, produciendo por unidad de superficie cultivada un 250 por ciento más de fibra que el algodón y un seiscientos por ciento más que el lino. Frente a otras fibras vegetales, como el mencionado lino o el esparto, el cáñamo presenta una mayor durabilidad por su resistencia al desgaste, la putrefacción y los rayos ultravioleta, y es más resistente a la tracción (es más resistente que el acero en términos de resistencia a la tracción por unidad de peso).



Fig. 1. Secando el cáñamo tras el enriado. Fuente: *Gaceta Agrícola del Ministerio de Fomento*, 7/9/1881, p. 440

En España se siembra entre abril y mayo. La diferencia de la madurez de las plantas macho respecto a la de las plantas hembra suele ser de tres a cuatro semanas, lo que permite su recolección en dos etapas a partir de agosto. Cuando empiezan a secarse, se hace la recolección de las plantas macho, separando la mayor parte de la hoja y horrura que las envuelve, y se las avienta hasta dejarlas enteramente limpias. Después se conducen al granero, donde se extienden para su secado.

Las plantas de la última cogida se dejan secar del todo, como las primeras, para luego formar haces o gavillas medianas y reunir las con las anteriores para ejecutar con ellas el enriado.

El *enriado* (o *empozado*) del cáñamo es un proceso de fermentación microbiológica de los tallos que sirve para separar las fibras de la médula leñosa que constituye la cañamiza. El proceso consiste en poner los manojos en una balsa o pila para su maceración (fig. 1). El agua se renueva cada tres o cuatro días hasta que el cáñamo se encuentra enteramente macerado.



Figura 2. Proceso de agramado. Fuente: ALVALAT, 1780, p. 126

El tiempo total que debe permanecer en la balsa hasta completar el proceso depende de la temperatura ambiental. En las regiones cálidas, la primera embalsada, que es en agosto, tarda de quince a veinte días en macerarse; la segunda, que es en setiembre, de veinte a veintiséis; y la tercera, en octubre, de veintiséis a treinta. Una vez macerados, los manojos se ponen en pie para que escurran y se dejan secar por ocho o más días. Cuando están bien secos, se puede proceder al siguiente paso, el agramado.

El *agramado* del cáñamo consiste en machacar, romper y triturar las partes leñosas de la planta, separando enteramente los filamentos. Esto se realiza mediante la *agramadera*, un madero en forma de caballete, con una hendidura en medio, en la cual entra una especie de cuchilla de madera a la que el operario da movimiento con la mano derecha, mientras que con la izquierda pone



Figura 3. Espadado del cáñamo. FUENTE: Colección Museo del Cáñamo, Callosa de Segura (Alicante)

el manojo del cáñamo atravesado sobre ella, de modo que, cuando deja caer la cuchilla, dobla el manojo, quebrantando las cañas (fig. 2).

Tras el agramado, se disponía el cáñamo en madejas, sin enredar la hilaza, y el producto resultante quedaba listo para su venta a los talleres encargados de su procesamiento. Hacia finales de la década de 1770, el cáñamo cosechado en Valencia tenía un coste de cincuenta reales (rs) y dieciocho maravedíes (ms) por arroba<sup>5</sup>. De este importe, 5 rs y 17 ms correspondían al coste del agramado.

Finalizado el agramado, el cáñamo pasaba a fábricas o talleres para su manipulación. Una vez en ellos, las madejas de cáñamo se espadaban, limpiándolas en lo posible de estopa e impurezas, sacando así cabos de poca calidad, llamados «de tercera». Era importante que de esta operación

(5) Se refiere aquí a la arroba usada entonces en Valencia. Cada quintal tiene 4 arrobas de 37 libras; cada real, 34 maravedíes.

saliese el cáñamo sin polvo ni cañamiza, que es lo que más perjudicaba a la futura jarcia.

Para la operación de espadar se utilizaba un instrumento llamado *espaldilla*, una especie de planchuela de hierro o de madera fuerte, a modo de una espada muy ancha, con su agarradera. El operario cogía una madeja, la desenvolvía y, tomándola con una mano por la punta, la golpeaba y sacudía hacia abajo, haciendo que saltasen y se desprendiesen las pajillas que quedasen entre la hebra (fig. 3).

Acto seguido, se debía pasar de cuatro a seis veces por una mesa de cardar. Consiste esta en una tabla dispuesta horizontalmente de la que se elevan, a modo de peine o rastrillo, varias filas de clavos dispuestos verticalmente a intervalos regulares (fig. 4). En este trabajo se separan los cabos de cáñamo de segunda y de primera calidad, llamado este último «de canal», que es el más puro y fuerte (tabla 1). Una vez realizado este proceso, se vuelven a cardar (o rastrillar) los cabos de segunda y tercera clase hasta obtener un producto de pureza parecida a los cabos de canal. A estos últi-

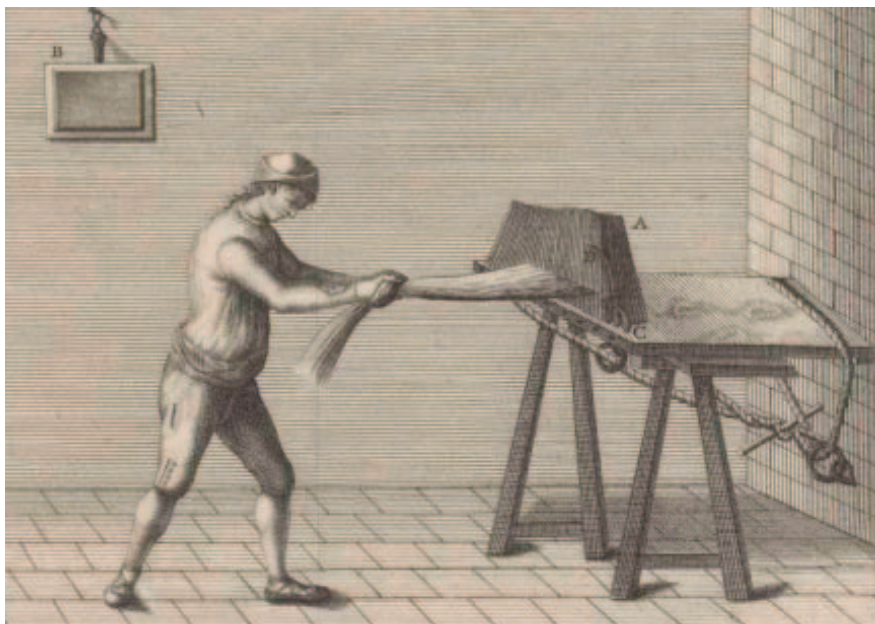


Fig. 4. Proceso de cardado. Fuente: ALVALAT, 1780, p. 126

*SUMINISTRO DE FIBRA DE CÁÑAMO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII*

mos, una vez cardados y limpios, se les llamaba «de repelado», que junto a los de canal eran los únicos indicados para la fabricación de jarcia y lonas.

En los datos ofrecidos por ALVALAT (1780), como resultado de la primera cardada (antes del repelado), se despreciaba un tres por ciento del producto y otro dieciocho por ciento solo era aprovechable como estopa, empleada, entre otros usos, para el calafateo de los barcos.

Tabla 2. PRODUCTO DE UNA ARROBA (DE 37 LIBRAS) DE CÁÑAMO AGRAMADO VALENCIANO TRAS SER RASTRILLADO

| <i>Tipo de producto</i>           | <i>Calidad</i> | <i>Libras (lb)</i> | <i>%</i> | <i>rs/lb</i> | <i>rs</i> |
|-----------------------------------|----------------|--------------------|----------|--------------|-----------|
| Primera clase (corazón)           | Superior       | 17,0               | 46%      | 2,21         | 37,50     |
| Segunda clase ( <i>recorets</i> ) | Buena          | 8,0                | 22%      | 1,65         | 13,18     |
| Tercera clase (colas)             | Mediana        | 4,5                | 12%      | 1,24         | 5,56      |
| Estopa                            | Ínfima         | 6,5                | 18%      | 0,32         | 2,12      |
| Arista o cañamiza                 | Desperdicio    | 1,0                | 3%       |              |           |
| TOTAL                             |                | 37,0               | 100%     |              | 58,35     |

FUENTE: Elaboración propia a partir de ALVALAT (1780).

Tabla 3. PROPORCIÓN DE LAS DIFERENTES CALIDADES DE CÁÑAMO DEPENDIENDO DE SU ORIGEN

| <i>Tipo de producto</i>           | <i>Calidad</i> | <i>Valencia</i> | <i>Caravaca</i> | <i>Callosa</i> | <i>Orce y Galera</i> |
|-----------------------------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------------|
| Primera clase (corazón)           | Superior       | 29%             | 17%             | 29%            | 27%                  |
| Segunda clase ( <i>recorets</i> ) | Buena          | 30%             | 17%             | 16%            | 27%                  |
| Tercera clase (colas)             | Mediana        | 28%             | 27%             | 27%            | 16%                  |
| Estopa                            | Ínfima         | 10%             | 9%              | 7%             | 6%                   |
| Arista o cañamiza                 | Desperdicio    | 2%              | 30%             | 22%            | 24%                  |
| TOTAL                             |                | 100%            | 100%            | 100%           | 100%                 |

FUENTE: Elaboración propia partir de datos ofrecidos en Jorge Juan (1750): «Reglas que deben seguirse en la construcción de la jarcia».

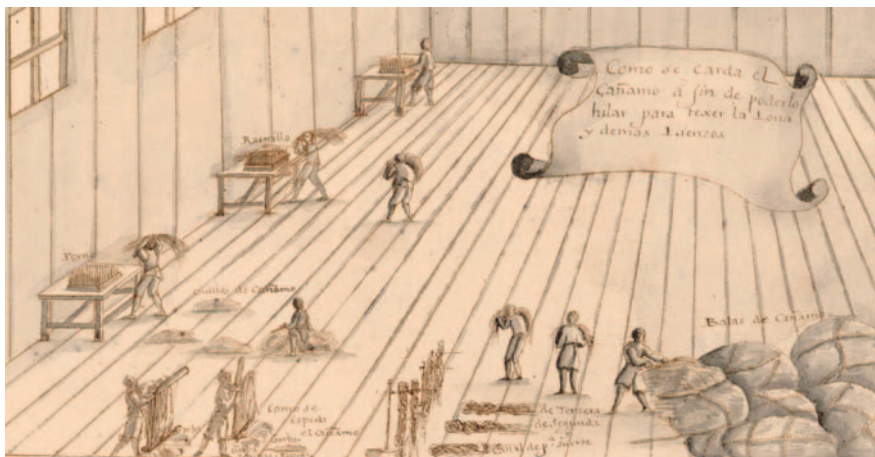


Fig. 5. Taller de recepción y cardado del cáñamo. Fuente: NAVARRO, 1756, lámina 108

Sin embargo, estas proporciones variaban de forma significativa dependiendo de la naturaleza del terreno de cultivo, la meteorología, la manipulación de los agricultores durante el agramado y la pulcritud con la que se hacía el proceso de cardado (tabla 2). La Armada incentivó, especialmente durante la segunda mitad del siglo XVIII, tanto la producción como la calidad del producto. Tal vez por ello se observe esa diferencia en la proporción de cabo de primera clase entre los datos ofrecidos para el cáñamo de Valencia en 1750 (tabla 3) y 1789 (tabla 2).

El coste del proceso de cardado era de 7 rs y 18 ms, por lo que la arroba de piña de cáñamo cardado (de Valencia) tenía, en 1779, un coste de 58 rs y 12 ms. Este importe podía cambiar de un año a otro, en función de la meteorología, del suelo en que se cultivaba y del cuidado puesto en las labores de agramado y cardado.

Una vez cardado y repelado, el cáñamo se agrupaba en piñas. Para componer los cabos con los que se fabricaban las jarcias, un operario fijaba a un torno una punta de fibra extraída de la piña, previamente colocada en su cintura. Mientras el torno giraba a ritmo regular, el operario se iba alejando de él a velocidad constante, formando de este modo la filástica que, según Jorge Juan<sup>6</sup>, debía ser de solo cuatro líneas de circunferencia

(6) Archivo General de Marina (AGM), Secretaría de Marina, sec. Arsenales, leg. 318. «Reglas que deben seguirse en la construcción de la Jarcia». Jorge Juan, 1750.

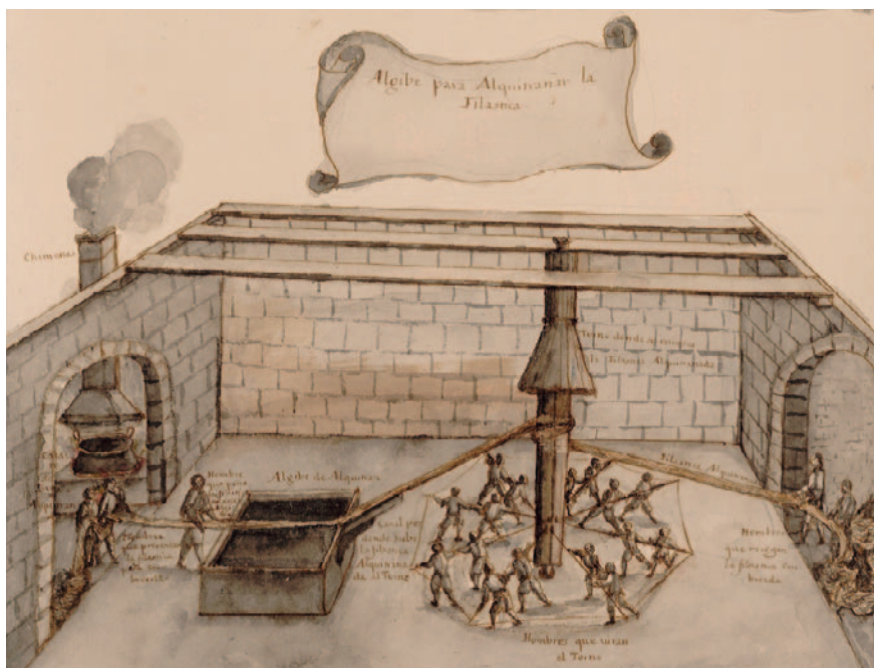


Fig. 6. Proceso de alquitrinado de la filástica. Fuente: NAVARRO, 1756, lámina 59

(8 mm), perfectamente homogénea y sin torcerla demasiado a lo largo de toda su longitud.

Una vez formada la filástica, se debía unir formando cordones de 180 brazos, que pasaban a alquitranarse (fig. 6) para reforzar su resistencia y durabilidad. Posteriormente se pasaba a la formación de cabos, uniendo los cordones, generalmente en grupos de tres o cuatro, hasta formar cabos que, en trenzados sucesivos, llegaban a las menas requeridas. Estas podían alcanzar, por ejemplo, las veinticuatro pulgadas de circunferencia en el caso de los cables, las once o doce en el de los calabrotos, y las seis o siete en el de las escotas.

Jorge Juan estableció una regla para evaluar la calidad de los cáñamos recibidos en función de su resistencia a la tracción. Así, un cabo de fibra de canal de dos pulgadas de mena debía aguantar de veinticinco a veintiocho quintales de peso suspendido, y si era fibra de repelada, entre veintidós y veinticinco, mientras que uno de canal de tres pulgadas debía soportar de 57 a 64 quintales (de 49 a 56 los de repelada). La prueba se hacía

suspendiendo el peso de un cabo de seis a ocho brazas de largo, al que se llevaba a su punto de rotura. Si el cáñamo no cumplía las condiciones establecidas, era rechazado.

Una parte del cáñamo se destinaba a las fábricas de lonas; allí se devanaba en urdidoras, para la confección de hilos, y posteriormente se tejían lonas con un ancho estandarizado de veintinueve pulgadas.

Parte del hilo se empleaba para coser las diferentes piezas de lona entre sí, hasta llegar a la anchura requerida para el corte de la vela. Según Navarro (1756), una vela mayor de navío precisaba la costura de 39 piezas de lona (para una vela de 75 codos de cruzamen)<sup>7</sup>. Considerando la distancia entre el pujamen y el gratil de una vela mayor de unas veintitrés varas, para la fabricación de la vela mayor de un navío se precisaban 897; según De la Pezuela (1863, pp. 147-148), para todo el velamen de un navío, incluidos repuestos, se precisaban 16.864 varas, es decir, 9.493 m<sup>2</sup>. Sirva como referencia que, en 1788, en el arsenal de Cartagena se fabricaron 120.000 varas de tela (EGA 1789).

### **Fomento de la producción de cáñamo**

Aunque en diferentes países de Europa occidental, como Francia, Italia y España, se producía cáñamo, estas producciones estaban lejos de ser suficientes para abastecer sus mercados nacionales. El principal productor a principios del siglo XVIII era Rusia. El cáñamo ruso se producía en las llanuras de Bielorrusia y se embarcaba en los puertos de San Petersburgo, Danzigi y Riga hacia los de Europa occidental, principalmente los holandeses.

Holanda actuaba como centro y, en gran medida, monopolio de este producto. Suministraba a casi todos los mercados europeos (GOYENECHÉ: 1717, p. 60). De hecho, España no solo comerciaba con el cáñamo; también compraba en Holanda tablazón, mástiles, jarcia, brea, alquitrán y casi todo lo necesario para la construcción naval (ib., p. 98). Esta relación comercial se mantuvo durante todo el siglo. Hasta mediados de este, la Armada se proveía de jarcias y lonas exclusivamente a través de asentistas, que empleaban en su fabricación una importante proporción de cáñamo ruso, corriendo el riesgo de que un conflicto con Suecia, Holanda o Inglaterra pudiera bloquear su abastecimiento, y soportando un precio superior al que resultaría de su producción en España.

---

(7) La vara de Burgos (0,8359 m) equivale a 2 codos o 3 pies (1 codo equivale a 1,5 pies); 1 pie, a 12 pulgadas. Cada vara de lona para vela (de veintinueve pulgadas de ancho) tiene un área de 0,563 m<sup>2</sup>.

Como exponía Rodríguez Campomanes (1777, p. 33): «El cáñamo, que se extrae de Rusia con este objeto, importa sumas considerables. En Valencia y Aragón se cría alguna cantidad, y en otras partes de la península. El consumo naval por sí solo es muy superior a nuestra cosecha (...) Es una cosecha la del lino y cáñamo, digna de mucha protección, por ser de primera necesidad».

Esta situación coincidía en el tiempo con las intenciones regeneracionistas y de fomento de la economía nacional de la nueva dinastía reinante. Concluida la guerra de Sucesión, el economista Gerónimo de Uztáriz (1670-1732)<sup>8</sup> abordó el proyecto de organizar coherente y sistemáticamente la economía interna de la Península y su comercio exterior. Su pensamiento quedó reflejado en la obra *Theórica y práctica de comercio y de marina*, publicada en 1724 en una tirada muy reducida y vuelta a editar en 1742.

En dicha obra, el autor reflexionaba sobre la necesidad de asegurar la producción de los insumos necesarios para el mantenimiento de la marina del rey (para la que proponía una dotación de cincuenta navíos de línea y veinte fragatas<sup>9</sup>) y aun de la mercante. Exponía que la importación del cáñamo necesario para la fabricación de jarcias y lonas, aparte de suponer un perjuicio económico, podría verse interrumpida ante conflictos con Suecia u otras potencias próximas (UZTÁRIZ: 1742, p. 347), y proponía el fomento de su cultivo mediante incentivos fiscales a la producción y la prohibición de su exportación, argumentando que en España existía capacidad de producción a una calidad inmejorable para usos marítimos.

Esas ideas fueron retomadas y defendidas por Bernardo de Ulloa (1682-1740)<sup>10</sup>, que insistió en la necesidad de aliviar de gravámenes la producción del cáñamo peninsular (y de otras fibras). Por entonces, la arroba de cáñamo de Valencia o Granada alcanzaba un precio de entre cincuenta y sesenta reales, mientras que en el mercado holandés se encontraba entre los sesenta y ochenta (ULLOA: 1740, vol. I, pp. 182-183).

El que fuera secretario de Estado de Hacienda, Marina, Guerra e Indias José Patiño (1670-1736), bajo cuya dirección se diseñó la organización de la Armada y se decidió la construcción de los arsenales en Ferrol, Cádiz y Cartagena, modificó el sistema de asientos para el acopio y suministro de materiales. Las adjudicaciones se debían realizar en subastas públicas, con

---

(8) Ministro de la Real Junta de Comercio y de Moneda y secretario del Consejo y Cámara de Indias, así como el más destacado economista español de su época.

(9) En 1751, España contaba con 18 navíos y 15 embarcaciones menores, mientras que Inglaterra disponía de 100 navíos y 188 embarcaciones menores.

(10) Bernardo de Ulloa fue padre de Antonio de Ulloa.

pliegos de condiciones que favorecieran a la industria nacional. Sentó así las bases para surtir a los futuros arsenales de lonas de Granada y Cervera, jarcias de Zorrosa, San Sebastián y de varias fábricas de Cataluña, y cables de Sada (FDEZ. DURO: 1900, p. 218).

Durante su mandato, hacia 1739 se inició un estudio para averiguar los recursos naturales con que se contaba en España para la construcción naval (NAVARRO: 1756, p. 22), obligada referencia para conocer el estado de la producción de cáñamo al inicio de esta nueva política.

Su sucesor, José de Campillo (1693-1743)<sup>11</sup>, también se pronunció sobre la necesidad de la promoción de la agricultura. En su exordio *Lo que hay de más y de menos en España para que sea lo que debe ser y no lo que es*, de 1742, Campillo defendió la promoción de la agricultura, afirmando que, «según la razón dicta y los sabios la definen, es la parte donde se cifra la mayor riqueza del monarca, el más grande tesoro del vasallo y el único bien de todo el reino». Asimismo, se lamentaba de la falta de navíos y subrayaba la necesidad de promover la atención hacia los materiales para su construcción.

A la muerte de Campillo, en 1743, Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada (1702-1781), fue nombrado secretario de Estado de Hacienda, Marina, Guerra e Indias. Tras la coronación de Fernando VI (julio de 1746), escribió un memorando al nuevo rey (junio de 1747) reafirmando la importancia de la Armada para España y el empleo para ello de los materiales disponibles en la nación:

«No hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que la de España, pues es península y tiene que guardar los vastísimos dominios de América que la pertenecen; y mientras la España no tenga una marina competente, no será considerada de Francia e Inglaterra, sus émulas más inmediatas. Consecuente á esto es que V.M. atienda, con preferencia a todo, al aumento y mejor régimen de armadas, para las cuales cuantos materiales y pertrechos son menester hay en España»<sup>12</sup>.

El año siguiente (mayo de 1748) elevó un segundo memorando al rey sobre el fomento de la Marina. Con su firma, el monarca añadió una nota manuscrita: «Es mi voluntad que, sin perjuicio de las demás obligaciones de la Monarquía, atendáis y procuréis el aumento de la Marina, a cuyo fin daréis las providencias correspondientes con el disimulo posible». Poco

---

(11) Precediendo a José Campillo, ocupó de manera interina el cargo de secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias Mateo Pablo Díaz de Lavandero.

(12) Memoria recogida en FDEZ. DURO: 1900, p. 375.

después, Jorge Juan y Antonio de Ulloa fueron enviados en misión científica, diplomática y comercial, a Inglaterra el primero, y a Francia y otros países Ulloa.

En junio de 1749, Antonio de Ulloa recibió las instrucciones reservadas para su viaje a varios países europeos; en ellas se precisaba: «Tomará un muy particular conocimiento en la Noruega, Dinamarca y Suecia, del modo con que crían y benefician los pinos y cáñamos, para adaptar en lo posible en nuestra España las reglas que allí se observan, y que mejoremos la calidad de estas dos especies» (cit. en MERINO: 1984, pp. 15-16).

Este doble anhelo de fomento de la producción nacional y de la Armada se veía reforzado por el notable incremento que estaba experimentando la actividad marítima en los países europeos. Si en 1670 la capacidad de carga de la flota mercante mundial era de 1,45 millones de toneladas, en 1780 esa capacidad ascendía a los 3,95 millones, casi tres veces más, y en 1820 ya alcanzaba los 5,8 millones de toneladas (MADDISON: 2001, p. 99). Este incremento de las flotas conllevó un incremento paralelo de la demanda de fibra de cáñamo para usos navales en todos los mercados europeos.

Al anterior escenario de incremento de la demanda internacional de cáñamo se unieron los conflictos con Inglaterra de 1739, que provocaron a los asentistas dificultades para proveerse de aquel. En 1740 se adjudicó el último asiento para suministro de jarcia con la Compañía del Asiento de Jarcia, de Barcelona, incluyendo un importante incremento sobre los pedidos anteriores y poniendo a esta compañía en dificultades para abastecerse de cáñamo.

Hacia 1750 ya estaba establecido un sistema de compra directa del género. Para las necesidades del arsenal de Cádiz se nombró a Manuel de Argumosa, administrador general de Rentas Provinciales y Tabacos, como responsable de compras en la Vega de Granada. Argumosa buscó la colaboración de José Manuel Zambrano, que tenía experiencia en el sector. El resultado de esta *entente* fue la adquisición de unas veinticuatro mil arrobas de las vegas de Granada y Loja para las fábricas de Cádiz, pero con la consecuencia de un aumento notable de los precios. Este encarecimiento, achacado en un principio al incremento de la demanda provocado por las compras de la Marina, resultó ser consecuencia de operaciones especulativas de Zambrano, quien almacenaba el cáñamo para provocar un estrangulamiento de la oferta y el consiguiente incremento de los precios. Como consecuencia de ello, ambos fueron destituidos y su labor se encargó al comisario de la Marina Vicente Santamaría. Este estableció la primera organización de la comisión de Granada en un proyecto enviado en diciembre de 1752 a Ensenada, organización que, sin mucha variación, estuvo vigente hasta 1789.

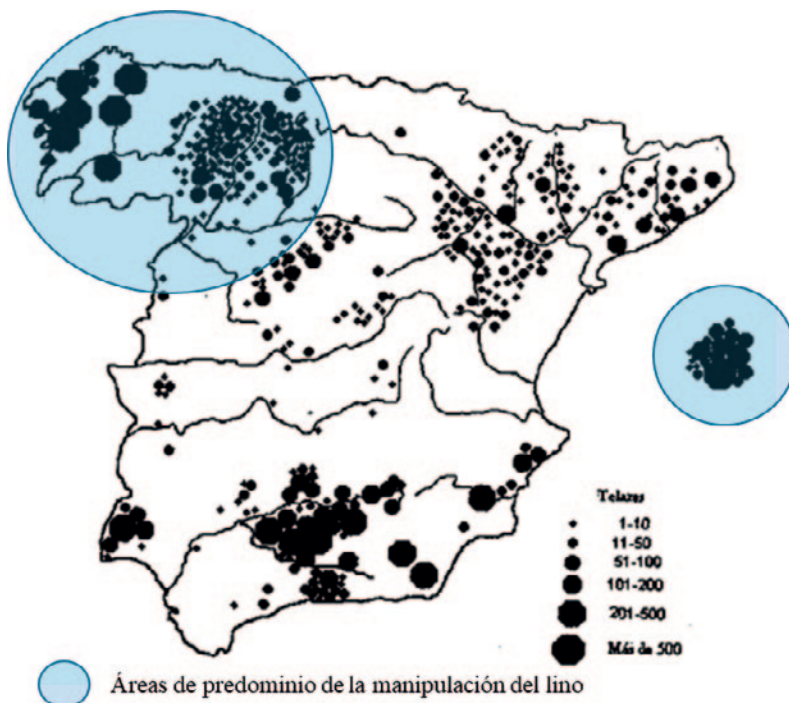


Fig. 7. Localización de los centros de producción de derivados del lino y el cáñamo. Fuente: MIGUEL LÓPEZ, 1998, p. 1029

Entre 1750 y 1754, el marqués de Fresneda hizo los primeros encargos de compras de fibra de cáñamo en Aragón y Navarra. Posteriormente, las necesidades logísticas aconsejaron la creación en 1778 de una comisión específica para Navarra (DÍAZ ORDÓÑEZ: 2016, pp. 100-105).

Para estas comisiones se nombraron comisionados en las zonas de interés; para ellos trabajaba un grupo de colaboradores que les daban apoyo técnico o administrativo. Estos podían ser funcionarios designados por los intendentes de los arsenales o por la propia Secretaría de Marina, o bien particulares propuestos por la comisión que debían ser aceptados por la Secretaría de Marina. Cada comisión se responsabilizaba de acordar con los agricultores las cantidades a sembrar; vigilar que los métodos de cultivo se adecuaban a las mejores prácticas conocidas, y controlar la cosecha, asegurando que se canalizaba a su destino en los arsenales.

La importancia de estas medidas pone de manifiesto el adelanto que en esta materia llevaba la Armada en relación con la Marina inglesa. En fecha tan tardía, en relación con las iniciativas españolas, como el 8 de mayo de 1791, en la Cámara de los Comunes se exponía que, en el año anterior, se habían introducido en Gran Bretaña cantidades de lino y cáñamo por valor de millón y medio de esterlinas, haciéndose además la compra en países poco afectos a Inglaterra. Para remediar esta situación se proponía fomentar en Gran Bretaña el cultivo de estos géneros, tan esenciales para la Marina. Para ello se nombró una junta que examinara el estado de la siembra y cultivo del cáñamo y lino, así como su comercio<sup>13</sup>.

El impacto sobre las economías lugareñas de la enorme demanda de la Armada fue notable. Por una parte, los productores locales de derivados del cáñamo, que tradicionalmente estaban instalados en las zonas de mayor producción (fig. 7), se quedaban sin materia prima para sus producciones y sufrían un alza de los precios, lo que dio origen a diferentes protestas durante el periodo. Por otra, los productores carecían de efectivo para iniciar las siembras. Esto último hubo de solucionarse mediante el adelanto a los agricultores, por parte de las comisiones, de importes en metálico.

El fomento del cultivo del cáñamo tuvo un importante éxito. Aun siendo los datos disponibles para 1739 parciales, ya se observa que la producción en Aragón, Cataluña, Granada y Navarra se vio notablemente incrementada en 1750. La demanda de los arsenales durante ese último año equivale al veinticinco por ciento de la producción española (tabla 4).

Con los datos disponibles para 1784 (DÍAZ ORDÓÑEZ: 2016, pp. 100-105), respecto a los de 1750 (MERINO NAVARRO: 1975, p. 35) se observa un incremento de la producción de un 62 por ciento, mientras que la demanda de los arsenales solo creció un catorce por ciento. Entre la producción de 1784 y 1799 (POLO CATALINA: 1803) se observa un sensible decrecimiento, que se acentuará a partir de esa última fecha. La producción en la región de Valencia, para la que se dispone de más datos, es una buena muestra de esa evolución.

Aunque estas cifras puedan parecer suficientes para el abastecimiento de la Armada, debe tenerse en cuenta que, como se ha comentado anteriormente, el cáñamo era una materia prima de uso extensivo para la fabricación de diferentes y variados utensilios, por lo que el consumo por la Marina de alrededor del equivalente a una cuarta parte de la producción nacional generaba tensiones en el abastecimiento.

---

(13) *Gaceta de Madrid*, 38, 13/5/1791, p. 326.

Tabla 4. EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE CÁÑAMO EN ESPAÑA. FUENTE: Elaboración propia a partir de diferentes fuentes.

| <i>Provincia</i>                   | <i>Producción de cáñamo (@)</i> |         |         |         |         |         |           |           | <i>Incremento</i> |      |
|------------------------------------|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|-------------------|------|
|                                    | 1739                            | 1750    | 1775    | 1784    | 1791    | 1799    | 1784-1750 | 1799-1750 |                   |      |
| Aragón                             | 83.680                          | 141.200 | 202.000 |         |         | 175.569 |           |           | 43%               | 24%  |
| Valencia                           |                                 | 80.556  | 104.500 | 270.000 | 162.871 | 169.042 |           |           | 235%              | 110% |
| Cataluña                           | 89.927                          | 182.276 |         | 190.000 |         | 159.794 |           |           | 4%                | -12% |
| Granada                            | 31.070                          | 52.000  |         | 134.000 |         | 83.304  |           |           | 158%              | 60%  |
| Murcia                             |                                 | 48.000  |         | 35.000  |         | 35.919  |           |           | -27%              | -25% |
| Navarra                            | 9.977                           | 14.000  |         | 25.000  |         | 23.697  |           |           | 79%               | 69%  |
| Subtotal                           |                                 | 518.032 |         | 856.000 |         | 647.325 |           |           | 65%               | 25%  |
| Resto provincias                   |                                 | 32.368  |         | 34.300  |         | 85.106  |           |           | 6%                | 163% |
| a. Total producción nacional (@)   |                                 | 550.400 |         | 890.300 |         | 732.431 |           |           | 62%               | 33%  |
| b. Consumo arsenales (@)           |                                 | 140.000 | 144.000 | 160.000 | 185.722 | 166.304 |           |           | 14%               | 19%  |
| Proporción consumo arsenales (b/a) |                                 | 25%     |         | 18%     |         | 23%     |           |           |                   |      |

Eso conllevaba que la producción nacional no consiguiese satisfacer la demanda agregada de cáñamo. Con ánimo de facilitar, y abaratar, la entrada de cantidades complementarias, se emitió la real cédula de 6 de abril de 1775 por la que los linos y cáñamos extranjeros se declaraban libres de derechos de entrada por los puertos del norte<sup>14</sup>. Cinco años más tarde se emitía una segunda cédula (28 de enero de 1780) otorgando franquicias a las fábricas de jarcia y cordelería y por la que se eximía a estas del pago de derechos reales y municipales por el uso de linos y cáñamos, rastrillados o no, de fuera del reino<sup>15</sup>. En 1784, a petición de la Junta General de Comercio y Moneda, se concedió libertad de alcabalas y cientos del lino y cáñamo en todas sus ventas en las provincias de Castilla, quedando sujetos al pago de estos derechos el lino y cáñamo extranjero<sup>16</sup>.

Adicionalmente, durante la década de 1780, la de mayor producción, se constituyó en San Petersburgo una entidad similar a las comisiones: la llamada Comisión de Cáñamo del Norte. Esta asumía la gestión de las compras de cáñamo en aquel mercado, así como su envío a España, además de servir de intermediaria con los contratistas privados con los que la Monarquía irá concertando asientos en esta última parte del siglo XVIII (TORRES SÁNCHEZ: 2012, p. 68).

Una medida del éxito en la política de promoción del cultivo del cáñamo la ofrece la cantidad pagada por el cáñamo extranjero en el arsenal de Ferrol, el más dependiente del foráneo por su lejanía a los centros de producción nacional y su proximidad a las líneas comerciales de los mercados del norte de Europa. En los años 1768 y 1769, el importe pagado por el cáñamo del norte fue de 6,5 millones de reales, mientras que en los de 1783 y 1784 se redujo a 2,8 (MERINO NAVARRO: 1975, p. 582).

Puede hacerse una estimación de la cantidad de cáñamo de importación necesario en España a partir de los datos de importación de este producto a final de siglo (cuando ya la demanda para la Armada estaba cayendo). En 1799 se importaron 267.302 arrobas (ib., p. 580), lo que, unido a la producción nacional, apunta a una demanda total de alrededor de un millón de arrobas y suponía una proporción de cáñamo importado en el entorno del veintisiete por ciento del total de la demanda nacional.

De la oferta total disponible, los arsenales demandaban un diecisiete por ciento (166.304 arrobas). Especulando sobre la demanda posible de la marina mercante y la pesquera, cabe pensar que entre una cuarta parte y

---

(14) Biblioteca del Banco de España, sign. FEV-SV-G-00082 (52).

(15) Ib., FEV-SV-G-00089 (44).

(16) Ib., FEV-SV-G-00090 (28).

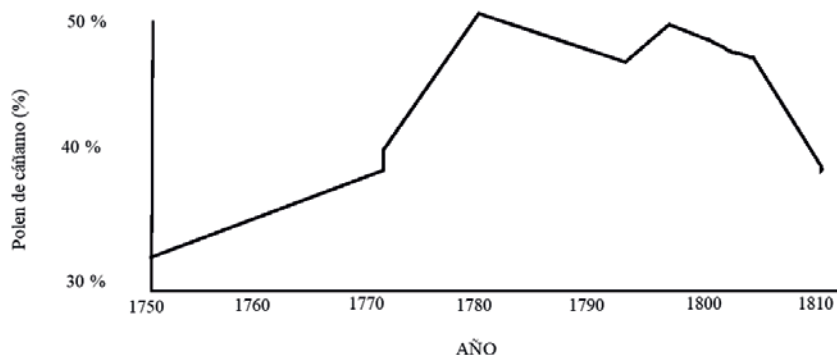


Fig. 8. Porcentaje de semillas de cáñamo sobre semillas totales en sedimentos del lago pirenaico de Montcortès. FUENTE: Elaboración propia a partir de RULL y VEGAS-VILARRÚBIA: 2023

un tercio de la cantidad disponible de cáñamo en el mercado nacional se empleaba en la fabricación de jarcias y velas.

A partir de final de siglo se produjo una significativa reducción en la actividad constructiva de los arsenales, que tuvo como consecuencia una importante caída en la demanda de cáñamo.

Un estudio biológico realizado sobre la acumulación de pólenes en los sedimentos del lago Montcortès, situado en la comarca leridana del Pallars Sobirà (fig. 8), permite observar las variaciones en el cultivo del cáñamo a lo largo del periodo (RULL y VEGAS-VILARRÚBIA: 2023, p. 34). Es una referencia local, pero los datos que se obtienen resultan consistentes con lo expuesto hasta ahora.

Con el inicio del siglo XIX, la menor demanda de cáñamo por parte de la Marina provocó una reducción significativa en la demanda total de cáñamo y, consecuentemente, en su producción. Este efecto se vio acentuado durante la guerra de la Independencia.

Unos años después de acabada esta, y tras el primer periodo absolutista del reinado de Fernando VII, se reabrieron Cortes liberales en 1820. En la sesión del 29 de julio, Martínez de la Rosa presentó una memoria, redactada por dos vecinos de Granada, proponiendo el fomento del cultivo del cáñamo para nutrir a la Armada de jarcia y lona con el menor coste posible<sup>17</sup>. En ella se resaltaba el aumento y prosperidad del cultivo cannabáceo entre 1780 y 1798, así como su decadencia posterior, proponiendo la restaura-

(17) Diario de sesiones del Congreso, 29/7/1820, núm. 25, p. 305.

ción del antiguo sistema. Se encargó a las comisiones de Marina y Agricultura que elaborasen un informe de la propuesta.

El informe sobre la memoria fue presentado dos meses más tarde por las citadas comisiones<sup>18</sup>. En él se hace ver que el sistema de fomento del cultivo, en las fechas en que se realizó, sirvió para que los agricultores conociesen las mejores técnicas de producción, mientras que, en ese momento, para alentar el cultivo bastaba con el incentivo que suponían los pedidos de la Armada, a la que se ordenaba no emplear otros cáñamos que los producidos en el reino.

Cabe preguntarse qué efecto provocaron en los precios del cáñamo las políticas para su promoción, iniciadas a partir de la década de 1740, y de los altos niveles de demanda generada por la construcción naval.

Como se ha visto anteriormente, al inicio de la década de 1740, el precio del cáñamo español se encontraba entre 50 y 60 reales por arroba<sup>19</sup>. Pues bien, los datos que ofrece el censo de 1799 sitúan el precio promedio en origen en España en 53,19 reales por arroba (tabla 5), es decir, en la parte inferior del precio al que era posible adquirir el cáñamo en el mercado sesenta años antes. El precio en las regiones en las que se nutrían los arsenales se situaba en promedio por debajo de los 51 reales por arroba.

Tabla 5. PRODUCCIÓN Y PRECIOS DEL CÁÑAMO EN ESPAÑA EN 1799

| <i>Provincia</i> | <i>Cáñamo (@)</i> | <i>rs/@</i> | <i>Valor (rs vn)</i> |
|------------------|-------------------|-------------|----------------------|
| Aragón           | 175.569           | 49          | 8.602.881            |
| Valencia         | 169.042           | 62          | 10.480.604           |
| Cataluña         | 159.794           | 45          | 7.190.730            |
| Granada          | 83.304            | 52          | 4.331.808            |
| Murcia           | 35.919            | 38          | 1.364.922            |
| Navarra          | 23.697            | 41          | 971.577              |
| SUBTOTAL         | 647.325           | 50,89       | 32.942.522           |
| RESTO            | 85.106            | 70,64       | 6.012.038            |
| TOTAL @          | 732.431           | 53,19       | 38.954.560           |

FUENTE: Censo 1799 (POLO CATALINA: 1803).

(18) *Ib.*, 8/9/1820, núm. 66, p. 884.

(19) Aunque Bernardo de Ulloa no lo especifica, parece referirse a cáñamo en rama.

Para comprobar de forma homogénea el efecto que sobre el mercado del cáñamo tuvo el incremento de la demanda para construcción naval, conviene comparar los precios ofrecidos por Bernardo de Ulloa en su obra de 1740 con los de mercado a final de siglo. Según los datos publicados por *El Correo Mercantil de España y sus Indias* para el mercado de Málaga el 11 de junio de 1799 (edición del 25 de junio), el precio se situaba entre los 44 y los 60 reales por arroba de cáñamo en rama. Los datos correspondientes al mercado de Alicante, incluidos en su edición del 10 de enero de 1799, eran de sesenta reales la arroba del cáñamo en rama.

De las anteriores cifras datos cabe deducir que el incremento de la demanda que se produjo en ese periodo quedó compensado por el incremento de oferta fomentado por la Marina desde mediados de siglo.

### **Construcción de jarcias y lonas**

Durante las primeras décadas del siglo XVIII, la fabricación de velas y jarcias, tanto para la Armada como para la marina mercante, continuaba en manos de gremios de artesanos. Los fabricantes más afamados de la época eran los holandeses.

El hecho de que Holanda fuese por entonces el centro de distribución del cáñamo facilitó la aparición de factorías y artesanos reputados cuyos trabajos eran apreciados en toda Europa. Dos de estos artesanos, Adrián de Roo y Baltasar Kiel, abrieron, ya en 1674, una factoría de jarcias y lonas en Sada (La Coruña). La Corona concedió todo tipo de facilidades a la instalación de esta fábrica y de una posterior de lienzos de lino, por los mismos empresarios, en 1690, así como también incentivos para la llegada de operarios desde Flandes.

Aparte de la fábrica coruñesa, en la primera mitad del siglo XVIII existían en España otras instalaciones que suministraban jarcia y velas a los fabricantes de barcos, tanto militares como civiles. En el Padrón de 1719 aparecen por primera vez referencias a una fábrica de jarcias al oeste de Puerto Real, en la Bahía de Cádiz. También hubo factorías en el Real Carenero del Puente de Suazo y en la Isla de León, para la que el Catastro de 1752 indica que trabajaban 225 operarios (IGLESIAS RGUEZ.: 2009, p. 418).

El centro de producción más importante de jarcias y lonas en la costa mediterránea se encontraba en Barcelona. Un cordelero de esa ciudad, Josep Basora, fue durante las décadas de 1730 y 1740 el asentista princi-

pal de jarcia para la Armada, a la que suministraba en Cádiz y Cartagena, plazas en las que disponía de instalaciones propias<sup>20</sup>.

Hasta mediados del siglo XVIII, la gestión de suministros para la Armada se realizaba a través de asentistas, a veces extranjeros. Juan de Ansalar (1722-1732), John Burnaby (1732) o Josep Basora (1733-1748) fueron los principales proveedores de jarcia los años anteriores al abandono de este sistema.

Sin embargo, el modelo de fabricación artesanal y suministro por asiento era ya cuestionado en esas primeras décadas del siglo. La necesidad de garantizar la calidad y el precio del producto, el incremento de la demanda de jarcia y vela y las necesidades de instalaciones de grandes dimensiones –la fabricación de cabos de 180 brazas requería edificios que superaran esa longitud– hizo que se empezase a plantear la instalación de fábricas en los grandes arsenales, cuya construcción se ordenó en 1749<sup>21</sup>.

En 1724, Uztáriz había planteado la conveniencia de fundar una fábrica de jarcias y lonas en Cartagena:

«Las ventajas que he apuntado puede tener el establecimiento de Xarcia, y Lona en Cartagena consisten en que aquel Puerto viene a ser centro de las dilatadas Costas del Mediterráneo para que desde allí se puedan distribuir fácilmente estos géneros en todos los Puertos que en ellas se incluyen, desde Rosas al Estrecho, como también a los del Océano, entre el Estrecho, y Ayamonte, según conviniese al Real Servicio»,

añadiendo a su argumento el ahorro que supondría la posibilidad de emplear a algunos de los «más de mil forzados ociosos» que había entonces en la plaza (UZTÁRIZ: 1742, p. 221).

Sin embargo, la instalación de fábricas capaces de centralizar la producción que se precisaba de jarcias y velas requería, aparte de unas instalaciones suficientemente dotadas, unos métodos de producción más tecnificados, de los que no se disponía en los centros de producción artesanal españoles. Por ello, en las anteriormente mencionadas instrucciones recibidas por Antonio Ulloa para su viaje por el continente europeo, se le encomendaba:

«La jarcia y lona que se fabrica en Holanda tiene la primera estimación en la marina de las potencias de Europa, y como no sean bastantes para perfeccionar del todo la que se hace en nuestras fábricas las noticias que debe

---

(20) Un detalle sobre las negociaciones del asiento entre Basora y los «implicats» puede consultarse en DÍAZ ORDÓÑEZ: 2001.

(21) Por real orden de 5 de diciembre de 1726 ya se había mandado construir un pequeño arsenal en la playa contigua a la villa de La Graña.

adquirir D. Antonio de Ulloa, se valdrá de todos los medios posibles para ganar algunos de los maestros, y en su defecto, los oficiales de más inteligencia en este arte, con el fin de que vengan a trabajar y establecerse en los Departamentos de España, procurando que sean católicos, apostólicos, romanos y, asegurándoles la religiosa fe con que se les guardarán los contratos, los persuadirá a que emprendan desde luego su viaje, para cuyos gastos les anticipará la cantidad que creyere suficiente».

Fruto de esas instrucciones (a Ulloa y Jorge Juan) llegaron, ya en 1749, el maestro de jarcia y lona inglés Patricio Laghi y tres oficiales, destinados a la fábrica de Sada, para entonces bajo control de la Corona. Al año siguiente llegaron a Cartagena el maestro de jarcia holandés Juan de Graaf y su hijo (FDEZ. DURO: 1900, p. 358, n. 1).

En 1749, el asentista Juan Isla propuso un ambicioso plan de construcción naval en Guarnizo (Santander), comprometiéndose incluso al suministro por diez años de maderas y herrajes a los tres grandes arsenales, cuya construcción se ordenó ese año, y a la fundación de una fábrica de jarcias y velas según las reglas de Jorge Juan<sup>22,23</sup>.

En octubre de 1750, el marqués de la Ensenada comunicaba a Francisco Barrero, intendente del departamento de Cartagena, la decisión de montar una fábrica de jarcia y lona siguiendo las reglas y experimentos de Jorge Juan<sup>24</sup>. En abril de 1751, Francisco Barrero recibía razón de la cantidad que el tesorero mayor entregaría anualmente para los gastos de tales fábricas<sup>25</sup>, por lo que puede deducirse que para esas fechas la fábrica empezaba a ser operativa.

Para las instalaciones que se estaban construyendo en Cádiz, a finales de 1752 se ordenó al entonces capitán de navío Jorge Juan que examinase la obra de los nuevos arsenales y las fábricas de jarcia, tejidos y lanilla existentes en la zona, con la intención de montar fábricas en el arsenal. Sin embargo, aquellas no cesaron en su actividad hasta 1779, cuando por real orden de 14 de septiembre se ordenó la fabricación en las instalaciones del arsenal de La Carraca (FDEZ. DURO: 1880, p. 254).

En lo que se refiere al arsenal de Ferrol, se mantuvo el suministro desde la fábrica de Sada, iniciado y mantenido ininterrumpidamente desde 1668. En 1750, ante las dificultades económicas que estaba padeciendo y

---

(22) Desde 1726 a 1760 se construyeron en ese astillero 26 navíos, 12 fragatas de distintos portes y 2 buques menores. Adicionalmente se fabricaron trece buques grandes para conducción de maderas a los departamentos. FDEZ. DURO: 1880, p. 242.

(23) JORGE JUAN: «Reglas que se deben seguir en la construcción de la jarcia».

(24) Colección de documentos Vargas Ponce (VP), vol. 1, parte 2, t. XXXIV, doc. 204.

(25) *Ib.*, doc. 242.

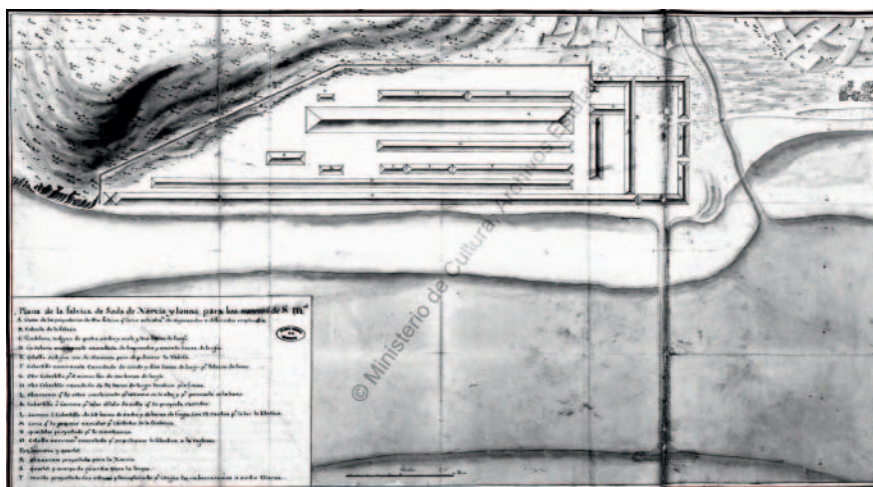


Fig. 9. Instalaciones de la fábrica de Sada (hacia 1734). FUENTE: Ministerio de Cultura, Archivos Estatales

el interés estratégico de su producción, la Corona decidió tomar el control de la fábrica, que pasó a llamarse Real Fábrica de Sada. En algunos momentos llegó a ocupar unos 675 operarios, 400 en el taller de jarcia y 275 en el de lonas.

Las dificultades para la defensa de las instalaciones en la abierta ría de Betanzos –a pesar de las baterías defensivas de fuego cruzado de Fontán y Corbeiroa, construidas para su protección– hicieron que en 1762 se ordenase su traslado a Ferrol.

La máxima producción de las fábricas de la Corona se alcanzó hacia 1794, año en el que el consumo reportado de cáñamo llegó a los 54.864 quintales (EGA 1795). Aun así, la producción no era suficiente para las necesidades de la Armada, que en 1791 hubo de establecer un asiento con Antonio Rodríguez, administrador de la fábrica de lonas de Cervera del Río Alhama (al norte de Tarazona), para el suministro anual de veinte mil varas de lona<sup>26</sup>. Sin embargo, su calidad no debía de ser la acostumbrada en la Armada, porque en 1794 Antonio Valdés elevaba queja por la baja calidad de lona para velas mayores de navío y gavias de fragata<sup>27</sup>.

(26) VP, vol. 1 parte 2, t. XXXIX, doc. 176.

(27) *Ib.*, doc. 411.

Como se ha comentado anteriormente, también la marina mercante generaba una importante demanda. A fines del siglo XVIII, en la Bahía de Cádiz aparecieron algunas fábricas de jarcia y cordelería impulsadas por la iniciativa privada. En El Puerto de Santa María se localizaban tres de estas industrias entre 1792 y 1797, entre ellas, la fábrica de Valerio de Martino, que empleaba unos noventa operarios. Este centro fabril usaba como materia prima cáñamo en rama procedente de Italia y de países del norte de Europa. Otra era la fábrica de jarcia de Pascual Calamay, que inició su producción en 1793. Además de estas, existía una fábrica de jarcia propiedad de Juan Domínguez, que en 1794 empleaba a 35 operarios (IGLESIAS RGUEZ.: 2009 pp. 409-423).

En Galicia, Pere Marzal, un comerciante catalán instalado en La Coruña, fundó en 1768 una fábrica de jarcia y cordelería. El negocio nació con la idea de suministrar al Servicio Estatal de los Correos Marítimos (tal servicio lo realizaban siete fragatas y un bergantín), que tenía su base en la ciudad desde la fundación del organismo cuatro años antes. Esta instalación, situada en la ensenada de Orzán, daba empleo, hacia 1790, a unos 75 operarios. Consumía unos siete mil quintales anuales de cáñamo, provenientes de Aragón y Rusia (MEIJIDE PARDO: 1981).

También con el objetivo de suministrar a los barcos correo, dos comerciantes bilbaínos fundaron fábrica en las cercanías del astillero de Zorroza, a una legua de Bilbao. Existían otras dos instalaciones: una a las puertas de la ciudad, propiedad de Antonio Ugalde, y una tercera entre estas dos, propiedad de Juan Bautista Álvarez<sup>28</sup>. La producción anual de jarcia en la provincia de Guipúzcoa en 1797, elaborada con cáñamo ruso, ascendía a 2.680 quintales (10.717 arrobas). Parte de ella se enviaba a Santander y Galicia (POLO CATALINA: 1803, pp. 37-38).

Asimismo, hay noticias de la existencia de la fabricación de jarcias en San Sebastián, que producía «así para los navíos que se aparejan en la costa, como para el negocio que se hace remitiéndola a otras partes»<sup>29</sup>. El censo de 1799 informa de la presencia en Vizcaya de tres obradores de jarcia con una producción anual conjunta de cinco mil quintales (ib., p. 91).

La producción de jarcia en las principales factorías del Cantábrico alcanzaba hacia 1799 un montante de cerca de quince mil quintales. A falta de información precisa de la producción de jarcia en las fábricas privadas de la Bahía de Cádiz, y de posibles factorías en Barcelona,

---

(28) *El Correo Mercantil de España y sus Indias*, 10/1/1793, p. 3.

(29) *Ib.*, 29/5/1794, p. 3.

## SUMINISTRO DE FIBRA DE CÁÑAMO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

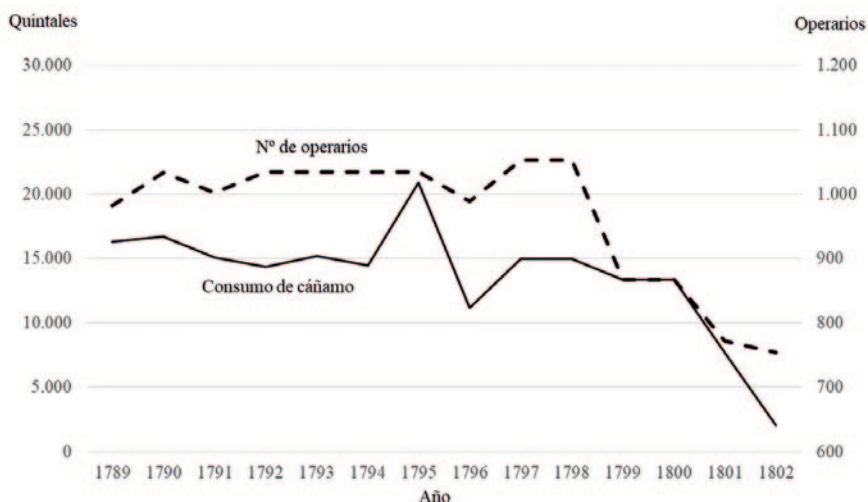


Fig. 10. Evolución del consumo de cáñamo y del empleo en las fábricas de jarcia y vela en el arsenal de Cartagena. FUENTE: Elaboración propia a partir de datos del EGA de los años correspondientes

Alicante y otras de menor entidad de las que no se dispone de información, cabe deducir que la producción privada de jarcia se aproximaba a la producida en los arsenales, unos 39.000 quintales en 1799.

Tampoco se dispone de información precisa sobre las fábricas privadas de lonas existentes en esas fechas. No obstante, la producción acumulada era de 57.634 varas, en su mayor parte fabricada en la antigua provincia de Soria, donde estaba ubicada la fábrica de Cervera del Río Alhama antes comentada, si bien gran parte de esa producción debía destinarse a usos distintos del marítimo.

Ese ritmo productivo no iba a mantenerse por mucho tiempo. A partir de mediados de la década de 1790 se empieza a producir un fuerte decrecimiento, coincidente, claro está, con la drástica caída en los programas de construcción naval.

El gráfico de la figura 10 muestra el radical cambio de tendencia, a partir de los últimos años de la década, para el arsenal de Cartagena. La caída es similar en los otros dos arsenales (para los que el EGA no muestra datos en todo el periodo), como se evidencia en la evolución del empleo a partir del inicio del reinado de Carlos IV (tabla 6).

Tabla 6. EVOLUCIÓN DEL EMPLEO EN LOS ARSENALES DESDE 1789

| <i>Arsenal</i>  | 1789  | 1800  | 1806  | 1814 | 1817 | 1818 |
|-----------------|-------|-------|-------|------|------|------|
| Cádiz           | 578   | 533   | 176   | 23   |      |      |
| Ferrol          | 861   | 641   | 641   | 247  | 109  | 79   |
| Cartagena       | 982   | 867   | 312   | 48   | 29   |      |
| TOTAL OPERARIOS | 2.421 | 2.041 | 1.129 | 318  | 138  | 79   |

FUENTE: Elaboración propia a partir de datos del EGA de los años correspondientes.

La falta de construcciones navales durante los primeros años del nuevo siglo, agravada por los efectos sobre el Erario de la guerra de la Independencia, provoca una rápida pérdida de las capacidades adquiridas desde mediados del siglo XVIII. En 1811, aunque siguen existiendo ciertas capacidades en los arsenales, ya se promueve el recurso a las lonas producidas en Cervera del Río Alhama y Granada, y a las jarcias de Barcelona, Granada y otras partes, «porque fomentando de esta forma la industria pública se fomenta igualmente la riqueza nacional, haciendo más numerosa y útil la población» (EGA 1812, p. 171). En realidad, poco podía fomentarse la industria pública si no se construían por entonces nuevos barcos y muchos de los existentes se encontraban fondeados en La Habana y Mahón, desarmados y sin mantenimiento.

El reconocimiento formal de la situación vino a producirse con la real orden de 9 de septiembre de 1817 por la que «SM determinó que toda la jarcia y demás efectos que son necesarios para la construcción, carenas y armamento de sus buques de guerra, y que antes se fabricaban en el arsenal, se verifique desde dicha fecha por contrata» (EGA 1820, p. 157). Se volvía así al sistema de asientos, abandonado 67 años antes.

## Conclusiones

La marina mercante tuvo un importante crecimiento durante el siglo XVIII. La Armada experimentó un crecimiento aún mayor.

A la reorganización de las fuerzas navales de la Corona promovida por Felipe V en 1717 siguió un ambicioso plan de construcciones navales. En 1700, las fuerzas navales españolas se limitaban a 4 navíos, 21 fragatas, 1 balandra y 4 brulotes. En 1797, la Armada disponía de 76 navíos, 52 fragatas y otras 111 unidades menores. Durante el reinado de Carlos III

(1759-1788), por sí solo, se construyeron 50 navíos, 44 fragatas y otras 206 embarcaciones menores.

La preparación de una infraestructura capaz de soportar ese esfuerzo constructivo, así como el mantenimiento de las unidades en servicio, requirió fomentar la disponibilidad de los recursos necesarios y la optimización de los procesos de producción. Se pretendió garantizar la disposición de los insumos mejorando, a la vez, la calidad de estos y procurando que estas políticas sirviesen para la promoción de la economía nacional.

En el caso de los productos de fibra de cáñamo, el éxito de estas políticas queda patente por el notable incremento de la producción alcanzado en la segunda mitad del siglo, disminuyendo así la dependencia de la producción exterior a pesar del notable aumento de la demanda, tanto para la Armada como para otros usos. Desde 1736, en algunas provincias productoras (Aragón, Cataluña o Granada), la producción de cáñamo se multiplicó por 2,5 en menos de cincuenta años, mientras que en otras se implantó su producción.

No obstante este notable incremento en la producción de cáñamo, no se consiguió alcanzar el autoabastecimiento. Los arsenales, especialmente el de Ferrol, así como gran parte de las fábricas privadas de jarcias, siguieron requiriendo importaciones de cáñamo del Báltico (también italiano). Hacia 1800, la producción nacional solo cubría algo menos del 75 por ciento de la demanda total del producto. Tampoco se observa, más allá de oscilaciones del mercado, una variación sensible de los precios a lo largo del siglo.

Esta dinámica de crecimiento de la producción de cáñamo se quebró tras la muerte de Carlos III. En los comienzos del reinado de Carlos IV, la Armada aún creció durante unos años, pero a partir de la década de 1790 se aprecia una sensible disminución en la producción de este género respecto a los máximos alcanzados en la década anterior. También decreció la actividad de las fábricas de jarcia y lona de los arsenales, que a final de siglo experimentan una importante pérdida de personal, aparejada al decrecimiento de la demanda de su producción. Tras la guerra de la Independencia, estas instalaciones desaparecieron y se recuperó al sistema de asientos, descartado en 1750.

A finales de siglo aparecieron talleres privados para satisfacer la demanda de la marina mercante, pero su actividad no pudo compensar la caída de producción como resultado de la reducción de la actividad en los arsenales.

## **Bibliografía**

ALONSO ESTEBAN, José I.; CORTES SÁNCHEZ MATA, M<sup>a</sup> de y TORIJA ISASA, Esperanza (2022). El Comité Oficial del Cáñamo y la Comisión del Cáñamo, dos organismos dedicados al fomento del cáñamo en España entre 1928 y 1936. *Vegeta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 22/2, 536-556.

- ALVALAT [Barón de] (1780). «Memoria sobre el cultivo del cáñamo en Valencia, por preguntas, y respuestas, leída en Junta de 29 de Abril de 1777». En SANCHA, Antonio de: *Memorias*. Madrid, Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, pp. 110-134. Disponible en <http://www.bde.es/bde/es/secciones/servicios/Profesionales/Biblioteca/Biblioteca.html>.
- DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel (2001). Lo legal y lo ilegal en la contratación del asiento de jarcia para la Armada española. *Tiempos Modernos. Revista Electrónica de Historia Moderna*, 2/2, 1-18.
- (2002). El reformismo borbónico y el control de la industria estratégica: el traslado de la Real Fábrica de Jarcia de Puerto Real a La Carraca. *Revista de Historia Naval*, 76, 59-73.
  - (2009). *Amarrados al negocio. Reformismo borbónico y suministro de jarcia para la Armada Real (1675-1751)*. Madrid, Ministerio de Defensa.
  - (2016). La comisión del cáñamo en Granada. Sustituir la dependencia báltica como estrategia defensiva del Imperio español en el siglo XVIII. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16, 93-123.
  - (2017). El «triunfo» de la administración directa en el abastecimiento estratégico de jarcia y lona a la Real Armada española. El ejemplo de Cartagena en 1751. *Obradoiro de Historia Moderna*, 26, 149-177.
  - (2018). El abastecimiento militar de cáñamo para el Imperio español (1665-1808): globalización, Estado y empresarios en el largo siglo XVIII. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV: Historia Moderna*, 32, 45-72.
  - (2019). Las nuevas periferias americanas en la circulación de cáñamo y jarcias para la construcción naval militar española en el siglo XVIII. *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 6/11, 181-202.
  - y RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio (2021). «El abastecimiento estratégico del cáñamo durante el largo siglo XVIII, 1675-1830». En VALDEZ-BUBNOV, Iván y otros (coords.) *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 291-319.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1880). *Disquisiciones náuticas V*. Madrid, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C.<sup>ia</sup>
- (1900). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón VI*. Madrid, Est. tipográfico Sucesores de Rivadeneyra.
- GARRIDO, Samuel (2004). Cáñamo gentil. Una indagación sobre los condicionantes del cambio técnico en la agricultura. *Historia Agraria*, 36, 287-310.
- GOYENECHÉ, Francisco X. (1717). *Comercio de Holanda o el gran tesoro historial y político del floreciente comercio que los holandeses tienen en todos los estados y señoríos del mundo*. Madrid, Imprenta Real.
- HELGUERA QUIJADA, Juan (2015). «Jorge Juan y las transferencias de tecnología a mediados del siglo XVIII. La máquina de vapor». En ALBEROLA ROMÁ Armando; MAS GALVAÑ, Cayetano y DIE MACULET, Rosario (coords.) *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Casa de Velázquez-Universitat d'Alacant, 199-225.
- HOPKINS, Terence K. y WALLERSTEIN, Immanuel (2021). Cadenas productivas en la economía-mundo antes de 1800. *Relaciones Internacionales*, 46, 11-20.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José (2009). «Actividades industriales en la bahía de Cádiz en el siglo XVIII: Puerto Real, 1719-1798». En DUBERT, Isidro y SOBRADO CORREA, Hortensio (eds.): *El mar en los siglos modernos*. Santiago de Compostela, 409-423.
- MADDISON, Angus (2001). *The World Economy: A Millennial Perspective*. París, Development Centre of the Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD).

- MEJIDE PARDO, Antonio (1965). Aportación a la historia industrial coruñesa. Las fábricas textiles de Sada (1675-1762). *Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses. Revista* (1.ª época), 1, 77-126.
- (1981). La fábrica de jarcia y cordelería de La Coruña (1770-1823). *Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses. Revista* (1.ª época), 17-21, 211-244.
- MERINO NAVARRO, José Patricio (1975). Cultivos industriales: el cáñamo en España (1750-1800). *Hispania. Revista Española de Historia*, 35/131, 567-584.
- (1980). Técnica y arsenales en España y Francia hacia 1800. *Investigaciones Históricas. Época Moderna y Contemporánea*, 2, 167-192.
- (1984). La misión de Antonio de Ulloa en Europa. *Revista de Historia Naval*, 4, 5-22.
- MIGUEL LÓPEZ, Isabel (1998). El censo de manufacturas de 1784. Una imagen del sector transformador español para una política industrial. *Hispania*, 58/200, 1021-1044.
- NAVARRO, Juan José (1756). «Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna». Manuscrito. Disponible en [https://repositorio.bde.es/bitstream/123456789/20318/1/fev-av-p-01040\\_11.pdf](https://repositorio.bde.es/bitstream/123456789/20318/1/fev-av-p-01040_11.pdf).
- PARRÓN SALAS, Carmen (1993). «Finanzas y empresa estatal: el departamento y arsenal de Cartagena, 1730-1750». En FORTEA PÉREZ, José Ignacio y CREMADES GRIÑÁN, Carmen M.ª (eds.) *Política y Hacienda en el Antiguo Régimen I. II Reunión Científica, Asociación Española de Historia Moderna*, 443-451.
- PEZUELA, Jacobo de la (1863). *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la isla de Cuba III*. Madrid, Imprenta del Establecimiento de Mellado.
- POLO CATALINA, Juan (1803). *Censo de frutos y manufacturas de España e islas adyacentes (1799)*. Madrid, Imprenta Real.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José (2003). *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz, 1771-1777*. Cádiz, Grupo de Publicaciones Sur.
- RICORD, Tomás (1793). *Noticia de las varias y diferentes producciones del reyno de Valencia, como también de sus fábricas y artefactos según el estado que tenían en el año 1791*. Valencia, Imprenta de D. Benito Monfort. Disponible en [https://repositorio.bde.es/bitstream/123456789/20318/1/fev-av-p-01040\\_11.pdf](https://repositorio.bde.es/bitstream/123456789/20318/1/fev-av-p-01040_11.pdf).
- RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro (1777). *Apéndice a la educación popular IV*. Madrid, Imprenta de Antonio de Sancha.
- RULL, Valentí y VEGAS-VILARRÚBIA, Teresa (2023). La industria del cáñamo en los Pirineos. La historia que nos cuentan los sedimentos del lago de Montcortès. *Mètode. Revista de Difusió de la Investigació*, 119, 28-34.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael (2012). La política de abastecimiento del cáñamo a la Armada en la segunda mitad del siglo XVIII. *Revista de Historia Naval*, 116, 47-71.
- UZTÁRIZ, Gerónimo (1742). *Theórica y práctica de comercio y de marina*. Madrid, Imprenta de Antonio Sanz.
- ULLOA, Bernardo (1740). *Restablecimiento de las fábricas y comercio español: errores que se padecen en las causas de su decadencia, y los medios eficaces de que florezca*. Madrid, Antonio Marín.

# 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

# PROCEDENCIA E HISTORIAL DE LA LANCHA CAÑONERA *GUARDIÁN (EX-AZTEC Y FUTURA AGRAMONTE)*

Nicolay W. MITIUKOV  
Academia de Ciencias Militares de Rusia  
Izhevsk, Rusia  
Recibido: 28/01/2025 Aceptado: 08/09/2025

## Resumen

El barco *Azteca/Guardián/Agramonte* desempeñó un papel fundamental en la historia de Cuba y se menciona con frecuencia en publicaciones dedicadas a la guerra hispano-norteamericana. Sin embargo, estas referencias suelen limitarse a la existencia misma del buque. Basándose en datos de periódicos estadounidenses, españoles y cubanos, esta obra reconstruye la biografía del yate *Azteca*, que se convirtió en el cañonero *Guardián* de la flota española y en el *Agramonte* de la flota cubana. Dado que el barco fue reconstruido radicalmente al menos tres veces (en el momento de su

construcción, en 1893 y en 1895), sus características cambiaron significativamente, por lo que existe confusión en la literatura sobre este tema.

*Palabras clave:* Armada española, yate, guerra hispano-norteamericana, cañonero.

## Abstract

The boat *Aztec/Guardián/Agramonte* played a rather significant role in the history of Cuba and is often mentioned on the pages of publications dedicated to the Spanish-American War. But these references usually say nothing more than the fact of the vessel's existence. Based on data from American, Spanish and Cuban newspapers, this work reconstructs the biography of the yacht *Aztec*, which became the gunboat *Guardián* in the Spanish fleet, and *Agramonte* in the Cuban fleet. Since the vessel was radically rebuilt at least three times (at the time of construction, in 1893 and in 1895), it significantly changed its characteristics, which is why there is confusion in the literature on this issue.

*Keywords:* Spanish navy, yacht, Spanish-American War, gunboat.

## La lancha cañonera *Guardián*: orígenes e historial

AUNQUE la lancha cañonera *Guardián* es citada con relativa frecuencia en las fuentes secundarias relativas a la «guerra del 98», la inmensa mayoría de estas referencias se limitan a su mención como integrante de las fuerzas sutiles de la isla de Cuba. Además, y tal y como reconoce amargamente el historiador naval Santiago Caro Gutiérrez, dichas informaciones suelen ser contradictorias. Por ello, el fin que ha motivado este artículo no es otro que el de intentar *reconstruir* el origen y el historial de este buque.

Empezaremos, pues, exponiendo los datos básicos de dicha lancha cañonera. Para ello nos hemos servido del anuario norteamericano *The American Yacht List* (AYL), que en la página 22 de su edición de 1890 señala que fue encargado ese mismo año por un potentado hombre de negocios de Nueva York, llamado D.A. Loring, al astillero Charles L. Seabury & Co., que lo dotó de una máquina de triple expansión y caldera acuotubular, señalándose una estática de 22,26 metros de eslora, 3,54 de manga y 1,10 de calado, y que llevaba aparejo de goleta.

No obstante, al suponer que al año siguiente (AYL 1891) la citada publicación ampliaría o matizaría en algo la información aportada al encontrarse el yate aún en construcción, nos decidimos a consultar su siguiente edición, en cuya página 287, y para nuestra sorpresa, descubrimos que sus dimensiones habían aumentado ligeramente, ya que su eslora se había alargado más de cuatro metros, hasta los 26,84, y la manga tenía 4,27. Se incluían otros datos nuevos e interesantes, como su desplazamiento bruto y neto (28,49 y 18,53 toneladas, respectivamente) y los relativos a los diámetros de los cilindros de su referida máquina de triple expansión, que eran de 178 mm, 280 mm y 432 mm, con una carrera del pistón 10'' (254 mm). Respecto a las dimensiones de la caldera acuotubular, eran de 2,13 × 1,52 × 1,52 metros.

Continuando con nuestras pesquisas, consultamos las ediciones posteriores de la publicación; y así, en la del año 1892 se indicaba que tenía 23,48 metros de eslora, 4,33 de manga y 1,56 de puntal. Los datos de su planta motriz no variaban, siendo asignado el código internacional de edificación KHJS. Por último, se indicaba que estaba registrado en Nueva York.

En lo relativo a la venta del barco a la Armada, solo hemos encontrado referencias en el *Merchant Vessels* de 1894-1896<sup>1</sup>. Según este anuario, en 1894 el yate de vapor *Aztec* tenía matrícula núm. 106762, identificador de señal KHJS, tonelaje bruto de 28,49 toneladas, tonelaje neto de 18,53, 20,19 metros de eslora, 4,42 de manga y 1,59 de calado. No se indicaba sin embargo ningún dato de su máquina ni del año y lugar de construcción. En la edición del año 1896 desaparece de las listas, lo que prueba que fue vendido a España.

Comparando estos datos, podemos concluir que *Merchant Vessels* indica su eslora en la línea de flotación. La diferencia en cuanto a la longitud de su manga probablemente se pueda explicar por los diferentes métodos de su cálculo; por ejemplo, con o sin entablado, o con o sin borda.

Como se puede ver, en 1890 el casco del yate fue objeto de una importante reconstrucción. La eslora aumentó en 14,5 pies, y la anchura pasó de 11,5 a 14 pies. Obviamente, todos estos cambios se realizaron antes de que el buque fuera botado, ya que no hemos encontrado información alguna de que se le realizara ninguna reforma seria durante 1890, después de que Daniel Loring la aceptara.

---

(1) *Annual List of Marchant Vessels*: eds. 25.<sup>a</sup>, 26.<sup>a</sup> y 27.<sup>a</sup>, de 1893, 1894 y 1895, respectivamente.

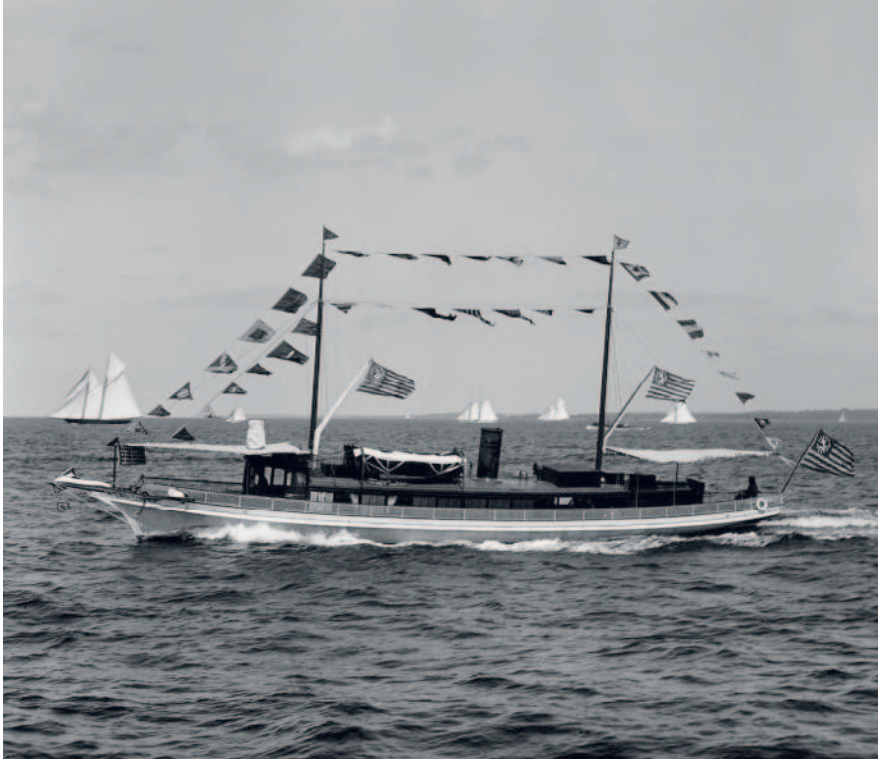


Fig. 1. Fotografía de Charles Edwin Bolles tomada el 12 de octubre de 1892. Se puede apreciar que el yate va navegando a toda máquina. (Colección del autor)

La segunda reconstrucción del buque tuvo lugar en 1893, pero aparentemente *The American Yacht List* no tuvo tiempo de registrarla; de hecho, en 1893 repitió los datos del año anterior. Al mismo tiempo, los datos de *Merchant Vessels* indican que la longitud en la línea de flotación del buque no cambió.

Por último, en 1895 se llevó a cabo una importante reconstrucción del casco antes de que el buque fuera vendido a Cuba; pero, debido a que en 1895 los trabajos aún no habían finalizado y a que al año siguiente pasó a la Armada española, el *Merchant Vessels* tampoco informa de ello.

La figura 1 muestra una fotografía del *Aztec* tomada el 12 de octubre de 1892 (es decir, antes de la reconstrucción de 1893). La 2 reproduce un cuadro de Antonio Jacobsen, probablemente pintado para una publicación



Fig. 2. *El yate Aztec*. Óleo sobre lienzo de Antonio Jacobsen

publicitaria del astillero Charles L. Seabury & Co después de la reconstrucción. Suponiendo que el artista plasmara de manera correcta las proporciones del buque, está claro que se le alargó la popa y se le instaló un bauprés. Esto nos permite deducir que la eslora de su línea de flotación varió y que se produjo un significativo aumento de la eslora máxima del buque.

La figura 3 muestra una fotografía del *Guardián* del libro de Santiago Caro (2016, p. 376). Probablemente se trata de la única de las ilustraciones de la obra de un buque con pabellón español. En ella se aprecia con claridad que ha perdido su larga popa y que se le ha eliminado la roda con bauprés. Lo más seguro es que la proa también se haya acortado considerablemente, ya que la timonera se ha acercado a la chimenea. Se puede suponer que la manga del buque se ha mantenido igual y que la eslora ha quedado ligeramente inferior a los veinte metros indicados antes. En este sentido, conviene recordar que Milagros Gálvez Aguilera (2007, p. 333) dice que, en la Marina cubana, el *Guardián* (el antiguo yate *Azteca*) fue botado en Nueva York en 1895 (da ese año como fecha de la última gran reparación). El barco tenía un casco de acero y un desplazamiento de 65 toneladas, una eslora de treinta metros y una manga de 5,19. Si excluimos la versión de que los españoles adquirieron un barco completamente nuevo, construido en 1895, y supone-



Fig. 3. El cañonero *Guardián*. (Colección Alfredo Aguilera. Museo Naval de Madrid)

mos que este *Guardián* era efectivamente el antiguo *Azteca*, lo más probable es que el autor no tuviera datos sobre las dimensiones reales del barco, sino que tomó prestada, acriticamente, información de los libros de referencia estadounidenses.

### **El yate *Aztec***

Las primeras menciones del yate *Aztec* datan de principios de 1890. En particular, se informó de que fue construido por Ch. L. Seabury & Co (Nyack, Nueva York) en 1890. Su eslora era de 73 pies (22,26 m); su manga, de 11 (3,35 m), y su calado, de cuatro pies y seis pulgadas (1,37 m). El yate estaba equipado con un motor de triple expansión y una caldera fabricada por Ch. L. Seabury & Co<sup>2</sup>. En 1890, Charles L. Seabury & Co era una empresa lo suficientemente grande para el negocio de la construcción de yates, empleando a cuarenta personas. La empresa fabricaba no solo

---

(2) *Rockland County Journal* (RCT), 16 de mayo de 1891, p. 1.

cascos, sino también máquinas de vapor y calderas (RCJ, 28/6/1890, p. 4). El sistema eléctrico del barco lo suministraba la Eureka Electric Company. El yate contaba con un total de cien lámparas Loomi, así como con un potente reflector Huntington<sup>3</sup>. En conjunto, para iluminar el barco se utilizaron lámparas con una luminosidad total de tres mil candelas (RCJ, 16/5/1891, p. 1). Está claro que los periódicos y revistas indican las antiguas dimensiones del barco antes de la reconstrucción en 1890. Quizá las razones sean la falta de cuidado de los periodistas.

El 28 de junio de 1890, un redactor escribió:

«El magnífico yate de vapor *Aztec*, un monumento a la artesanía de la empresa y un honor para Nyack, pronto será botado. El barco, que costó 16.000 dólares, fue construido para el corredor neoyorquino D.A. Loring. La eslora del casco era de 75 pies (22,87 m), la manga de 11 pies 6 pulgadas (3,51 m) y el calado de 5 pies 6 pulgadas (1,68 m). El yate fue diseñado por Ch.L. Seabury & Co. El yate tenía un aparejo de goleta. Estaba equipado con una caldera acuotubular Ch.L. Seabury & Co y un motor de vapor de triple expansión que desarrollaba 160 CV. El barco aceleraba fácilmente hasta los 15 nudos. Un total de 40 lámparas incandescentes y un potente reflector controlado desde la timonera estaban a bordo. Los salones estaban equipados con sofás cama plegables y dispuestos para formar cuatro camarotes separados. Las cabañas fueron terminadas en caoba» (RCJ, 28/6/1890, p. 4).

El barco fue botado el martes 1 de julio de 1890, aproximadamente a las diez de la mañana, desde el muelle de la Ch. L. Seabury & Co en Main Street. Descrito por otro periodista<sup>4</sup> como «un barco hermoso, bien construido y de proporciones armoniosas. Sin duda, hace honor a sus constructores», el acto de su botadura fue contemplado por numeroso público, cuya presencia hizo que la ceremonia fuera muy lucida. Ya antes de que se lanzara al agua se habían alabado sus elegantes líneas, pero cuando el buque quedó a flote todos coincidieron en que el atractivo del *Aztec* era incuestionable. Aunque se programó la botadura a las ocho en punto, coincidiendo con la pleamar, se retrasó algunos minutos para que se completaran los últimos detalles. El *Rockland County Journal* publicó esta crónica del acontecimiento:

«Exactamente diez minutos antes de las nueve en punto se escuchó el último sonido de los martillos y el grito de “¡Allí viene!” se escuchó a lo largo de la orilla y los muelles. Las miradas de todos los presentes se dirigieron inmediatamente hacia el barco en movimiento mientras se deslizaba por el embarcadero

---

(3) *The Electrical World*, 9 de agosto de 1890, p. 94.

(4) *City and Country*, 5 de julio de 1890, p. 3.

hacia el agua. El movimiento era tan suave que no se oía ningún sonido. Cuando el casco entró en el agua, pareció hacer una elegante proa y luego flotó suave y elegantemente por el ancho camino por el que los barcos han hecho su camino desde tiempos inmemoriales. Muchos gritos de alegría sonaron cuando se completó el descenso. Luego, los espectadores, al menos algunos de ellos, se dirigieron hacia la colina, muy satisfechos con lo que habían visto» (RCJ, 5/7/1890, p. 1).

Y el 23 de agosto de 1890, el mismo diario incluía este suelto: «El hermoso yate *Aztec*, botado hace unas semanas, ahora está completamente listo y partió hacia West Point el sábado» (RCJ, 23/8/1890, p. 4).

Se puede suponer que, a finales de 1890, tras los resultados de la exploración, el yate fue devuelto al astillero para su reforma. Pero si el alargamiento del casco ya se practicaba en ese momento, entonces el aumento de la anchura difícilmente podría implementarse sin una reconstrucción radical de toda la pieza. En este caso, era más fácil hacer un casco nuevo. Entonces, hay una suposición razonable sobre lo que sucedió con el antiguo. Pero, para el periodo 1890-1893, ninguno de los objetos construidos por Ch. L. Seabury & Co puede identificarse con el casco antiguo del *Aztec*. En este sentido, nos parece que la reconstrucción que nos ocupa se llevó a cabo en alguna de las primeras etapas de la construcción del buque, antes de la botadura el 1 de julio de 1890.

El destino posterior del yate se mencionó a menudo en las columnas de chismes. Así, el 16 de mayo de 1891, el *Rockland County Journal* informó de que el sábado por la tarde (9 de mayo), el yate *Aztec*, propiedad del neoyorkino D.A. Loring, bajo el mando del capitán D.C. Packard regresó a Nyack, Nueva York. El barco había estado en un largo crucero por los cotos de pesca y caza de las Carolinas y Florida. El propietario del yate y sus invitados fueron convidados por Jacob Rauers a sus cotos de caza en la isla de S.<sup>t</sup> Catherine, donde tuvieron una buena cacería de ciervos y, unos días después, de caimanes. En total, el yate viajó unas 2.500 millas, durante las cuales el propietario y los invitados capturaron tanta caza que llenaron todo la embarcación con ella. Durante el viaje, el barco demostró una buena navegabilidad y unas excelentes cualidades marineras, cubriendo la distancia de Norfolk a Nueva York en veinticuatro horas (RCJ, 16/5/1891, p. 1). En 1891 no hubo más noticias sobre el barco, pero esto no significa que estuviera inutilizado; al parecer, el yate fue usado intensivamente.

El año siguiente, 1892, fue más agitado para el yate, como se reflejó en las columnas de sociedad. En la mañana del 16 de enero de 1892, en el camino de Nueva York a Florida, el *Aztec* hizo escala en el puerto de

Southport a fin de cargar agua para la caldera y suministros. La noche anterior había sido sorprendido por un fuerte viento, que provocó un cabeceo grave al que sobrevivió sin grandes daños. El *Aztec* partió de Nueva York el 10 de diciembre, y durante todo este tiempo el grupo a bordo se dedicó a la caza y la pesca en la costa. En uno de los puertos del sur, probablemente en Savannah, se les unió el propietario del yate, D.A. Loring<sup>5</sup>. El 3 de febrero de 1892, el *Aztec* hizo escala en Brunswick, donde Loring, su invitado H.B. Peabody y sus familias planeaban visitar Oglethorpe<sup>6</sup>. El 16 de mayo de 1892, *The Brooklyn Daily Eagle* informó de que el yate partía en un largo crucero por aguas del sur<sup>7</sup>. El *Aztec* regresó a Nyack el 28 de septiembre de 1892, con el propietario y su familia a bordo, después de un viaje de verano por el río San Lorenzo. El barco se dirigió entonces al sur, donde el propietario planeaba pasar el invierno (RCJ, 10/1/1892, p. 8).

Al parecer, este viaje al sur no se llevó a cabo y el barco fue llevado al astillero para la modificación antes mencionada. El 23 de abril de 1893, el *Aztec* fue botado en el astillero Seabury & Co. Alrededor de quinientos espectadores presenciaron la ceremonia. El barco permaneció durante todo el invierno en el astillero, donde fue reparado a fondo para que, después de pintarlo, pareciera nuevo. El domingo, a las 16:15, un cable conectado al transbordador *Rockland* sacó al agua al *Aztec* para satisfacción de la multitud, que llevaba muchas horas esperando este espectáculo. Después de la botadura, el yate fue llevado al muelle para cargar carbón y otros suministros (RCJ, 29/4/1893, p. 1). El 24 de abril de 1893, a las 11:00, el *Aztec*, al mando del capitán D.C. Packard, abandonó la planta de Seabury & Co y se dirigió a la calle 23, en el sur de Brooklyn, donde echó el ancla. Estaba previsto que el jueves 27 el buque participara en el desfile naval, donde seguiría en formación a los buques de guerra<sup>8</sup>.

La información sobre el barco que aparece en las columnas de sociedad es muy fragmentaria, pero hay varios puntos que, si se analizan adecuadamente, arrojan luz sobre su destino. Así, el 22 de abril de 1893, un tal Alvah P. Barnes, que trabajaba como mensajero en la oficina local de la Western Union Telegraph, aceptó una oferta para convertirse en mayordomo del barco (RCJ, 22/4/1893, p. 8). Y el 2 de mayo, como el *Aztec* estaba atracado en uno de los muelles de Brooklyn, regresó a Nyack de permiso (NES, 2/5/1893, p. 2). El primer mensaje práctica-

(5) *The Southport Leader*, 21 de enero de 1892, p. 4.

(6) *The Atlanta Constitution*, 6 de febrero de 1892, t. 23, p. 4.

(7) *The Brooklyn Daily Eagle*, 16 de mayo de 1892, p. 1.

(8) *Nyack Evening Star* (NES), 24 de abril de 1893, p. 2.

## YACHT AZTEC CUT IN TWO RUN DOWN IN HELL GATE BY STEAMBOAT SAM SLOAN.

**F. C. Dininny, Her Owner, His Two Guests, Captain Seaman, and Crew Walked Ashore on a Plank When the Yacht Dashed on Hallett's Point—Capt. Terrell Says the Aztec Changed Her Course Suddenly and Made Accident Unavoidable.**

LONG ISLAND CITY, L. I., July 1.—The steam yacht *Aztec* of the Larchmont Yacht Club was run down in Hell Gate shortly before noon to-day by the Glen Island excursion steamboat *Sam Sloan*. Nearly ten feet of the yacht's stern was cut off by the sharp prow of the steamboat.

The force of the collision sent the yacht dashing toward the Astoria shore, and she bounded up the rocks in front of the Government lighthouse on Hallett's Point. Her owner, two guests, and her crew of five persons were able to leave the wrecked boat with the aid of a long plank.

The *Sam Sloan* was uninjured by the collision, and proceeded on her way, after making certain that those aboard of the yacht had been rescued.

The *Aztec* presented a very trim appearance when she left her anchorage at the foot of Eighty-first Street and North River shortly after 10 o'clock this morning, bound up Long Island Sound on a pleasure trip. On board were F. C. Dininny, her owner, and two guests, M. Jones of Richmond, Va., and a Mrs. Jones, his cousin. The yacht was commanded by Capt. Frederick Seaman of Brooklyn. The others on board consisted of Engineer Hanbath, the fireman, and a cook and waiter.

The yacht proceeded leisurely down the North River and around the Battery. The trip up the East River was without incident. As the *Aztec* neared the upper end of Blackwell's Island, the *Sam Sloan*, one of Starr's Glen Island line, commenced to overhaul her rapidly. When the yacht entered Hell Gate the *Sloan* was not far away.

Approaching the bend in the river at Hallett's Point Capt. Seaman kept a little over a hundred feet off shore. The yacht was under full headway at the time. On nearing the bend, the *Sloan* whistled and she would pass between the yacht and the shore. A strong ebb tide was running at the time, and, as it strikes Hallett's Point and swings out toward the centre of the river with considerable force, the pilot of the *Sam Sloan* was taking big chances.

The *Sloan* overtook the *Aztec* just as they were turning the bend. The ebb tide was stronger than the steering way of the *Sloan*, and swung the latter's bow around and the steamboat ran into the after end of the yacht and cut her hull off close up to her cabin doors. The cut was almost as clean as if made by a monster knife. The blow sent the yacht spinning at right angles to her course. Capt. Seaman rang four bells, the signal for stopping and backing.

The machinery refused to act, and, as her steering gear had been carried away, the *Aztec* jumped up on the rocks with the bow as high as the sea wall surrounding the lighthouse, in front of which she went ashore. Those on shore who saw her dash toward them expected to see the yacht go to pieces when she struck.

The force of the blow sent Mr. Dininny and his two guests, who were seated in front of the pilot house, sprawling on the deck, and caused those in the cabin and hold of the boat to rush on deck. Before any one on board realized what had happened the yacht was on the rocks.

The accident was witnessed by Arthur Donnelly, keeper of the lighthouse, and Henry E. Bosworth, who lives close to the shore front. They both ran to launch a boat before they could reach the yacht struck. Both then grabbed a long plank and placed it from the sea wall to the shore at the stern of the craft. The crew had all gathered in the bow and were assisting the yacht to back. The anchor was last to leave the yacht was Capt. Seaman. He had no sooner stepped on the wall than the *Aztec* tumbled over on her beam ends with her port side in the water and her stern well under the surface of the river.

The *Sloan* waited for a few minutes after the collision to see if those on the yacht were rescued. Then she continued on to Glen Island.

Capt. Seaman was afraid the *Aztec* would slip off her position on the rocks and sink into deep water. He hired a volunteer crew of wreckers this afternoon, and they passed a number of lines ashore and fastened them to trees and fence posts. The other ends were tied to the yacht's two masts and steeplehouse. Her anchor was planted alongside of one of the stone piers that were a foundation for the old iron electric-light tower that stood on the Hell Gate shore many years ago.

After making the boat as secure as possible the wrecking party commenced to strip her of everything portable. All the furniture, fixtures, and stores, together with much of the standing and all of the running rigging, dishes, and other effects, were stored in the house of Mr. Bosworth. Ropes, extra spars, cabin doors, and skylights were also taken off. A number of about the wrecking work from the sea wall while a fleet of small boats hovered about the scene and watched everything that fell overboard from the wreck.

During the process of stripping the fallen craft Mr. Dininny and his guests stood on shore watching the men. They fully realized their narrow escape, for had they been crushed to death by the cabin, instead of seated aft of the yacht's cabin, the *Sloan* or thrown into the river and *Sam* probably drowned. Strange as it may seem, not one of the party got even wet feet.

Mr. Dininny told a reporter for *The New York Times* that the first he knew of the collision was when he was thrown from his chair. By the time he had picked himself up the yacht dashed on the rocks. He said,

"From what he knew of the collision, the pilot of the *Sloan* was entirely at fault. The *Aztec* had the right of way, and the steamboat should have respected it. Mr. Dininny was unable to estimate the damage to his boat. He said she was fully insured, and the insurance company and the owners of the *Sam Sloan* would have to settle the question between them. Before leaving with his guests for New-York he had the New-York for wrecking apparatus to take care of the yacht."

Capt. Seaman puts all the blame for the collision on the *Sloan's* pilot. He said there was not enough room for the steamboat to pass between the yacht and the shore, and that before he had a chance to swing over and increase the width of the passageway the *Sloan* banged into him. He claims he was entitled to the right of way, and that the steamboat should have kept sufficiently far away to have prevented any chance of a collision. He will make a report of the collision to the inspectors in the morning.

Lighthouse Keeper Donnelly and a number of persons who saw the collision from the Long Island shore said that the pilot of the *Sam Sloan* was clearly at fault and entirely responsible for the accident, as he did not allow sufficiently for the force of the ebb tide that swung out from the point.

It is believed that the wreck which the *Aztec* struck the shore has seriously damaged her machinery, and that when she is placed on the dry dock her injuries will be found to be much greater than is supposed at present. The wash from the big Sound steamers this evening smashed things about the yacht's cabin considerably. The damage to the yacht's property cannot be ascertained until she is raised, which will probably be done to-morrow morning, if the tide is favorable.

The *Aztec* was valued at \$25,000. She is a small steam yacht of twenty-nine tons register. She was built in 1880 at Nyack, N. Y., for D. A. Loring of New-York. The vessel is fitted with triple-expansion engines, which are supplied with steam from a Seabury water tube boiler.

Capt. Terrell, who was in command of the *Sam Sloan* at the time of the accident, said: "The *Sam Sloan* went up on the north side of Blackwell's Island, and the *Aztec* came in ahead of us from the South Channel. I saw that we were gaining on her and blew one whistle. The yacht sheered off to the port side, but did not answer our signal. We supposed everything was all right. Suddenly, however, the yacht changed her course again and came squarely across our bow. It was then too late for us to stop, and we struck the boat, sending her up on the rocks. I think we carried away part of her stern."

Had the yacht not attempted to cross our bow the second time there would have been no trouble. We were running at a fair rate of speed.

"There was a large number of passengers on the *Sam Sloan*, but the accident did not cause any unusual excitement. Several persons who saw the yacht run down came to me afterward and said it occurred through no fault of mine."

Capt. Terrell has been in the employ of the company for a number of years, and is one of its most trusted men. Capt. Helms, who regularly commands the *Sam Sloan*, was ill yesterday, and Capt. Terrell was taking his place.

Fig. 4. Extracto del diario *The New York Times* en su edición del 2 de julio de 1894. Colección del autor

mente coincide en fecha con la información sobre la supuesta participación del yate en el desfile, y en este sentido resulta desconcertante el hecho de que el mayordomo fuera enviado de permiso acto seguido de ser contratado y que el propio yate estuviera atracado. Se puede suponer que el barco fue llevado al muelle no para reparar los daños recibidos durante el desfile, sino simplemente para su amarre. Y esto podría haber sucedido, por ejemplo, debido a los problemas económicos del propietario.

Esta suposición se ve apoyada por el hecho de que, en la primera mitad de 1894, el yate cambió de propietario. Se desconoce la fecha exacta de la compra, pero el 15 de marzo de 1894 un tribunal vio un caso sobre la emisión deshonesta de una letra de cambio por parte de D.A. Loring. Al mismo tiempo, el yate *Aztec* fue mencionado en el proceso como garantía de esta letra de cambio<sup>9</sup>. Por lo tanto, es bastante obvio que Loring comenzó a experimentar dificultades financieras, lo que lo obligó a vender el yate. Y el 1 de julio de 1894 el *Aztec* se hundió como resultado de una colisión. En ese momento, su propietario ya era F.C. Dininny, quien resultó que había comprado el barco entre abril y junio.

### ***El Aztec, accidentado***

El relato más detallado del incidente que provocó el hundimiento del yate lo dio el *New York Times*<sup>10</sup>. Según este, el *Aztec* zarpó de su fondeadero en la calle 81 y el North River poco después de las diez de la mañana, rumbo al estrecho de Long Island para una excursión marítima. A bordo se encontraban el propietario, F.C. Dininny, y dos de sus invitados: M. Jones, de Richmond, y su primo. El yate estaba comandado por el capitán Frederick Seaman, de Brooklyn. También iban a bordo el ingeniero Hanhafy, un fogonero, un cocinero y un camarero. El buque realizó una lenta travesía por el North River, rodeando la Battery. La travesía por el East River también transcurrió sin incidentes. Pero, a medida que el *Aztec* se acercaba al extremo norte de la isla Blackwell, uno de los vapores de la Starin's Glen Island Line, el *Sam Sloan*, comenzó a adelantarlo rápidamente. Así, cuando el yate entró en el estrecho de Hell Gate poco antes del mediodía, el vapor ya estaba cerca de él.

Al acercarse al recodo del río en Hallett Point, el capitán Seaman se mantuvo a poco más de treinta metros de la orilla. En ese momento, el yate navegaba a toda velocidad. Al acercarse al mismo recodo, el *Sam Sloan* hizo sonar su silbato, indicando que pasaría entre el yate y la orilla. Esta maniobra era bastante peligrosa, ya que la marea estaba baja y el vapor, al salir de la sombra de Hallett Point, tendría que virar bruscamente hacia el centro del río.

Como resultado de la maniobra, el *Sam Sloan* adelantó al *Aztec* casi al pasar la curva. La fuerza de la marea superó al timón del vapor, que giró y

---

(9) *The New York State Reporter*, 1896, t. LXVI, p. 464.

(10) *The New York Times* (NYT), 2 de junio de 1894, p. 1.



Fig. 5. El *Aztec*, averiado en el cabo Hallett. El yate se ve desde babor, con el faro de Hell Gate al fondo (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.32)

se estrelló contra la popa del yate, cortando una sección de tres metros hasta la puerta del camarote. La fuerza del impacto giró el *Aztec* perpendicularmente al rumbo del vapor. El capitán Seaman dio cuatro toques de campana, indicando que se había detenido y que estaba dando marcha atrás. Pero los motores se negaron a funcionar, pues el timón se había cortado y se lo había llevado la corriente. Debido a la fuerza del impacto, el *Aztec*, moviéndose por inercia, se estrelló contra las rocas frente a la costa de Astoria, hasta que su proa quedó a la altura del muro que rodeaba el faro. El impacto arrojó a cubierta al Sr. Dinnini y a sus dos invitados, que estaban sentados frente a la timonera, al igual que a todos los que estaban en el camarote y la bodega. Y, antes de que nadie se diera cuenta, el yate quedó firmemente anclado en las rocas.

El farero Arthur Donnelly y Henry E. Bosworth, residentes cerca del lugar de la tragedia, acudieron de inmediato a socorrer a los damnificados. Pero, antes de que pudieran llegar al lugar del siniestro, el yate ya estaba en las rocas. Encontraron una tabla larga y la lanzaron desde el muro hasta



Fig. 6. El yate *Aztec*, averiado, se encuentra en las rocas con el faro de Hell Gate en la corriente de agua (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.34)

la proa. Todos los que se hallaban a bordo pudieron desembarcar por ella. Siguiendo la tradición, el capitán Seaman fue el último en abandonar el barco. Pero, antes de que pudiera subir al muro, el casco del yate giró, su costado izquierdo terminó en el río y la popa se hundió. El *Sam Sloan* esperó unos minutos después de la colisión, pero, tras asegurarse de que todos a bordo se habían salvado, continuó su camino hacia la isla Glen.

El capitán Seaman, temiendo que el *Aztec* resbalara de las rocas y se hundiera en aguas profundas, contrató durante el día a varios hombres que aseguraron el casco con cuerdas. En la orilla, las amarraron a árboles y postes de cerca, y en el barco, a dos mástiles y a la timonera. El ancla se echó sobre uno de los pilares de piedra, que anteriormente había sido la base de una antigua torre de luz que se alzaba en la orilla de Hell Gate muchos años atrás. Una vez asegurado el barco, la misma tripulación comenzó a rescatar los bienes a bordo. Para entonces, las olas ya habían arrastrado gran parte del yate por la borda. Todos los muebles y provisiones, junto con la mayor parte de la jarcia firme y de labor, así como la



Fig. 7. Levantando el yate *Aztec* (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.3.10)

vajilla y otros enseres, fueron llevados a la casa del Sr. Bosworth. Incluso se retiraron la campana, los palos, las puertas de los camarotes y las claraboyas. Numerosos curiosos observaron el trabajo, desde la orilla y desde pequeñas embarcaciones que merodeaban por el lugar del incidente. Estas últimas también recogieron todo lo que cayó por la borda desde el yate.

El dueño del *Aztec* y sus invitados eran plenamente conscientes de que, si hubieran estado en la popa en el momento del accidente, habrían sido aplastados o arrojados por la borda y probablemente se hubiesen ahogado. Sin embargo, todo terminó de la mejor manera, ya que ni siquiera se mojaron los pies. En su entrevista con el periódico, Dinnini ni siquiera sospechó del peligro que corría el yate hasta el momento en que salió despedido de su silla y se encontró en cubierta. Sin embargo, no pudo evaluar los daños. Acertó al asumir que la indemnización por estos debía resolverse entre la compañía de seguros y el dueño del *Sam Sloan*. Poco después partió hacia Nueva York, tras encargarse del equipo de emergencia para levantar el yate.



Fig. 8. Vista de la popa de la grúa Edgar mientras eleva al *Aztec*. Se observa una multitud de curiosos a la izquierda en el faro de la Puerta del Infierno (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.33).

Al atracar, se comprobó que la fuerza del impacto había dañado gravemente la máquina de vapor. Además, las olas levantadas por los vapores que pasaban por la zona también dañaron las instalaciones del yate. En el momento del accidente, el *Aztec* estaba valorado en veinticinco mil dólares (NYT, 2 de junio de 1894, p. 1).

Sin embargo, la imagen en diferentes periódicos era algo diferente. Así, el *Rockland County Journal* afirmó que, como resultado del impacto, una sección de 3,5 metros (12 pies) de la popa del yate *Aztec*, del Larchmont Yacht Club, quedó cortada, lo que provocó el pánico entre los pasajeros de ambas embarcaciones. El propio barco de excursión casi volcó porque todos los pasajeros corrieron hacia el lado que daba a la orilla (RCJ, 7/7/1894, p. 6). Las labores de rescate comenzaron el 4 de julio. Para ello se llevó la grúa flotante Edgar, de la Merritt-Chapman & Scott Corporation. El barco se encontraba en las rocas, sumergido aproximadamente en sus tres cuartas partes. El 5 de julio, la grúa flotante colocó



Fig. 9. La grúa Edgar levanta al yate *Aztec*. Cerca se ven personas en dos botes salvavidas (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.31)

el yate en dique seco<sup>11</sup>. Como la compañía reunió un detallado reportaje gráfico de sus actividades, existe una colección de fotografías tomadas el 4 de julio de 1894, que forma parte del Álbum fotográfico n.º 2008.28.2. (<http://mobiuss.mystic-seaport.org>).

El 30 de noviembre de 1894, en el tribunal de distrito, el juez Brown resolvió sobre la demanda presentada por el propietario del yate *Aztec* contra el vapor *Sam Sloan*. Falló en favor del demandante y condenó al propietario del vapor al pago de las costas judiciales (NES, 1 de diciembre de 1894, p. 1)

Según los registros judiciales, alrededor del mediodía del 1 de julio de 1894, el yate de vapor *Aztec* navegaba hacia el este por Hell Gate, rodeando Hallett Point, cuando fue embestido por el vapor de pasajeros *Sam Sloan*, que lo adelantaba y se dirigía a Glen Island. El impacto se produjo a estribor, cerca de la popa. La popa

del yate quedó cortada por el impacto y fue arrastrada por la corriente, hundiéndose rápidamente. El yate, averiado, encalló en las rocas, cerca del faro, y quedó, según su propietario, completamente inutilizable, razón por la cual presentó una demanda.

Testigos del vapor declararon que el yate se aproximaba a la orilla este de la isla Blackwell (actual isla Roosevelt), y cuando se encontraba cerca de su extremo norte, frente a la costa de Astoria, se hallaba ligeramente por delante del *Sam Sloan*, que a su vez se había acercado a la orilla oeste de la isla. El yate, según las reglas, tenía prioridad en la travesía, y el *Sloan* debería haberle permitido pasar a Hell Gate. Sin embargo, el vapor llevaba muchos pasajeros a bordo y navegaba significativamente más rápido que

---

(11) *Bosque y Arroyo*, 28 de julio de 1894, p. 2.



Fig. 10. Otra vista del yate en reparaciones (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.40)

el *Aztec*. Desde la isla Blackwell siguió un rumbo prácticamente paralelo al estrecho, en dirección a la costa de Long Island. Así, cuando el vapor llegó a un punto situado unos cientos de pies por debajo del faro de Hallett Point, se encontraba a unos veinticinco metros de la orilla. Luego, al virar a la derecha, el vapor dio un silbato al estar muy cerca del yate, indicando que quería adelantarle por la derecha, entre este y la orilla. A esto, el yate respondió con un pitido, y casi inmediatamente los barcos colisionaron.

Y entonces las opiniones de las partes empezaron a diferir radicalmente. Así, el *Sam Sloan* alegó que, en lugar de mantener el rumbo para dejar pasar al vapor, el *Aztec* giró bruscamente el timón a la derecha, contradiciendo su rumbo, de modo que ya no pudo evitar la colisión. Los testigos del yate afirmaron lo contrario: tras el pitido, el vapor giró el timón a la izquierda e impactó al *Aztec* por el costado de estribor, aproximadamente a un cuarto de la eslora del casco desde la popa. La popa se desplazó inmediatamente hacia la izquierda del vapor, y el yate, que navegaba a diez nudos, cambió de rumbo y se estrelló contra las rocas. Sin embargo, el tribunal no admitió este testimonio, ya que los



Fig. 11. El barco de vapor con ruedas laterales *Sam Sloan* en movimiento. Fotografía de Frederick J. Sedgwick, tomada hacia 1905. (Colección The Mariner's Museum and Park. Número de archivo: MS0095/02-#1132)

pasajeros de un barco no suelen percibir sus maniobras, atribuyéndolas a otro buque.

Finalmente, tras una investigación se estableció que las corrientes de marea jugaron un papel decisivo en el incidente. El yate se aproximó a la costa este, quedando atrapado en un remolino en Hallett Point. Al intentar rodear el cabo y virar a babor, la corriente lo desvió con fuerza en ese sentido, pero el timonel lo solucionó rápidamente virando a estribor. En el momento en que la corriente lo desvió a babor, fue cuando el *Sam Sloan* dio la señal. A su vez, cuando el yate se encontraba frente a la costa de Astoria, antes de llegar al cabo, a los observadores a bordo del vapor les pareció que cruzaba su rumbo de derecha a izquierda, aunque en realidad iba recto a lo largo de la línea costera. Sin embargo, como el *Sam Sloan* se desviaba ligeramente hacia la costa, continuó este rumbo hasta que el yate viró a babor. Cuando el *Sloan* enderezó su rumbo a veinticinco metros de la orilla, justo debajo de la curva del canal en la punta, y enfiló a estribor del yate, lo adelantó rápidamente mientras se encontraba en la marea baja

más fuerte. Pero el vapor no pudo girar el timón para evitar una colisión, ya que estaba demasiado cerca de la orilla hasta que llegó a la curva. Y entonces la marea baja lo levantó y lo giró a la izquierda, justo enfrente de estribor del *Aztec*. Esto creó la ilusión, entre los que estaban a bordo, de que había sido el yate el que realizó el giro brusco, que es lo que testificaron. En este sentido, el testimonio de los que estaban a bordo del yate es más fiable. La colisión ocurrió ligeramente al oeste del faro, en un punto distante entre treinta y sesenta metros de la orilla.

Por lo tanto, la culpa de la colisión recae directamente sobre el *Sam Sloan*, que debiera haberse mantenido a una distancia prudencial del yate. En primer lugar, no debería haber rebasado al *Aztec* cuando ambos rodeaban Hallet Point, especialmente tan cerca de la costa, en el punto más peligroso de Hell Gate; en segundo, dio la señal demasiado tarde, cuando ya no había tiempo para maniobrar con seguridad. El testimonio del piloto demuestra que el *Sam Sloan* seguía su rumbo habitual, a pesar de la proximidad del yate, y que gobernaba sin esperar respuesta del *Aztec*. Que este respondiera no tuvo importancia, ya que nada se podía haber evitado.

La culpabilidad del armador se agravó por haber editado los materiales. En particular, se eliminaron valiosos detalles del primer informe del capitán, presentado ante la oficina de inspectores el 2 de julio, al día siguiente del abordaje. El 6 de julio se entregó otro corregido; en realidad, se trataba de un informe enmendado que no conservaba nada del original, salvo las primeras líneas. Sin embargo, nunca se pudo determinar quién realizó exactamente esta sustitución, ya que la sustracción de un documento oficial importante de su custodio oficial constituye una infracción muy grave<sup>12</sup>.

Así, el 5 de julio de 1894, el *Aztec* fue reparado en el Ward's Shipyard de Long Island. Al parecer, estuvo en rehabilitación durante aproximadamente un año. Al menos, el 16 de mayo de 1895, *The New York Times* escribió que el yate estaba siendo sometido a una revisión a fondo en ese momento: se le instaló una nueva popa y se le reparó la proa, muy dañada por un golpe contra las rocas. El casco estaba muy abollado y, después de la reparación, se pintaría de blanco (NYT, 16/6/1895, t. 44, p. 18). El 22 de junio de 1895, los periódicos informaron de que en el Roach's Yard de Chester se había construido un yate, diseñado por Gardner & Cox, para F.C. Dinniny<sup>13</sup>. Por tanto, el propietario del *Aztec* ya no tenía intención de utilizar el barco y su venta era solo cuestión de tiempo. Nos

---

(12) *The Federal Reporter*, t. 65, pp. 125-127.

(13) *Forest and Stream*, 22 de junio de 1895, t. 44, núm. 25, p. 519.

parece probable que, una vez pagado el seguro del yate, que reembolsó su valor íntegro, este pasara a ser propiedad de otra persona, física o jurídica –por ejemplo, de una compañía de seguros–. Pero no hemos encontrado ninguna confirmación de esta suposición. El 11 de septiembre de 1895 se informó:

«El capitán Antinógenes Menéndez, gerente de una compañía de navegación a vapor que opera en la costa sur de Cuba, ha presentado al Gobierno de la isla una lancha rápida a vapor para servicio de vigilancia en esa costa. Se llama *Azteca* y se encuentra en aguas de Brooklyn, recién adquirida a un precio considerable. Su funcionamiento ha sido verificado por el jefe de la Comisión Naval Española en Nueva York y por el capitán de marina Manuel Triana, quienes manifiestan que supera los 14 nudos»<sup>14</sup>.

El 25 de septiembre de 1895, citando a la prensa estadounidense, *El Resumen* nos informa de que,

«además del *Azteca*, el Gobierno de España acaba de comprar en este puerto el yate de vapor *Hustle*, preparándose a embarcarlos para Cuba a bordo del *Ardamhor*, tan pronto como este buque acabe de desembarcar el azúcar que trajo de aquella isla. Ambos yates han sido examinados concienzudamente, antes de adquirirlos, por el experto teniente de Marina Sr. D. Manuel Triana, por encargo y representación de nuestro Gobierno. El *Hustle* llevará un cañón de tiro rápido á proa y otro á popa, y sus cualidades marineras son excelentes; cala sólo tres pies y seis pulgadas, pudiendo andar 13 millas y tres cuartos por hora. El *Azteca* es algo mayor que el otro, y se le cubrirá con ligeras planchas de acero, llevando también dos cañones. Con estos dos buques son ya ocho los barcos ligeros que España ha comprado en este puerto, destinados a prestar servicio en las aguas de Cuba. Pero en cambio noticias de los laborantes aseguran que ellos han adquirido dos barcos que les servirán para defender sus expediciones, que los han provisto de tubos lanza-torpedos, y que en los actuales momentos arman la tercer embarcación»<sup>15</sup>.

Así pues, casi inmediatamente después de su reparación, el barco fue adquirido por A. Menéndez. No hay claridad sobre el segundo yate, el denominado *Hustler*. La lista de la flota mercante estadounidense de 1895 incluye cinco barcos de vapor con este nombre, pero no hay yates entre ellos. Sus números de matrícula son: 115420 (1875), 115517

---

(14) *El Correo Español*, 11 de septiembre de 1895, p. 2.

(15) *El Resumen*, 25 de septiembre de 1895, p. 1.

(1876), 96097 (1891), 96146 (1891), 96210 (1882). Además, había cinco veleros: 96015 (1889), 96214 (1893), 96219 (1893), 96265 (1894), 96279 (1894)<sup>16</sup>. Sin embargo, todos ellos figuran en la edición de 1896 y, por tanto, no pudieron haber sido vendidos a Cuba en 1895. Por otra parte, *The New York Times* escribió que el 25 de junio de 1895, por la tarde, llegó a Greenport el yate *Hustle*, de R. Pease. El barco era miembro del Seawanhaka Boat Club (NYT, 25/6/1895, p. 5) El 8 de julio, el yate de vapor *Hustle* partió de Greenport (NYT, 9/7/1895, p. 1). Los periódicos no aportan más información. A este respecto, se puede suponer que España tenía la intención de comprar el barco, pero al final no lo hizo.

Probablemente a principios de octubre, el *Aztec*, ya rebautizado como *Azteca*, a bordo del vapor *Ardamhor* llegó a La Habana, donde sería inspeccionado por la Armada. El 8 de octubre de 1895, a las nueve y media, la reina regente firmó un decreto por el que el cañonero adquirido en Estados Unidos por la compañía Antinógenes Menéndez y donado a la Armada, recibiría el nombre de *Guardián*<sup>17</sup>.

El 3 de noviembre, los periódicos divulgaron la noticia de que se esperaba que el cañonero entrara en servicio de inmediato<sup>18</sup>.

El 1 de diciembre de 1895 se asignaron las numerales a los cañoneros *Guardián*, *Águila*, *Antonio López*, *Lealtad* y *Reina Cristina* (DM, 1/12/1895). De esta manera, el *Guardián* recibiría el número 80 en la *Lista oficial de buques de la Armada* y el identificador internacional GQHP.

El *Estado general de la Armada* (EGA), hablando del nuevo buque de la flota, indica 1895 como el año de construcción y señala un desplazamiento de 65 toneladas y que va armado con un cañón Hotchkiss de 57 mm, sin dar más datos. Como comandante figura el teniente Carlos del Camino. La nómina de personal era similar a la de las cañoneras tipo Estrella: un comandante con grado de teniente, un mecánico con cargo de primer oficial, un ayudante de mecánico, un contramaestre y un artillero (EGA, 1897, pp. 398-399).

Es evidente que la instalación del Hotchkiss fue una medida temporal. Este cañón estaba siendo retirado de la flota española, por lo que había suficientes existencias del mismo en los almacenes. A juzgar por la fotografía (fig. 3), el buque está armado con un cañón Nordenfelt de 42 mm y un Maxim de 37 (CARO GTEZ.: 2016, p. 72).

(16) 27<sup>th</sup> *Manual List of Marchant Vessels...*

(17) *El Estandarte*, 9 de octubre de 1895, p. 3.

(18) *Diario de la Marina* (DM), 3 de noviembre de 1895, p. 2.

## Trayectoria en la Armada de la cañonera *Guardián*, antiguo yate *Aztec*

El 3 de diciembre de 1895, el comandante en jefe de la isla de Cuba informó sobre la disposición de los buques de la flota española, según la cual los cañoneros *Dardo* y *Guardián* operaban en la costa sur, desde Batabanó hasta Cienfuegos<sup>19</sup>.

El 24 de abril de 1896, el general Muña de Manzanillo informó de su regreso de Zanja. Una pequeña escuadra española de cuatro cañoneros (*Guardián*, *Centinela*, *Indio* y *Gaviota*), junto con dos pequeños remolcadores, había regresado de una misión para aliviar el bloqueo de ese fuerte. Los rebeldes se retiraron inmediatamente después de que la escuadra española abriera fuego y un grupo de desembarco pusiera el pie en la zona de Pelayo y Estoro. La defensa del fuerte duró cinco días, durante los cuales fue asediado por hasta tres mil insurgentes de la provincia de Oriente, bajo el mando del comandante de campo Rodríguez. Según la Inteligencia española, también estaban allí los comandantes de campo Rabi, Zapote y Rojas, acompañando al gobierno autoproclamado. Un total de 211 proyectiles de 40 mm fueron disparados contra el fuerte desde dos cañones, uno al mando de Rabi y el otro descargado cerca de Guayaibal, junto con una tripulación de mercenarios estadounidenses. El fuerte, a pesar de carecer de agua, se defendió valientemente, rechazando tres ofertas escritas de rendición. Durante el asedio, dos de los miembros de la guarnición murieron y seis resultaron heridos. El enemigo perdió 33 hombres solo en el primer día, incluido el comandante de campo Peña. Muchos insurgentes resultaron heridos. Después de que los asaltantes huyeran, ochenta soldados del Batallón Unión los persiguieron hasta Jagüey y Camaniguan, donde descubrieron un gran campamento de insurgentes que habían sido evacuados apresuradamente hacia Guaymaro<sup>20</sup>. Los comandantes de los cañoneros fueron condecorados con el estado. La presentación fue apoyada por el general Weyler<sup>21</sup>.

El 12 de diciembre de 1896, la revista norteamericana *Rockland County Journal* escribió que la Gas Engine and Power Company y la Charles L. Seabury & Co acababan de terminar la construcción de una caldera acuotubular para el vapor (*sic*) *Guardián*, que se encontraba en La Habana. Teniendo en cuenta que, cuando el barco se hundió, sus motores y caldera habrían sufrido daños por el agua del mar, esto parece bastante

---

(19) *El Correo Militar*, 3 de diciembre de 1895, p. 2.

(20) *La Iberia*, 25 de abril de 1896, p. 3.

(21) *El Correo Español*, 25 de abril de 1896, p. 3.

lógico. Así que, al parecer, en la segunda quincena de diciembre, el *Guardián* fue sometido a reparaciones en La Habana para proceder a su reemplazo.

El 19 de enero de 1897, después de que el cañonero *Relámpago* fuera hundido por una mina, el *Guardián* y el *Centinela* recorrieron la costa en pos de posibles sobrevivientes, pero la búsqueda resultaría del todo infructuosa<sup>22</sup>.

El 12 de junio de 1897, el periódico *Correo de Madrid* publicó el plan de viajes de la flota española para 1897-1898. Según él, el *Guardián* se encontraba estacionado en Cuba entre veinticinco cañoneros de tercera<sup>23</sup>.

El 7 de agosto de 1897, el cañonero, al mando del teniente de navío Carlos del Camino y Vergara, cuando se encontraba en las inmediaciones de las islas de Cayo Romero e intercambiaba mensajes con el pontón fondeado *María*, vio cómo de repente era hostilizado desde la costa por un grupo de insurgentes. A pesar de que intentaba escapar del fuego dirigiéndose a la bahía, el *Guardián* se vio obligado a intervenir, abriendo fuego contra ellos (DM, 7/8/1897, p. 2).

El 16 de septiembre de 1897, el comandante de la base de La Habana informó de que, el día 4, las cañoneras *Alsedo*, *Madrid* y *Guardián* habían proporcionado fuego de cobertura para el desembarco de una fuerza de quinientos hombres en el río Juna. Debido a su poco calado, el *Guardián* pudo situarse muy cerca de la orilla fangosa, predeterminando el éxito de toda la operación<sup>24</sup>.

En enero de 1898, el general Pando llegó a Manzanillo, habiendo elaborado un plan detallado para obtener el control del río Cauto. Lamentablemente, no fue posible comenzar las operaciones de inmediato. El vapor *Pedro Pablo*, construido para operar en este río y utilizado activamente en operaciones de este tipo, en ese momento tenía una hélice rota y estaba a la espera de ser reparado. Los cañoneros *Guardián* y *Centinela*, que llegaron de puertos cercanos, también sufrieron daños y requirieron reparaciones. Solo los también cañoneros *Lince* y *Dependiente* estaban en condiciones de ser usados en combate<sup>25</sup>.

Lo más probable es que este mensaje se refiera a que se iniciaron algunas reparaciones importantes en el *Guardián*, que también resultó dañado durante el hundimiento. A juzgar por los datos sobre la batalla de Manzanillo, esta reparación no se completó antes de la batalla del 1 de julio de 1898.

(22) *El Día*, 19 de enero de 1897, p. 3.

(23) *Correo de Madrid*, 12 de junio de 1897, p. 1.

(24) *La Unión Católica*, 16 de septiembre de 1897, p. 2.

(25) *El Imparcial*, 26 de enero de 1898, p. 1.

El *Guardián* quedó inmovilizado debido a una avería en su motor y fue anclado en el puerto, donde sirvió como pontón armado durante las complejas reparaciones. Por este motivo, su dotación se redujo a un comandante y cuatro artilleros, que dieron servicio a su único cañón de 42 milímetros. Al parecer, en este caso el comandante es el comandante de la dotación de cañones. Por otro lado, el comandante del *María*, el teniente Ramón Navarro, debido a la reducción de las tripulaciones, también comandaba el *Cuba Española* y el *Guardián*.

Al maniobrar los barcos con bastante habilidad, el comandante de las fuerzas navales españolas en Manzanillo, teniente 1.º Joaquín Gómez de Barreda, obligó a los estadounidenses a luchar contra ellos, dejando a resguardo del fuego a los pontones y al *Guardián*, que podía disparar libremente contra el enemigo. Tras una hora de duelo de artillería, los norteamericanos se retiraron, habiendo recibido once impactos directos. Las pérdidas totales del lado español fueron dos muertos, diez heridos y cuatro conmocionados. Entre los conmocionados figuraba un miembro de la dotación del *Guardián*.

La segunda batalla tuvo lugar el 1 de julio. Como los informes norteamericanos indicaban que el enemigo había sido completamente destruido, los cañoneros auxiliares *Scorpion* y *Osceola* fueron enviados a reconocer Manzanillo. Esta vez la batalla se redujo a un tiroteo a una distancia de unos 2.500 metros, durante el cual el *Scorpion* recibió doce impactos que no le causaron daños significativos. Los norteamericanos respondieron al fuego dañando al pontón *María*, y varios proyectiles explotaron en la ciudad. El *Guardián* no sufrió daños en esta batalla.

La tercera batalla de Manzanillo tuvo lugar el 18 de julio. Poco antes, al darse cuenta de que los norteamericanos repetirían el ataque, Joaquín Gómez de Barreda ordenó que el *María* y el *Cuba Española* fueran trasladados para cubrir la bahía en sectores más ventajosos. Y, como los españoles sufrían una grave escasez de municiones, el *Guardián* fue desarmado y las municiones restantes se redistribuyeron entre otros barcos. Nuestro barco, nuevamente, sobrevivió a esta batalla. Los estadounidenses, habiendo destruido la escuadra enemiga, no desembarcaron tropas ese día, por lo que el puerto quedó en manos de los españoles (CALLEJA LEAL: 2023).

El 1 de agosto de 1898, el lado español reconoció la pérdida de diecisiete barcos en la zona de Santiago de Cuba, Guantánamo, Mayarí, Nuevitas, Casilda y Manzanillo. Entre ellos se encontraba el cañonero *Guardián*, de 65 toneladas<sup>26</sup>.

---

(26) *La Época*, 1 de agosto de 1898, p. 2.

El 13 de diciembre de 1898, el *Guardián* fue dado de baja de manera oficial en la Armada española. Como el buque estaba inoperativo y desarmado, se lo consideró «no combatiente», por lo que quedaba pendiente su devolución a su legítimo propietario.

El destino del *Guardián* después de la batalla se describe en parte en la citada obra de M. Gálvez Aguilera. Después de las batallas por Manzanillo, el *Guardián* fue encontrado abandonado en aguas poco profundas. Tras ser reflotado, se lo condujo a la aduana de Cienfuegos, donde se verificaría su entrega a Antinógenes Menéndez, que decidió donarlo a las incipientes fuerzas navales



Fig. 12. El *Guardián* en Manzanillo

cubanas, donde acabaría sirviendo con el nombre de *Ignacio Agramonte* o, simplemente, *Agramonte*.

El mismo autor señala que disponía de una máquina de vapor de doscientos caballos, alcanzaba una velocidad de diez nudos y poseía una autonomía de quinientas millas. Armado con un cañón Hotchkiss de 37 mm (GÁLVEZ AGUILERA: 2007, p. 333), la dotación la completaban veinticuatro hombres.

### **El guardacostas *Agramonte*, último avatar del *Aztec***

En 1902 se creó en Cuba un servicio de guardacostas que estuvo integrado por una serie de pequeñas y variopintas embarcaciones que habían pasado a manos de la administración cubana por diversas circunstancias; entre ellas figuraban los tres antiguos cañoneros españoles *Maceo*, *Agramonte* y *Céspedes*.

El 2 de julio de 1903, el ministro de Hacienda anunció la asignación de un préstamo de 1.761 pesos y 45 centavos para la compra del *Agramonte*, a fin de emplearlo como guardacostas (DM, 2/7/1903). Es claro, pues, que el ex-*Guardián* recibió su nuevo nombre mientras estuvo en servicio en la aduana de Cienfuegos.

Ya en febrero de 1904, y con ocasión de poner las autoridades portuarias de Manzanillo a la tripulación del barco noruego *Engen* en cuarentena

al sospecharse que portaba la fiebre amarilla, se asignaría al *Agramonte* su vigilancia. Este servicio recibiría el reconocimiento del presidente de la República, que expresó su agradecimiento tanto al comandante de nuestro buque protagonista como a los jefes médicos portuarios, señores Céspedes y Giralt, ya que, efectivamente, en el buque retenido se produjo un brote de fiebre amarilla por el que murieron tres de sus marineros (DM, 4/3/1904).

El 20 de septiembre del mismo año cambiaría de comandante, tomando el mando Alfredo Laborde (DM, 20/9/1904).

El 14 de mayo de 1906 colisionó con el remolcador *Zaldo*, si bien la falta de noticias sobre sus reparaciones nos hacen suponer que los daños en ambos buques serían de escasa importancia (DM, 15/5/1906).

El 15 de febrero de 1909, bajo el mando de Eduardo Quinto, que había tomado posesión del mismo tres días antes (DM, 12/2/1909), sería enviado a aguas del cabo de San Antonio al conocerse que el buque italiano *Antonia Mazzella* había encallado. Sin embargo, una vez llegado al lugar del siniestro, el *Agramonte* comprobó con satisfacción que el *Mazzella* había conseguido zafarse del banco de arena por sus propios medios, por lo que no fue necesario prestarle ningún auxilio (DM, 16/2/1909).

El 19 de abril del mismo año apresó a una goleta en las inmediaciones del puerto de Batabanó, por llevar contrabando (DM, 20/4/1909). A finales de abril se anunció que el *Agramonte*, acompañado por su homólogo *Alacrán*, se destacaría a aguas de la zona este y sur de Batabanó (DM, 28/4/1909) para, a partir del primero de mayo, situarse en una zona restringida cercana a la localidad (DM, 1/5/1909). El día 7 se recibió una aclaración de la orden en la que se disponía que el *Agramonte* debía operar en la zona desde Batabanó (que sería su base) hasta la isla de Pinos (DM, 7/5/1909).

El 26 de agosto de 1909, a consecuencia de la desaparición del pesquero *Bella Anita* en aguas de Bailén, los pescadores de la localidad organizaron una misión de búsqueda, en la que participaron varias embarcaciones que zarparon de aquel puerto esa misma noche, a las que se unió a la mañana siguiente el *Agramonte* (DM, 27/8/1909). Pero pronto nuevos embates de los elementos vinieron a confirmar la pérdida, ya que el día 30 de agosto se recibió un aviso de que un gran buque se había hundido cerca de Nueva Gerona, y que una docena de cadáveres habían aparecido en la playa cercana. El 31 de agosto, por orden del ministro, partió hacia Nueva Gerona el cañonero *Veinte de Mayo*. El *Agramonte* y el *Alacrán*, por su parte, fueron los encargados de inspeccionar la costa, donde probablemente se encontrarían otras víctimas del desastre (DM, 31/8/1909).

El 30 de agosto de 1909, tras recibir noticias del supuesto naufragio del vapor *Nicolás del Castaño*, el *Agramonte*, comandado por Eduardo Quintos

Ruiz, partió de Surgidero de Batabanó. El propósito de la salida era confirmar la autenticidad del naufragio y prestar la ayuda necesaria. El buque inspeccionó las playas y bahías de la zona de Piedra, Guano, Trabuco, Largo, Rosario, Cantileo, Avals y Hieacos, sin resultado. El 3 de septiembre recalaría en el puerto de Nueva Gerona, en Pinos, para reabastecerse de carbón y agua. Aquí fue informado de que en la costa sur de la isla habían aparecido cadáveres y objetos que, presumiblemente, serían identificados como evidencia del desastre. A las once de la mañana, el buque levó anclas y llegó al lugar designado en Caleta Grande al anochecer. Allí echó el ancla, tras lo cual recibió noticias de que ya habían sido enterrados dieciocho cadáveres recogidos en Sabanas del Diablo. Al amanecer del 4 de septiembre, el buque levó anclas y se dirigió al lugar donde se habían encontrado los cadáveres arrastrados por la corriente. A las ocho de la mañana se aproximó a Caleta del Infierno, donde presumiblemente el *Nicolás del Castaño* se había hundido. Sin embargo, los fuertes vientos y el oleaje desaconsejaron que el *Agramonte* permaneciese durante mucho tiempo en la zona. En relación con esto, considerando cumplida su misión, el comandante ordenó regresar a Nueva Gerona y, de allí, a Surgidero de Batabanó (DM, 6/9/1909).

El 18 de septiembre de 1909, un fuerte huracán azotó las costas de Cuba. El *Agramonte* fue enviado a la zona del desastre para socorrer a los damnificados. El 19 de septiembre, su comandante, Quintos, informó al ministro:

«El buque guardacostas que me fue confiado realizó el viaje a Cortés sin incidentes. Hoy recorrí la costa en dirección a Batabanó. En Bailén el muelle quedó totalmente destruido y el barco *María* se perdió, en Coloma los pesqueros *Sebastián* y *Majana* perdieron sus mástiles, los buques *Amparito*, *Luisa*, *San Julián* y *Josefa* se hundieron, y los buques *Severino*, *Dolores*, *Vicenta*, *San Pedro*, *Santiago* y *Paula* fueron arrastrados a tierra. El destino incierto de las pérdidas *Elvira*, *Joven Julio*, *María Blanca*, *Giralda* y *Palomita*. Se han perdido innumerables embarcaciones» (DM, 20/9/1909).

El 22 de septiembre de 1909, el *Agramonte* condujo a Batabanó a los sobrevivientes del naufragio del *José Victoria* (DM, 22/9/1909).

Ya en el mes de octubre, y cuando el *Agramante* cruzaba las aguas de Pinos, la isla sufrió el embate de un huracán, por lo que, una vez pasado el meteoro, se dedicó a recorrer la costa y visitar los puertos de Vuelta Abajo con objeto de socorrer a los damnificados (DM, 15/10/1909). Más tarde, tras recibir informes de los efectos del huracán en la playa de Guanímar, se le dio orden de que zarpara de Batabanó y se dirigiera al lugar indicado

para prestar todo el auxilio posible. En su parte fechado el 14 de septiembre de 1909, el comandante, el citado señor Quintos, informó:

«En la bahía de Majana fue encontrado el barco pesquero *Soledad*, el cual quedó totalmente destruido. En sus inmediaciones se encontraron los barcos pesqueros *Merced*, *Hipólito*, *Decidido*, *Jardinero* y *Fé* (*sic*). En tierra en la zona de Cayo Leña se encuentran los barcos *Paloma* y *Jovellanos*. Dicen que los pueblos de Cortés y Punta Carta quedaron totalmente destruidos. La goleta *Ciudad de Cárdenas* fue encontrada en la costa a cuatro millas de Punta Carta» (ib.)

El 3 de febrero de 1911, el *Agramonte* arribaría a Cienfuegos para ser sometido a reparaciones menores (DM, 3/2/1911).

El 13 de mayo de 1911, la Jefatura de la Marina Nacional recibió un telegrama en el que se informaba de que el cañonero *Agramonte*, que se encontraba aproximadamente a noventa millas de Batabanó, había sufrido una avería en su planta motriz y se había visto obligado a varar. De inmediato se ordenó al buque guardacostas *Martí* acudir en auxilio del cañonero averiado y remolcarlo hasta Batabanó. Junto a él, el 1.º ingeniero del cañonero *Yara*, Juan Díaz, se dirigió al punto indicado para levantar un informe sobre el estado de la máquina (DM, 13/5/1911). Según lo que trasladó el 16 de mayo, la avería no se podía achacar a negligencia de ningún miembro de su dotación (DM, 16/5/1911).

A principios de octubre de 1911 se produjo un brutal asesinato en Cayo Coco, provincia de Pinar del Río, que tuvo gran eco en la prensa cubana. Como el 4 de octubre uno de los oficiales recibió una carta anónima con los detalles del crimen, por orden del comandante en jefe de la Marina Nacional, el comandante del cañonero *Agramonte*, Eduardo Quintos, recibió el orden de trasladarlo al lugar del asesinato para que se hiciera una reconstrucción de los hechos. El oficial estaba acompañado por cinco personas. El día 6 por la noche partió el grupo y el 7 por la mañana ya estaba allí para ejecutar la diligencia (DM, 25/10/1911).

Como es sabido, en 1912 se produjo en Cuba un levantamiento de la población negra en protesta contra la corrupción. Durante la asonada, los cañoneros *Martí* y *Agramonte* vigilaron la costa sur de la Vuelta Abajo. La costa oriental, por su parte, estuvo custodiada por los buques *Hatney*, *Yara*, *Veinte de Mayo*, *Céspedes* y *Baire* (DM, 1/6/1912).

El 5 de septiembre de 1912 toma su mando Francisco Díaz Ramos (DM, 5/9/1912).

El 26 de junio de 1914, el patrón de la goleta *Mattie Pamtoja* pidió ayuda al *Agramonte* cuando dos de sus embarcaciones menores naufragaron, acudiendo nuestro buque protagonista a su auxilio (DM, 26/6/1914).

El 13 de julio de 1914 tuvo lugar en Cuba un hecho que tuvo un gran seguimiento en la prensa: el asesinato del ciudadano norteamericano Duricami Campbelle por parte del cubano Víctor Pérez. Las circunstancias de la investigación harían correr ríos de tinta. El *Agramonte* también apareció en estos hechos. Salió de Batabanó en la tarde de ese día y se dirigió a la isla de Pinos. A bordo se encontraban el fiscal que dirigía la investigación judicial, así como varios militares de la Guardia Rural a las órdenes del teniente Alfredo Suárez (DM, 14/7/1914).

El 30 de abril de 1915 se publicó la lista de comandantes e ingenieros jefes de los buques de la flota. El *Agramonte* por aquellas fechas lo mandaba el alférez Antonio Quintana Choca (DM, 30/4/1915).

El 16 de agosto de 1915, tan pronto como se supo del supuesto hundimiento del vapor *James Campbell*, el ministro del Interior en funciones, Dr. La Guardia, se puso en contacto con el comandante de la flota con el fin de asignar un buque para socorrer a los naufragos. Sin embargo, este último respondió que no había barcos disponibles en la zona. Así pues, el *Agramonte* se encontraba en algún lugar de la zona de Cienfuegos en misión hidrográfica, y su ubicación exacta se desconoce en la actualidad. Otro cañonero, el *Martí*, estacionado cerca del supuesto lugar del suceso, también había zarpado con anterioridad de Batabanó con destino a Ganimar, donde se suponía que prestaría ayuda al cañonero *Matanzas* (DM, 16/8/1915), que había encallado.

Al final resultó que el *James Campbell* había encallado también, siendo el *Agramonte* el que acudió para liberarlo y remolcarlo hasta Batabanó. En la maniobra recibiría la asistencia del cañonero *Matanzas*, el cual, tras liberarse por sus propios miembros de su particular varada, colaboró, como decimos, en el rescate (DM, 17/8/1915).

Al día siguiente, el *Agramonte* recibiría órdenes de partir hacia Nueva Gerona, en la isla de Pinos, donde, según las informaciones, otro vapor había resultado averiado. Desde allí, su comandante telegrafió que ese vapor era el *Reina de los Ángeles*, y como no era necesario que permaneciera más tiempo allí, recibió órdenes de regresar a Batabanó y realizar reconocimientos en otra parte de la costa (DM, 20/8/1915).

Un informe de la Administración Nacional de la Marina, publicado en 1916, señaló que durante el bienio 1915-1916 se había gastado en buques, en diferentes reparaciones, 3.249 dólares (DM, 17/7/1916).

El 12 de noviembre de 1917, el cañonero *Agramonte* regresó de su crucero y a continuación se dispuso su recorrida (DM, 13/11/1917), pero sospechamos que, al reconocerse su casco y comprobarse lo costoso que sería volver a ponerlo en servicio, el buque jamás volvería a navegar.

Respecto a la fecha de exclusión del *Agramonte* de las listas de la flota, no encontramos la fecha exacta. La última vez que el celeberrimo anuario *Jane's Fighting Ships* lo reseñó fue en su edición de 1920, pero es poco probable que esto indique una fecha exacta, ya que no se publicaba todos los años.

La publicación cubana *Lista oficial de los buques mercantes-cubanos* de 1915<sup>27</sup> dice que entre los «buques de la Marina Nacional» figura el cañonero *Agramonte*, con señal distintiva GQNT, tun desplazamiento de 29 toneladas y 1903 como año de entrada en servicio. Esta entrada muestra claramente que el desplazamiento de 65 toneladas mencionado en las fuentes españolas es erróneo, como hemos demostrado antes. Una entrada similar se encuentra en la misma publicación para 1918 y 1920.

Pero la edición de 1921 complementa la información sobre el *Agramonte* afirmando que su rango era «tercera». No hay información sobre el barco después de 1921, por lo que se puede suponer que fue eliminado de la lista de la flota alrededor de 1922.

### Bibliografía

- CALLEJA LEAL, Guillermo (2023). 1898: los combates navales de Manzanillo. *Revista de Historia Naval*, 159, 67-84.
- CARO GUTIÉRREZ, Santiago (2016). *Victorias olvidadas. Las cañoneras españolas en Cuba y Puerto Rico, 1895-1898*. Utrera (Sevilla), edición del autor.
- GÁLVEZ AGUILERA, Milagros (2007). *La Marina de Guerra en Cuba (1909-1958)*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.

### Publicaciones oficiales

- *Annual List of Marchant Vessels of the United States, with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation* Government Printing Office. Washington, años 1893-1895;
- *Estado general de la Armada para el año de 1897*. Madrid, Imprenta Real;
- *Lista oficial de los buques mercantes cubanos*. La Habana, La Propagandista, 1915.

### Publicaciones periódicas

- *The American Yacht List*. Nueva York, E.P. Coby & Co., años 1890-1893
- *Rockland County Journal*
- *Nyack Evening Star*
- *The New York Times*.

---

(27) Véase *Lista oficial de los buques mercantes cubanos*. La Habana, La Propagandista, 1915.

**Jurisprudencia**

- *The Sam Sloan. Dinniny v. the Sam Sloan // The Federal Reporter. Volume 65. Cases Argued and Determined in the Circuit Courts of Appeals and Circuit and District Courts of the United States. February-April, 1895. St. Paul, West publishing Co., 1895. pp. 125-127.*

**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.*

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Ignacio y Ladislao MOLLÁ AYUSO  
Comandantes de Infantería (ET) retirados  
Madrid, España  
Recibido: 02/09/2025 Aceptado: 09/09/2025

## LA HISTORIA VIVIDA

### **Cuando dejamos Guinea Ecuatorial en 1969. La decisiva intervención de la Armada**

Como otras muchas familias de marinos, y por los diversos destinos de nuestro padre –el capitán de navío José Mollá Maestre–, tuvimos la oportunidad de vivir en Guinea Ecuatorial cuando era una región española.

Fernando Poo y Río Muni fueron, junto con el Sáhara, las últimas provincias que tuvo España en tierras africanas. La independencia de Guinea, que se produjo el 12 de octubre de 1968, se tornó desastrosa apenas cinco meses después, desembocando en una salida angustiada y precipitada de cerca de siete mil compatriotas, algunos de los cuales dejaron atrás toda una vida y un patrimonio imposible de calcular, teniéndose que lamentar incluso la pérdida de la vida de un empresario español. Fue

la mayor evacuación llevada a cabo por nuestras Fuerzas Armadas (los ejércitos de tierra, mar y aire y la Guardia Civil) a lo largo de su historia; y, a pesar de la poca ayuda recibida desde la propia metrópoli, gracias al comportamiento y entrega ejemplares de aquellos militares y guardias civiles, entre todos escribieron una página de la historia de España tan desconocida como brillante.

En los casi doscientos años en que Guinea estuvo bajo pabellón español, la presencia de la Armada fue constante. Tras el Tratado de El Pardo, firmado por España y Portugal en 1778, por el que ambas coronas se intercambiaban territorios, las fragatas *Santa Catalina* y *Nuestra Señora de la Soledad* y el paquebote *Nuestro Señor Santiago*, en junio de aquel año, tomaron posesión de aquellas tierras, trasladando desde Montevideo una expedición que, al mando del brigadier de Infantería Felipe de los Santos, estaba compuesta por infantes de marina y fuerzas del ejército de tierra. Cuando dejamos Guinea Ecuatorial, en abril de 1969, levaron anclas por última vez la fragata *Pizarro* y la corbeta *Descubierta*, que se unieron, para regresar a la Península, a la flota naval de la Operación Ecuador (el crucero *Canarias*, los transportes de ataque *Aragón* y *Castilla* y el petrolero *Teide*), sellando una historia memorable rubricada por muchos buques de nuestra Marina en aquellas aguas africanas.

Los hechos protagonizados por las unidades y personal de nuestra Armada –objeto de nuestro relato– entre octubre de 1968 y abril de 1969, tuvieron una decisiva importancia durante la crisis desatada tras alcanzar la presidencia de la nueva República de Guinea Ecuatorial Francisco Macías. Para entenderlo mejor, se hace necesario conocer, siquiera de manera sucinta, el contexto histórico.

La época colonial de la Guinea Española arranca en 1778, y cuando la ONU, en 1965, aprobó una resolución por la que las potencias europeas debían promover la independencia de sus respectivas colonias, España cambió el estatus de su territorio dividiéndolo primero en dos provincias y, más tarde, otorgándole la autonomía del resto de las provincias españolas. Todo ello con el propósito de eludir la resolución de la ONU o, al menos, de tratar de crear con Guinea un Estado libre asociado que tal vez hubiera sido bueno para ambas naciones.

Pero Naciones Unidas se mantuvo firme en su decisión, y España se vio en la tesitura de tener que organizar un referéndum de independencia, diseñar una Constitución para la nación emergente, legalizar los partidos políticos y, finalmente, proceder a implementar un proceso para elegir el primer presidente de la República. Toda una paradoja, porque en España ese proceso electoral no vería la luz hasta siete años más tarde, una vez fallecido el jefe de Estado, Francisco Franco.

En los casi dos siglos de dominio colonial, se puede afirmar que la relación de España con los guineanos fue buena; salvo momentos puntuales de abusos –doscientos años dan para mucho–, la metrópoli nunca practicó una política supremacista hacia los nativos, si bien sí necesitó ejercer cierta tutela intelectual para alfabetizar a la mayoría de los guineanos y erradicar costumbres y tradiciones ancestrales y tribales.

Las producciones de cacao, café y madera hicieron de Guinea uno de los territorios más prósperos de África. Su producto interior bruto figuraba entre los mayores del continente, aunque existía un desequilibrio entre los ingresos de los colonos y los de los nativos, motivado en gran parte porque estos eran reacios a asumir responsabilidades, a pesar de que España –con su espíritu de tutela– siempre se afanó en formar y educar por igual a todos los habitantes de las provincias sin distinción alguna.

Nuestra nación intentó abordar el proceso independentista de Guinea en las mejores condiciones posibles, creando un marco de colaboración y tratando siempre de asegurar el buen entendimiento de ambas partes, en un entorno en el que el movimiento nacionalista en la colonia era poco significativo, si lo comparamos con otras muchas naciones africanas, cuando le llegó su independencia.

Las condiciones para hacer posible la transferencia de poderes y la independencia real del nuevo pueblo guineano se plantearon desde un posicionamiento español extremadamente generoso; y, a pesar de las graves circunstancias que sobrevendrían, el balance al dejar definitivamente aquellos territorios se puede considerar modélico si lo comparamos con las salidas del resto de las potencias europeas con presencia en África.

Y, como ya se ha mencionado, nada de eso hubiera sido posible sin la decisiva intervención de los efectivos de las Fuerzas Armadas, que con sentido del deber, profesionalidad, prudencia y, en momentos puntuales, firmeza amortiguaron las muchas provocaciones, amenazas e insolencias del gobierno guineano, compensando a su vez con disciplina, pero mucha serenidad, las carencias de una diplomacia española superada por los acontecimientos.

España firmó con el nuevo gobierno guineano un acuerdo de transición generoso, como se ha comentado, que consistió en mantener la presencia española durante dos años, conservando por lo demás toda su estructura administrativa, así como sus profesionales en todos los ámbitos (médicos, profesores, técnicos...), que irían formando a los guineanos destinados a asumir esas funciones. También se aprobó algo tan importante –que después tendría una gran relevancia– como dotar a la nueva nación guineana para el año siguiente (1969) –la independencia se firmó el 12 de octubre de 1968– del mismo presupuesto anual que tenía cuando era parte de España.

Pero las buenas intenciones se truncaron cuando, contra todo pronóstico, tras el proceso electoral salió elegido presidente de la nueva Guinea Ecuatorial Francisco Macías, un demagogo delirante que había hecho carrera de la mano de España y que, cuando llegaron las elecciones, se alineó con el bando contrario. Este hecho generaría los polvos que traerían los lodos de nuestra traumática y peligrosa salida.

La raíz de ese contratiempo o la culpa de que España tuviera que ceder la jefatura de la nueva república guineana a Macías la encontramos en nuestro propio gobierno de la época. La política a seguir en las provincias españolas de Guinea –al igual que su futuro– era desde hacía demasiado tiempo motivo de controversia entre el vicepresidente del Gobierno y ministro de la Presidencia, almirante Luis Carrero Blanco, y el titular de Asuntos Exteriores, Fernando Castiella.

Y esa lucha intestina lamentablemente se reflejó también en los candidatos que España propuso a la presidencia de Guinea; nunca debieron ser dos: Bonifacio Ondó y Atanasio Endongo, candidatos respectivos de Carrero y Castiella, ya que dividieron el voto. A esto hay que añadir sus campañas electorales, en las que ambos pecaron de arrogancia y complacencia. Convencidos en todo momento de que el pueblo guineano votaría solo a los candidatos pro españoles, desdeñaron al candidato independentista, Francisco Macías. A diferencia de ellos, Macías, que estaba asesorado por el jurista y político García Trevijano –al que movía su conocida animadversión hacia el régimen de Franco–, sí supo articular una campaña electoral tan inteligente como demagoga que le llevó hasta la presidencia de la nueva república. Flaco favor nos hizo Trevijano a los miles de españoles allí residentes y a toda España como nación.

El mal ya estaba hecho, y si las circunstancias se agravaron muy pronto, fue también por la desidia e inacción de nuestro gobierno, que solo deseaba traspasar los poderes a la mayor brevedad posible, sin tener en cuenta a los miles de españoles que, abandonados a su suerte, solo contaron con la protección y apoyo de los setecientos efectivos de las Fuerzas Armadas allí destinados durante la crisis.

Ese era el contingente militar que contemplaban los acuerdos de transición firmados el día de la independencia, el 12 de octubre de 1968. En representación de España, ese día no acudió el jefe del Estado; tampoco quisieron estar presentes el vicepresidente Carrero ni el ministro Castiella, que delegaron esa tarea en el titular de Turismo, Manuel Fraga, quien cumplió con dignidad esa delicada misión. Para Macías, esas ausencias supusieron una afrenta diplomática; y así, mientras en las ciudades de Santa Isabel y Bata se firmaban las actas de independencia, grupos de incontrolados guineanos afines a Macías



provocaban serios disturbios callejeros, mostrando así su odio y desprecio a España.

Se había acordado que, tras la independencia, España dejaría en Guinea por un tiempo de dos años las denominadas Fuerzas Armadas Españolas (FAEs), constituidas, como se ha dicho, por unidades de la Armada, el Ejército de Tierra, el Ejército del Aire y la Guardia Civil, con el doble objetivo de garantizar la seguridad de la nueva república y mantener el orden interno. Durante este periodo de dos años, la Guardia Nacional de Guinea –antigua Guardia Territorial– iría asumiendo todas sus funciones, para crear así el embrión de las fuerzas armadas de la flamante república.

La estructura de las FAEs, tal como apareció publicada en el BOE del 28 de septiembre de 1968, un par de semanas antes de la independencia, aparece en el cuadro superior y, como se puede apreciar, a su cabeza se hallaba el coronel de Infantería Eduardo Alarcón.

Cuando la situación, en los primeros meses del año 1969, empezó a ser preocupante, nuestras Fuerzas Armadas, con sus diferentes capacidades y efectivos, se movilizaron para facilitar la evacuación de los españoles, que empezaron a ser perseguidos y en muchos casos torturados por turbas de guineanos. Llegar a los aeropuertos de Santa Isabel o Bata para poder salir de Guinea en el vuelo diario a Madrid de la compañía Iberia –antes de la crisis, la frecuencia de ese vuelo era semanal–, o conseguir un pasaje en los barcos de la Trasmediterránea, se convirtió en una cuestión de supervivencia para todos.

Veamos a continuación cómo fue el despliegue y la actuación de cada uno de nuestros tres ejércitos y de nuestra Guardia Civil durante estos difíciles momentos de la salida de España de Guinea, empezando por el instituto armado, por su tan destacado como necesario protagonismo, y terminando con nuestra Armada, objeto de este artículo y también, como se verá, protagonista ejemplar de todos estos sucesos.

### *La Guardia Civil*

Su labor fue determinante para evitar una masacre. Los campamentos de Bata y Santa Isabel, al mando de los capitanes Navarro y Abellán, sirvieron de refugio temporal a quienes, provistos apenas de una maleta con sus pertenencias personales, tenían que esperar angustiosas horas para poder salir de ese infierno que era Guinea. Además, la presencia de nuestros guardias, en un equilibrio muy complicado con las autoridades y la Guardia Nacional guineana, posibilitó desplazamientos y garantizó la seguridad de los españoles, sin tener que lamentar nada más que una desgraciada muerte, como ya se ha mencionado: la del joven empresario Juan José Bima –capataz en una de las empresas madereras del continente–, de tan solo veinticinco años. Cuando huía acompañado por su mujer, embarazada de seis meses, en una barcaza por el río Benito, junto a un grupo de españoles, un guardia guineano realizó disparos de fusil sobre ellos, y Bima, que iba al mando de la barcaza, no pudo protegerse, recibiendo un impacto de bala que le causó la muerte en el acto.

No es posible recoger en estas breves líneas la labor encomiable de la Guardia Civil durante esos meses de crisis. Pero hoy, más de cincuenta años después, podemos afirmar que si dejamos Guinea sin lamentar los episodios que padecieron otras potencias colonizadoras (guerras civiles, asesinatos, torturas...), fue en buena parte gracias a la profesionalidad y entrega de nuestro benemérito cuerpo en aquellas tierras.

### *El Ejército del Aire*

El pequeño destacamento del que se disponía en los últimos momentos en Guinea (dieciséis efectivos, al mando del teniente Eytor, y con apenas tres aviones operativos) facilitó diversas misiones muy necesarias durante la crisis. Las avionetas CASA 127, muchas veces al mando de los dos oficiales del destacamento, realizaron traslados de autoridades y misiones específicas de alta importancia y riesgo. Por otra parte, el avión modelo T-26,

reforzado en su artillería, estuvo dispuesto en todo momento y fue activado en una ocasión concreta –que detallaremos más adelante–. Su poder disuasorio resultó crucial para devolver la calma cuando, merced a la crisis del orden público, la seguridad de nuestros conciudadanos se vio más comprometida.

### *El Ejército de Tierra*

Ostentó el mando de las FAEs, como ya se ha apuntado, el coronel de Infantería Eduardo Alarcón. Cuando la situación se tornó preocupante, trasladó su puesto de mando de Santa Isabel a Bata embarcado en la corbeta *Descubierta*; el hecho de que el presidente guineano, Macías, junto con el consulado de España, estuvieran en el continente hizo aconsejable que el mando de nuestras Fuerzas Armadas se situara en sus inmediaciones.

Los oficiales y suboficiales del Ejército de Tierra vivieron una situación muy complicada, puesto que se mantuvieron al mando de las cinco compañías de la Guardia Territorial, ya reconvertidas en la Guardia Nacional, siendo estas unidades el embrión de las fuerzas armadas de la recién creada República de Guinea. Si los acuerdos de transición, firmados desde la confianza mutua entre las dos naciones, se hubieran cumplido, nuestros mandos del Ejército de Tierra habrían permanecido dos años al mando operativo de esas unidades, aunque dependiendo en última instancia del gobierno guineano.

Eso era lo previsto, de forma que ese periodo debería haber servido para completar una doble función: por una parte, garantizar la seguridad de Guinea a nivel internacional y, por otra, mantener el orden interior en una labor de carácter policial, para lo que contarían también con el refuerzo de las compañías móviles de la Guardia Civil. Y no hay que olvidar que nuestros mandos militares seguirían actuando como instructores de los suboficiales y guardias indígenas que integraban aquellas unidades, con el objetivo de que, progresivamente, se procediese al necesario relevo de los mandos españoles por los propios guineanos.

Entre los mandos del Ejército de Tierra cabe destacar al teniente de Infantería Rafael de Cárdenas, que dirigió una heroica evacuación de veinticinco españoles –entre ellos, mujeres y niños– recorriendo con un convoy de tres vehículos una distancia de 145 kilómetros en la zona continental, entre las localidades de Evinayong y Bata, a través de la selva. El convoy se vio siempre hostigado, e incluso tiroteado, por una enfurecida multitud guineana. De igual manera es digno de mencionar que varios

oficiales fueron injustamente detenidos por la Guardia Nacional, entre ellos el capitán de Ingenieros Ángel Sevillano, quien, encerrado y abandonado en una prisión, sufrió un calvario de seis días durante los que tuvo que beber su propia orina para sobrevivir.

### ***La Armada***

El contingente de la Armada durante los seis meses de crisis vividos en Guinea, como se recordará, estaba compuesto por las dotaciones de la fragata *Pizarro*, al mando del capitán de fragata José Mollá, y de la corbeta *Descubierta*, cuyo comandante era el capitán de corbeta Aurelio Arcos; además, habría que sumar al comandante naval, el teniente de navío Bravo Nuche.

A modo de resumen, los acontecimientos más relevantes protagonizados por nuestra Armada en aquellos dramáticos días que se detallan más adelante fueron:

1. el plan de operaciones elaborado por la fragata *Pizarro*, con las medidas a tomar al agravarse la situación de los españoles perseguidos, detenidos y amenazados por las Juventudes de Macías;
2. el plan diseñado por el gobierno español para garantizar la seguridad y evacuación del contingente español que aún permanecía en Guinea;
3. el rescate *in extremis* de ocho religiosas concepcionistas amenazadas por guineanos incontrolados;
4. la intervención de los buques de la agrupación naval desplazados desde España como parte integrante de la Operación Ecuador.

Con la llegada del año 1969, el clima de tensión en Guinea fue aumentando gradualmente. El presidente Macías, contrariado por el caos económico en el que se encontraba la nueva república –a pesar de la generosidad española otorgando a Guinea el mismo presupuesto anual de ejercicios anteriores–, comenzó una campaña de discursos difamatorios contra España, que se tradujeron en constantes amenazas y desaires diplomáticos contra la colonia española.

Un suceso concreto actuaría de mecha incendiaria para todo lo que estaba por llegar: la denominada «guerra de las banderas», ocurrida a mediados del mes de febrero de 1969. Fue un acto de provocación por el que Macías pretendió que España quitara alguna de las enseñas nacionales que ondeaban en los edificios oficiales, sin fundamento alguno y sin

preservar los obligados procedimientos diplomáticos. Ante la negativa española, se generó un conflicto que desataría la ira del dictador, quien a partir de ese suceso proclamó el estado de emergencia en el país –durante el que se intensificaron los controles sobre la población española, que tan solo deseaba poder salir con vida de allí– y, lo que fue peor, se espoleó a las Juventudes macistas para que sembraran el terror por las calles.

Pero el punto álgido de la escalada de tensión se alcanzó en la madrugada del 5 de marzo, con un frustrado golpe de Estado para derrocar a Macías orquestado por su propio ministro de Asuntos Exteriores, Atanasio Ndong, apoyado por sus seguidores. España no colaboró militarmente con los sublevados, si bien es cierto que conocía de antemano sus intenciones, según relató Miguel Herrero de Miñón –entonces un joven jurista, asesor del Ministerio de Asuntos Exteriores español–, quien en su obra *Memorias de estío* dejó escrito: «... en una reunión secreta el día 25 de febrero, Ndong e Ibongo me comunicaron que proyectaban la incapacitación de Macías y la formación de un gobierno de salvación nacional». Este hecho desataría la ira del dictador, que ejecutó a ambos dirigentes políticos y comenzó una represión sin cuartel contra todos sus opositores, a quienes asesinaba sin compasión; mientras, declarado el estado de emergencia en el país, la persecución a los españoles se incrementaba en un ambiente de absoluto terror. El día 6 de marzo, la situación en Santa Isabel se agravó hasta tal punto que el capitán de fragata José Mollá, jefe accidental de las FAEs por ausencia del coronel Alarcón –que se encontraba en aguas de Bata, con su puesto de mando en la corbeta *Descubierta*–, ideó un plan de operaciones –con conocimiento del coronel– para intervenir militarmente en la isla si el gobierno guineano no frenaba la persecución y maltrato a los españoles. Así lo relataba el propio capitán de fragata Mollá en el informe que redactó durante los trece días en que estuvo como jefe militar de la isla:

«Empiezan a salir a la calle las juventudes de Macías. Van uniformadas, pero sin armas. Levantan una barricada y montan un control en la autopista al aeropuerto para evitar o controlar la salida de españoles en avión. Al mismo tiempo se producen las primeras detenciones de españoles por esas juventudes; son detenciones al parecer indiscriminadas, detienen al español que va por la calle, le golpean y lo llevan a la cárcel ante la pasividad de la Guardia Nacional y la Policía Gubernativa. Entre los detenidos golpeados están el jefe de Correos, Sr Ávalos y el capitalista Jesús Mora de la firma Mora y Mallo. Baselga –jefe de Negocio de la Embajada de España en Guinea– inicia una enérgica reclamación diplomática con Bossio –vicepresidente del primer gobierno guineano– mientras yo le advierto a Oyono –ministro de Obras Públicas– que si no restablece el orden inmediatamente y se libera a los dete-

nidos intervendré con las Fuerzas Españolas, las cuales, si las necesita, pongo a su disposición. Regreso a bordo y alerta a las Fuerzas para ocupar Santa Isabel si la gestión diplomática no da resultado y la seguridad de los españoles empieza a estar en peligro. La Guardia Civil se prepara, así como el avión T-6».

El resultado de esa actitud de firmeza ante la gravedad de los acontecimientos lo explica el a la sazón teniente de navío jefe de operaciones de la fragata *Pizarro*, Miguel Fernández. En un artículo suyo publicado en el año 2006, en la revista digital *Ferrol Análisis*, siendo almirante lo relata así:

«La realidad fue bastante dramática. Al tener noticias de la detención de civiles el CF. Mollá trató de ponerse en contacto con el ministro Oyono, pero este rehusó ponerse al teléfono. Al cabo de varias intentonas el CF. Mollá, personalmente en el teléfono le dijo al Ayudante Militar que era un alférez formado en la Academia de Zaragoza: “si en cinco minutos no me llama el ministro, ya no es necesario que llame, tú eres militar y sabes lo que quiere decir eso”. A continuación, se volvió hacia mí diciendo: “Miguel, prepara el Plan de Operaciones, si no llama, comenzamos en cinco minutos”.

No sé cuál sería el resultado de las gestiones diplomáticas o si su materialización coincidió en el tiempo con aquellos minutos angustiosos que vivimos en su camarote el comandante y yo, lo que sí puedo afirmar es que muy poco antes de cumplirse el plazo sonó el teléfono, hablamos con el ministro y los civiles fueron puestos en libertad poco después».

Con el respaldo de sus Fuerzas Armadas, y a pesar de las muchas y graves dificultades con las que se encontraron los españoles en Guinea –motivadas por esa actitud hostil y amenazante de los guineanos–, los casi siete mil civiles pudieron poco a poco abandonar, por barco o por avión, aquellas tierras, y lo hicieron con tanto miedo como tristeza por lo mucho que allí dejaban –en algunos casos, toda una vida–.

A principios de marzo de 1969 se hacía necesario buscar la forma de repatriar también a todos los integrantes de las Fuerzas Armadas aún desplegados allí, que seguían cumpliendo esa labor de seguridad y mantenimiento del orden en tanto quedara un solo español que deseara salir de Guinea. Por eso se diseñó y activó la Operación Ecuador, consistente en una flota naval que permitiera evacuar a los últimos efectivos en tierras guineanas.

La casualidad hizo que, en esos primeros días del mes de marzo, una escuadra de buques de la Armada se encontrara atracada en el puerto de Las Palmas, recién terminado el ejercicio Atlántida 69, unas maniobras de adiestramiento combinado hispano-francés en las que habían participado

cinco barcos y cuatrocientos hombres. A esa agrupación se le dio orden de dirigirse, con la máxima discreción y en silencio radio, a aguas de Guinea para llevar a cabo la citada Operación Ecuador. El contingente de esta operación estaba compuesto por

- el crucero *Canarias*;
- los transportes de ataque *Castilla* (de personal) y *Aragón* (de material);
- el petrolero *Teide*;
- una fuerza de desembarco constituida por
  - trescientos infantes de marina con armamento ligero, sin vehículos;
  - una unidad de zapadores anfibios;
  - la UOE (Unidad de Operaciones Especiales de la Armada);
  - elementos del Equipo Naval de Playa, así como de la Organización y Movimiento en Playa.

La flota se hizo a la mar el 3 de marzo, al mando del comandante jefe de la agrupación naval, el capitán de navío Delgado Manzanares, embarcado en el transporte de ataque *Aragón* y a quien acompañaban el embajador de España en Guinea, Pan de Soraluze, y algunos periodistas como Jesús Álvarez, de TVE.

La evacuación del personal y material y de los vehículos militares a embarcar en Guinea se llevó a cabo en dos fases. En la primera, la fuerza naval se dirigió a Bata, en el continente, donde en la playa situada junto al cuartel de la 1.<sup>a</sup> compañía de la Guardia Civil, y con el apoyo de las lanchas LDC, se procedió al primer embarque de sus efectivos y material, una vez que se arrió la bandera de España por última vez, en la que fue la provincia de Río Muni, tras una emotiva ceremonia.

Posteriormente, la agrupación naval, con orden expresa de realizar su cometido sin ostentación de fuerza, se dirigió a aguas de Santa Isabel, en una de cuyas playas, y con el arriado también de la Bandera, se embarcó a la 2.<sup>a</sup> compañía de la Guardia Civil, así como a los dieciséis integrantes del destacamento del Ejército del Aire, que lo hicieron junto con dos aviones ligeros y un helicóptero.

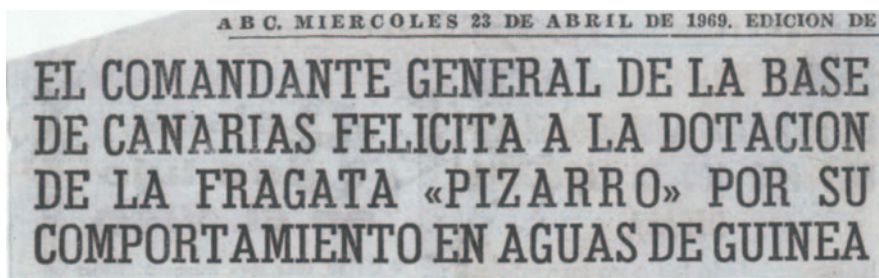
Esta agrupación de apoyo embarcó en total a 280 hombres y 230 vehículos, además de toneladas de munición y material diverso, a la vez que protegió en todo momento la evacuación de los últimos ciudadanos españoles, que embarcaban en los mercantes *Villa de Bilbao*, *Ernesto Anastasio*, *Ciudad de Toledo* y *Río Francolí*, fondeados o atracados tanto en aguas del continente como en la isla.

A las pocas horas de zarpar todos los buques rumbo a España, surgió un importante contrat tiempo: la necesidad de rescatar a dos religiosas españolas concepcionistas que, con otras seis guineanas, realizaban su labor docente en un colegio de Santa Isabel. Desde hacía algunos días, una turba de guineanos, deseosa de que España abandonara la ciudad, las acosaba con amenazas de violación o asesinato. Si no les había ocurrido aún ninguna desgracia era porque la Guardia Civil mantenía una pareja de protección desde el inicio de los tumultos, pero su salida allí era cuestión de horas, pues los guardias debían dirigirse con el resto de la compañía, cuando recibieran la orden, al lugar de embarque.

Se convocó una reunión urgente en la embajada, en Santa Isabel, a la que acudió personal militar y diplomático para estudiar la situación y donde se decidió proceder al rescate de las religiosas. Descartando el uso de la fuerza, se ideó un plan basado en la astucia que se encomendó a la dotación de la fragata *Pizarro*. Pero cuando las dos religiosas españolas conocieron el plan, se negaron con determinación a salir de allí sin el resto de sus compañeras guineanas. Eso podía originar un conflicto diplomático con el presidente Macías de dimensiones impredecibles, dado que ningún ciudadano guineano estaba autorizado a abandonar el país en esos días, bajo amenaza de grave condena. Pero el tiempo corría y no había margen para estudiar cómo proceder, de modo que se optó por rescatar a las ocho monjas del colegio con la esperanza de que, posteriormente, la vía diplomática resolviera qué hacer una vez asegurada la vida de aquellas mujeres.

La operación de rescate que se diseñó consistió en aprovechar la furgoneta de suministros logísticos de la fragata *Pizarro*, que disponía de salvoconductos para pasar los muchos controles situados en la ciudad, de manera que se dirigiera al colegio, metiera a las religiosas –previamente alertadas y vestidas de paisano– camufladas entre las mercancías que cargaba el vehículo, engañara a la guardia guineana y alcanzara su destino final, la *Pizarro*.

El viaje de ida y la carga de las religiosas se hizo sin novedad, pero al regreso, el cabo conductor y el marinero que le acompañaba –ambos discretamente armados– se encontraron con una situación muy delicada que puso en riesgo la misión. En los cuatro o cinco controles por los que tuvieron que pasar, la guardia guineana se limitó a detenerlos y comprobar el documento que les permitía transitar. Pero en el último de ellos, ubicado en la llamada «Cuesta de la fiebre», a tan solo unos cientos de metros de la escala de popa de la *Pizarro*, los guardias quisieron comprobar la carga. Al abrir el portón trasero, alguna de las religiosas debió de moverse... y



fueron detectadas. Afortunadamente, el marinero supo reaccionar con determinación, empujando al guineano fuera del vehículo, a la vez que el cabo conductor aceleraba y conseguía llegar al *Pizarro*, mientras el vehículo también era protegido por un grupo de infantes de Marina ya alertados para la ocasión.

La misión se cumplió con éxito y sin que se produjese ninguna baja. Por esta acción, y en general por su comportamiento durante la crisis de la independencia de Guinea Ecuatorial, posteriormente toda la dotación de la fragata *Pizarro* fue felicitada por el comandante general de la base de Canarias, publicándose la noticia en el diario *Abc* (véase arriba).

Con el rescate y el embarque de las religiosas, al día siguiente, el 5 de abril de 1969, la flota naval puso rumbo a España, cerrándose casi doscientos años de presencia española en Guinea. La Armada, junto con el resto de los militares, lo hizo con la cabeza bien alta y con orgullo, consciente de que, gracias a su profesionalidad y entrega, España dejó Guinea con muchas pérdidas materiales, pero con la satisfacción de saber que, excepto en el desgraciado caso del joven empresario Bima, se había salvaguardado la vida de los españoles y actuado con la firmeza y cautela que la tensa situación requería, evitando que en la independencia de Guinea se repitiera lo ocurrido a la mayoría de las potencias europeas en la descolonización de sus territorios, que dejaron a su marcha un reguero de sangre, terror y guerras civiles.

Muy al contrario, el papel que jugó España cuando abandonó Guinea, a pesar del comportamiento claramente mejorable de su gobierno, y gracias a la decisiva intervención de sus Fuerzas Armadas, bien se puede resumir con las declaraciones de Diallo Telli, el entonces secretario general de la OUA (*Organización de la Unidad Africana*), que fue quien vigiló los procesos independentistas africanos, siendo uno de los hombres más representativos del continente que, además, no se distinguía ciertamente

por su ternura hacia las antiguas potencias colonizadoras. Las declaraciones las realizó públicamente al representante de Franco, Sr. Fraga Iribarne, a quien aseguró: «Es la primera vez, en todos los años de mi gestión, que tengo que felicitar pública y privadamente a una potencia administradora».

Esperamos con estas líneas haber divulgado un capítulo de nuestra historia militar que sabemos es poco conocido. Hay que recordar, como se apuntaba al inicio, que se trató de la mayor operación de evacuación llevada a cabo por nuestras Fuerzas Armadas y la Guardia Civil en toda nuestra historia, con la que se consiguió repatriar a casi siete mil personas con el balance de un solo fallecido, el suceso más triste de esos difícilísimos seis meses. Hemos intentado describir lo ocurrido de la forma más completa, objetiva y justa posible, pero seguro que algún dato no será exacto o que se nos habrá escapado algún detalle, por lo que por anticipado pedimos disculpas.

La Armada, cuando dejamos Guinea Ecuatorial, rubricó junto con el resto de las Fuerzas Armadas una brillante página más de su historia, de la que podemos sentirnos orgullosos.

## NOTICIAS GENERALES

### LXXI Jornadas de Historia Marítima

**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**  
Departamento de Estudios e Investigación

**LXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA**  
21 y 22 de octubre de 2025  
Pamplona

**¿Viento en las velas?**  
**La cuestión logística y financiera**  
**y sus efectos en la historia de la Armada**

**INFORMACIÓN:**  
Departamento de Estudios e Investigación  
Instituto de Historia y Cultura Naval  
Tel: 91 812 44 27 / Correo: IHCN-de@indes.es  
<http://www.ihcn.de@indes.es>

Las Jornadas se celebrarán en el Salón  
de actos del Museo de Navarra  
C/ de Saco Domingo, 47  
31001 Pamplona

**ORGANIZA:**

**COLABORA:**

Organizadas por el Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval, en colaboración con el Gobierno y el Museo de Navarra, durante los días 21 y 22 de octubre de 2025 tuvieron lugar, en Pamplona, las LXXI Jornadas de Historia Marítima, bajo el título general «¿Viento en las velas? La cuestión logística y financiera y sus efectos en la historia de la Armada». Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del museo antedicho, en horario de tarde, conforme al siguiente programa.



### *Jornada I*

- Presentación: «El porqué de un título. Estado de la cuestión». Dr. Rafael Torres Sánchez (Universidad de Navarra), coordinador.
- Primera sesión:
- «Navarra en la logística de la Real Armada». Dr. Agustín González Enciso (Universidad de Navarra).
- «El insólito reto logístico de la jornada del Brasil (1624-1625)». Dr. David García Hernán (Universidad Carlos III).



La sesión se puede ver en el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=Os2F-Buq1k>

### *Segunda sesión*

- «La logística de la batalla de Lepanto». Dra. Magdalena de Pazzis Pi Corrales (Universidad Complutense).
- «La logística de los convoyes en la guerra de Independencia de Estados Unidos». Dr. Rafael Torres Sánchez (Universidad de Navarra).
- Debate y conclusiones.

La sesión se puede ver en el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=y3UAISKBI8g>

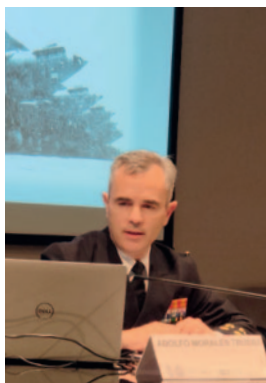
### *Jornada II*

#### Presentación

#### *Tercera sesión*

- «Aspectos logísticos de la batalla de Trafalgar». Dr. Manuel Díaz Ordóñez (Universidad de Sevilla).
- «La pérdida de la Escuadra en Santiago de Cuba». Coronel Santiago Acosta Ortega (IHCN).





La sesión se puede ver en el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=XAX98bVa9Iw>

#### *Cuarta sesión*

- «La batalla de Cavite y su preparación logística». Capitán de fragata Enrique Esquivel Lalinde (IHCN).
- «La logística de obtención y los programas navales del primer tercio del siglo XX». Coronel Adolfo Morales Trueba (Estado Mayor de la Armada).
- Debate y conclusiones
- Clausura.

La sesión se puede ver en el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=rJqIW-cSMkk>

#### **Premios Virgen del Carmen 2025**

Por Resolución 600/12026/25, del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada, se han otorgado los Premios Virgen del Carmen 2025.

Las categorías y los premiados son los siguientes.

#### ***Investigación histórica***

Resultaron premiados *ex aequo* don Pablo Ortega del Cerro, por *La Escuadra de Asia. Guerra, comercio e información en el ocaso de la*



primera edad global (1795-1803), y don Adolfo Morales Trueba, por *Historia naval de la Guerra Civil, 1936-1939*.

***Relato corto. «Relatando la mar»***

El galardonado fue don Federico García Rodríguez, por *El servicio es lo primero*.

***Dibujo infantil***

En esta disciplina, dotada con trofeo y diploma, resultó premiado el Colegio de Fomento Los Olmos, como centro de enseñanza con mayor número de alumnos participantes.



- en Primer Ciclo de Educación Primaria, el galardón recayó en el alumno Francisco Villaplana Navas (1.º curso) por su dibujo «La Armada en acción»;
- en Segundo Ciclo de Educación Primaria, en Juan Pablo Moreno Power (3.º curso) por «La flota de España».

## Juventud

En la modalidad «Joven investigador», esta disciplina se declaró desierta.

En la modalidad «Elabora tu cartel» fue galardonada Alejandra Janáriz Ferrándiz, del Colegio CEU San Pablo Montepíncipe, y la profesora de dicho centro Cristina Muñoz-Delgado de Mata, directora del trabajo.

La modalidad «Trabajo escolar», categoría 1.º Ciclo ESO, se declaró desierta; en la categoría 2.º Ciclo ESO, formato «Proyecto creativo», resultaron premiados Valeria Yolanda Atau Salas, Álvaro Carrillo Egea, Leidy Natalia Castaño Alvear, Araceli Noemí Cortés Lomaquiz, Judith Díaz Ciffone, Estefanía Daniela Dinu, M.ª José Fernández Martínez, Irene Gallego Sáez, Irene G.ª Mena, Laura Golpe Asensio, Irene Haro Egea, Jesús Haro Fernández, Irene Martínez Navarro, Adrián Muñoz Cernat, Victoria Navarro Parra, Amelia Navarro Rizo, Agustín Ortega González, M.ª de la Cruz Padilla Sánchez, M.ª Pérez Torregrosa, Niama Rossali Smaidi, Sandra Rubio Martínez, Valeria Soler Coca, M.ª Gómez Parra, Julia Flores Parra, David Fernández Valera, Adrián Martínez Hooper, Adrián Sánchez Martínez, Sara Rebeca Siles Catanouiu y Nayara Caparrós Parra, alumnos del IES Albujaia (Huércal-Overa, Almería), y el profesor de dicho centro escolar Juan Jesús Oliver Laso, director del proyecto.



### ***Pintura***

Se otorgó el 1.º premio a don Pablo Rubén López Sanz, por *LHD en Puerto Real*, y el 2.º, a don José Abel Sánchez Gómez, por *Esencia de puerto*.



### ***Fotografía***



En esta disciplina fue galardonado don Raul I. Arribas Pérez, por *La soledad de la cubierta*.

Asimismo, se seleccionaron para su exposición:

—*El mar de Martorell Lacave*, Antonio, de don Joaquín Cabral Domínguez

—*El ocaso de la Tercera*, de don José Antonio Parejo Cabezas

—*Mar de rayos*, de don José Antonio Parejo Cabezas

—*Amanecer antes de partir*, de don Raúl Ignacio Arribas Pérez.

### ***Modelismo naval***

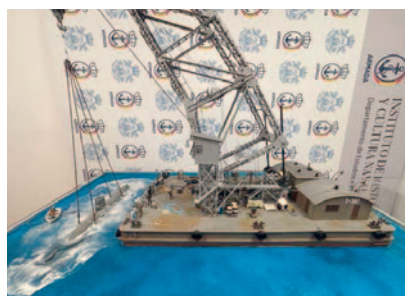
En la modalidad «Modelo naval» resultó galardonado don Federico J. Prieto Pequeño, por *Navío español de 74 cañones Montañés*, y en «Diorama», don Juan Ignacio y don Eduardo Chacón Bulnes, por *Grúa flotante Sansón Y-381*.

Asimismo, se seleccionaron para su exposición:

—*A la vista*, de don Carlos García Corona

- *Comienza la batalla...*, de don José A. Chamarro González
- *Cañones Vickers de 305/50 del acorazado Jaime I*, de don Gonzalo Moreno Zamora y doña Paloma Moreno Zamora.

Por sus actividades y vinculación con la Armada, recibieron sendos diplomas de honor el Queen Sofia Spanish Institute (QSSI), la Asociación de Amigos del Museo de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada y don José Romero de Ávila Tránchez.



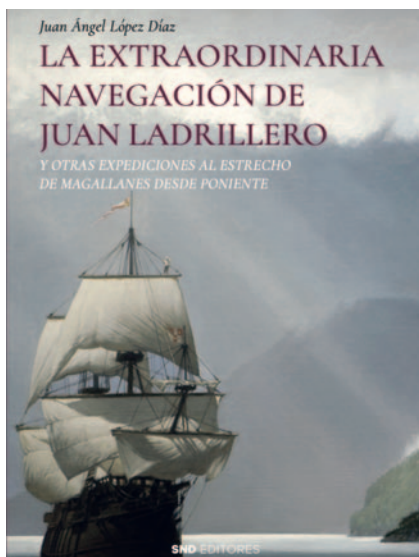
### **Presentaciones de libros en el salón de actos del Cuartel General de la Armada**

El 11 de junio de 2025 se presentó *La extraordinaria navegación de Juan Ladrillero y otras expediciones al estrecho de Magallanes desde poniente*, de don Juan Ángel López Díaz.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío. Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN)
- D. Marcial Gamboa Pérez-Pardo, almirante retirado
- D. Juan Ángel López Díaz, coronel de Infantería de Marina retirado. Autor.

La presentación se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=wuuMi6aUXms>



El 19 de junio de 2025 se procedió a presentar *La bandera que nació en la mar. Los colores que nos identifican como Nación*, de don José Luis Álvarez Ruiz de la Hermosa.

Intervinieron en el acto:

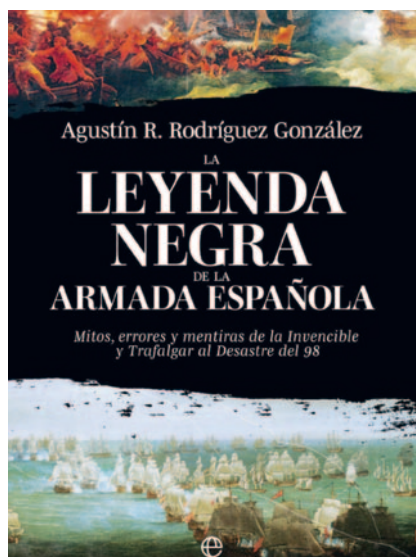
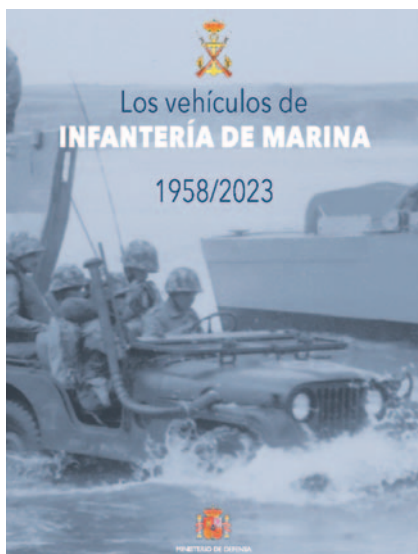
- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN)
- D. Ángel Tajuelo Pardo de Andrade, vicealmirante retirado
- D. Jorge Hurtado Maqueda, presidente de la Sociedad Española de Vexilología
- D. José Luis Álvarez Ruiz de la Hermosa, autor.

La presentación se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=88x663IDEbU>

El 26 de junio de 2025 se presentó la obra colectiva *Los vehículos de Infantería de Marina, 1958-2023*.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN)
- D. Rafael Moreno Santamaría, coronel de Infantería de Marina. Comandante de la Agrupación de Madrid (AGRUMAD)



- D. Fernando Herráiz Gracia, comandante de Infantería de Marina. Coordinador de la obra
- D. Pedro Ferro Sánchez, sargento 1.º retirado. Asesor técnico
- D. Jesús Campelo Gaínza, comandante de Infantería de Marina. Asesor histórico.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=WNYLbw7NwUs>

El 9 de octubre de 2025 se presentó *La Leyenda Negra de la Armada española. Mitos, errores y mentiras de la Invencible y Trafalgar al Desastre del 98*, de don Agustín Ramón Rodríguez González.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN)
- D. Agustín Ramón Rodríguez Fernández, autor.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=xGGaMFYe4cs>

El 16 de octubre de 2025 se presentó *Las escuelas de los pósitos. En el centenario de la Escuela del Pósito de Cambados*, de don Antonio Magariños Compaired y doña Carmen Casal Fornos.

Intervinieron en el acto:

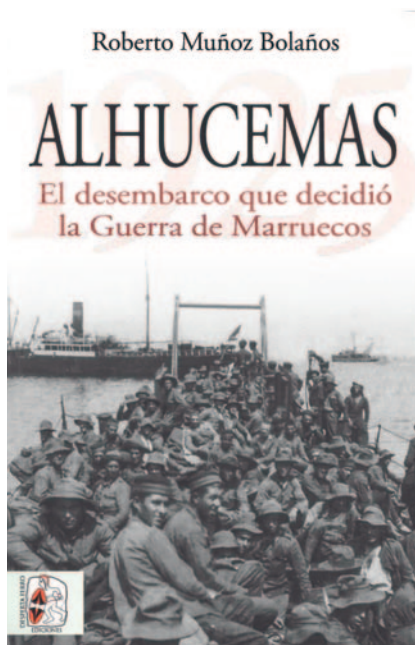
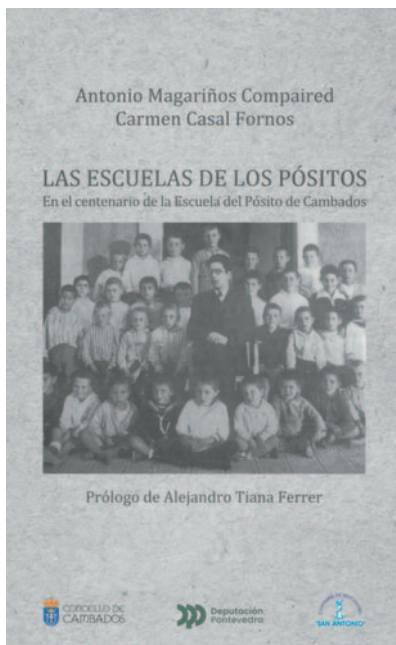
- D. Juan Escrigas Rodríguez, capitán de navío. Director del Museo Naval de Madrid
- D. Samuel Lago Ozón, alcalde de Cambados
- D. Alejandro Tiana Ferrer, catedrático de Historia de la Educación. Prologuista
- D. Antonio Magariños Compaired, coautor.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/live/Q2-FNKPE8Vo>

El 30 de octubre de 2025 se presentó *Alhucemas. El desembarco que decidió la Guerra de Marruecos*, de don Roberto Muñoz Bolaños.

Intervinieron en el acto:

- D. Juan Ozores Massó, capitán de navío (IHCN)
- D. Fernando Puell de la Villa, del Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado (UNED)
- D. Roberto Muñoz Bolaños, autor.





El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/live/1dGXp1Jg9Gw>

El 20 de noviembre de 2025 se presentó *Caza al convoy. El triunfo de la Armada española en la independencia de Estados Unidos*, de don Rafel Torres Sánchez.

Intervinieron en el acto:

- D. Santiago José Acosta Ortega, coronel CINA (IHCN)
- D. Jesús García Calero, de Desperta Ferro Ediciones
- D. Rafael Torres Sánchez, autor.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://youtube.com/live/QIBuVn2DWmE?feature=share>

El 27 de noviembre de 2025 se presentó *Blas de Lezo. Una vida al servicio de España*, de don Guillermo Nicieza Forcelledo.

Intervinieron en el acto:

- D. Carlos Posada Novoa, capitán de navío (IHCN)

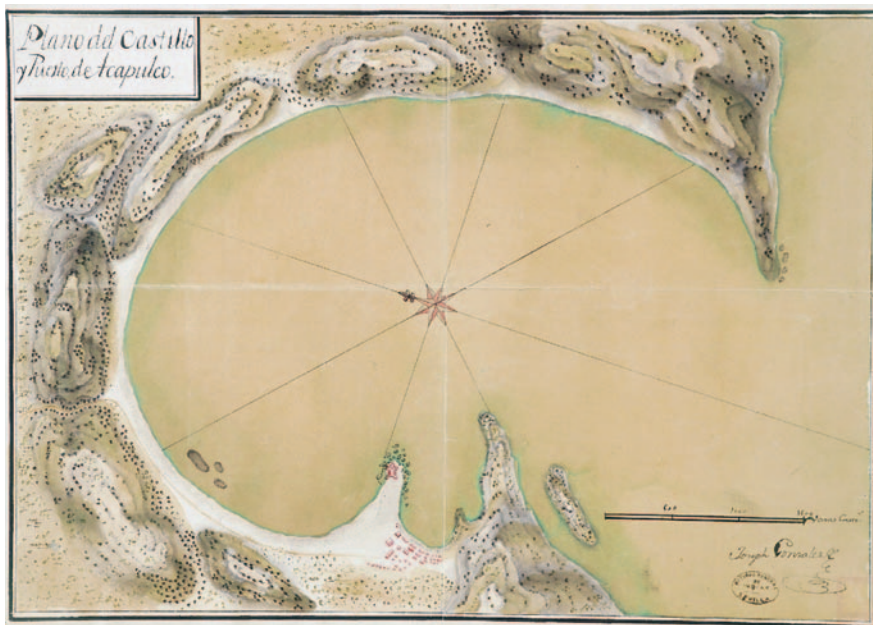
- D. Jose Manuel Vivas Urieta, general de división en la reserva
- D. Javier Santamarta, de Desperta Ferro Ediciones
- D. Guillermo Nicieza Forcelledo.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://youtube.com/live/p1JggbB1VN0?feature=share>

### «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 aquellas relativas a la exploración del Pacífico o Mar del Sur, las costas americanas y cualesquiera otras de interés.

Estos viajes de exploración supusieron un decisivo avance científico al permitir corroborar empíricamente muchas de las aseveraciones que se sostenían sobre la Tierra; además, constituyeron un paso de gigante a



escala mundial en los ámbitos del conocimiento, las comunicaciones y los intercambios de todo orden, así como en el desarrollo y proyección de España en el mundo.

Las derrotas o rutas marítimas han sido discutidas por diferentes historiadores y oficiales de la Armada y han quedado 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, se publican los enlaces de las últimas actualizaciones:

- Álvaro de Saavedra y Cerón
- Alonso de Arellano
- Ruy López de Villalobos
- Bernardo de la Torre
- Íñigo Ortiz de Retes
- Miguel López de Legazpi
- Andrés de Urdaneta
- Pedro Sánchez Pericón
- Álvaro de Mendaña 1
- Álvaro de Mendaña 2
- Pedro Fernández de Quirós
- Pedro Luis Váez de Torres
- Bruno de Heceta.

## Otras noticias

### *Presentación de la moneda conmemorativa del XCVII Crucero de Instrucción del buque escuela Juan Sebastián de Elcano*

El pasado día 2 de junio, el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) y la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre presentaron conjuntamente, en un acto en el Museo Naval de Madrid, una moneda de colección de 40 euros, en plata de ley, que reproduce en su anverso la efigie de S.A.R. la princesa de Asturias, doña Leonor de Borbón y Ortiz, y en su reverso, al *Juan Sebastián de Elcano*. La emisión obedece al XCVII Crucero de Instrucción del buque escuela de la Armada española, en el que participa doña Leonor. El acto estuvo presidido por el almirante director del IHCN, Enrique Torres Piñeyro, y la presidenta-directora general de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, Isabel Valldecabres Ortiz.



El evento se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada en el siguiente enlace: <https://www.youtube.com/watch?v=UNeD9Swi6s0>

### *V Centenario de la expedición de Loaysa-Elcano*

Con motivo del 500.º aniversario de la partida desde el puerto de A Coruña de la expedición comandada por García Jofre de Loaysa, en la que también participó el marino Juan Sebastián de Elcano, la Armada española ha organizado una agenda conmemorativa de alto valor histórico y cultural, desarrollada entre los días 23 y 28 de julio en la ciudad herculina.

En este contexto, la Armada, en colaboración con el Instituto de Historia y Cultura Naval, la Real Orden de Caballeros de María Pita, el Instituto Cornide, la Autoridad Portuaria de A Coruña, el Ayuntamiento coruñés, la Asociación de Historia y Cultura Militar y otras entidades culturales y académicas,

articuló un programa de actividades que conjugó divulgación, homenaje institucional, presencia naval y producción editorial.

Se puede acceder al programa completo en el siguiente enlace: <https://www.puertocoruna.com/w/conmemoraci%C3%B3n-loaysa>

### *V Centenario del almirante don Álvaro de Bazán*

El Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, junto con la Asociación «500 Aniversario Álvaro de Bazán», presentaron el día 29 de octubre de 2025 un completo programa de actos conmemorativos del V Centenario del nacimiento del almirante invicto Álvaro de Bazán, que se celebrará en 2026.

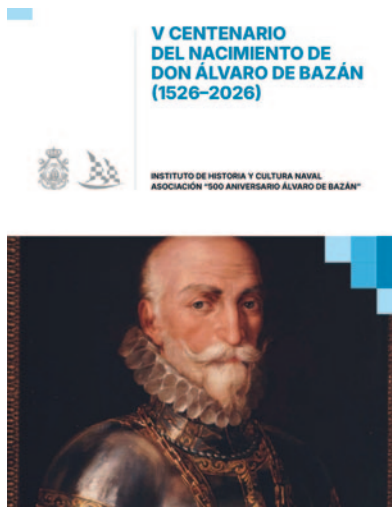
El acto institucional, que estuvo presidido por el vicealmirante Enrique Torres Piñeyro, director del IHCN, contó con Trinitario Betoret, presidente de la ADB500, además del decimoquinto marqués de Santa Cruz, Álvaro Fernández-Villaverde y Silva, y la alcaldesa de Viso del Marqués.

Se presentó el calendario de actividades que acoge el vídeo *Jornada histórica de Álvaro de Bazán*, una expo de Daniel Parra sobre la batalla de Lepanto, la celebración de las Jornadas de Historia Marítima o la entrada de la fragata 101 *Álvaro de Bazán* en el puerto de Motril.

La jornada incluyó una visita guiada al museo-palacio y a una exposición del archivo histórico que alberga esta joya renacentista arrendada por el marqués de Santa Cruz a la Armada, desde 1948, por el simbólico precio de una peseta, aunque con el compromiso de conservar y mantener un espacio único no solo en la Mancha, sino en toda la geografía española.

El espacio escogido para la presentación de esta conmemoración tan especial fue el Palacio del Marqués de Santa Cruz, sede del Archivo Museo Álvaro de Bazán, un espacio construido entre los años 1564 y 1586 por orden del almirante invicto.

El calendario completo de actividades está disponible para su descarga en la web oficial del Instituto de Historia y Cultura Naval, en el siguiente enlace: <http://bit.ly/3LlbhLD>





### *Conferencias*

El pasado día 21 de julio, en el aula de cultura del Real Club de Golf Vista Hermosa, de El Puerto de Santa María (Cádiz), el capitán de navío Juan Ozores Massó, del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció la conferencia «La Marina del duque de Osuna: tecnología, profesionalización y estrategia naval».

El conferenciante señaló la importancia del duque y de su visión, adelantada para su tiempo, en cuestiones de construcción, profesionalización y estrategia naval. Hizo un repaso a la vida y obra del insigne marino, señalando que, a tenor de la documentación por él manejada, Osuna fue la primera autoridad que profesionalizó las dotaciones de las escuadras y, por ende, de la Armada, lo que se tradujo en una mejora de su adiestramiento que conduciría a unos años de victorias contra el Turco y la piratería berberisca del Mediterráneo.

El pasado día 29 de octubre, en la Universidad Pontificia de Comillas, el capitán de navío Carlos Posada Novoa, del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció la conferencia «El Galeón de Manila y China: influencia mutua durante la dinastía Ming».

Esta conferencia está incluida en el encuentro *La Ruta de la Seda del Pacífico y su conexión histórica con España*.

## DOCUMENTO

Gonzalo DIÉGUEZ DE JUAN  
Archivo Histórico de la Armada,  
sede Juan Sebastián de Elcano  
Madrid, España

### **«Carta que comprende toda la Isla de Java y la mayor parte de la de Borneo con (...) adyacentes y parte de la de Sumatra» (1669)**

El documento que presentamos este mes (AHA JSE MPD 86-35) es una carta náutica de las Indias Orientales producida por Joan Blaeu, célebre cartógrafo neerlandés y propietario de una de las principales casas dedicadas a la producción de mapas en el siglo XVII. Tanto las líneas de rumbo como el soporte documental en pergamino, material mucho más resistente a la humedad y el rasgado que el papel, permiten pensar que esta carta fue elaborada con vistas a un uso náutico –como herramienta para la navegación– y no como objeto decorativo.

En la inscripción central puede leerse: «Met Octroy van de Hoog Mogende Heeren Staten Generaal der Vereenigde Nederlanden», es decir: «Con patente de los Altos y Poderosos Señores de los Estados Generales de los Países Bajos Unidos».

Este documento forma parte de la Colección Mendoza, custodiada en el Archivo Histórico de la Armada, colección que es fruto de la adquisi-

ción de libros y documentos efectuada por el marino y científico José Mendoza y Ríos, a finales del siglo XVIII, en distintas capitales europeas, como parte del proyecto impulsado por el secretario del Despacho de Marina Antonio Valdés para crear una biblioteca y un museo que sirvieran a la formación de los oficiales.

La carta da buena cuenta del detallado conocimiento de las líneas de costa ya alcanzado en la época, resultado de las distintas expediciones realizadas a la zona, principalmente por portugueses y neerlandeses. La información geográfica obtenida en estas expediciones, en auge desde la creación, en 1602, de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC en sus siglas en neerlandés), alimenta una industria de impresión en plena expansión en las Provincias Unidas, donde destacan importantes dinastías de cartógrafos.

El contexto histórico de esta carta es el auge de la presencia marítima y comercial de dichas Provincias Unidas y, más en concreto, el afianzamiento de la presencia neerlandesa en la zona de la actual Indonesia, unida a la expulsión de los portugueses, que para 1669 habían perdido casi todas sus posesiones previas en el archipiélago. De hecho, el crecimiento de la industria cartográfica es indesligable de este auge comercial, que al mismo tiempo originó cambios en el tipo de compradores de estas obras. De este modo, junto con la finalidad estrictamente náutica, cada vez fue más frecuente la compra de cartografía con un fin puramente decorativo, como símbolo de riqueza y estatus.



# 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](mailto: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.

MARENCO, Giuliano. *Buques de guerra italianos retenidos en las Baleares tras el 8 de septiembre de 1943*. Menorca, Fundación Hospital de la Isla del Rey (Depósito legal: ME-597/2024), 2024, 359 páginas.

Historia narrada por el italiano estudioso del pasado Giuliano Marengo, exfuncionario de las instituciones europeas de Bruselas durante 39 años, e hijo de uno de los oficiales retenidos en Mahón. Habla de unos barcos de guerra italianos que, en 1943, fueron destacados a recoger los naufragos de un acorazado y que, una vez realizada su misión, quedaron internados en las Baleares, donde pasaron gran cantidad de aventuras y contratiempos hasta 1945.

Es un episodio poco conocido de la Segunda Guerra Mundial, que está relacionado con la firma del armisticio de Italia con los Aliados el 8 de septiembre de 1943, lo que supuso un cambio decisivo en la marcha de la guerra, ya que Italia dejaba de ser aliada de Alemania y se pasaba al bando enemigo. Tras el armisticio, en la madrugada del 9 de



septiembre, salía de La Spezia una escuadra italiana, a la que por el camino se le unió una división procedente de Génova, formando una agrupación de veintidós barcos que navegó hacia Cerdeña sin cobertura aérea y con el temor de ser detectadas y atacadas por fuerzas alemanas o angloamericanas. Entre los barcos se encontraba el flamante acorazado *Roma*, de 41.000 toneladas y 30 nudos de velocidad, que había entrado en servicio hacía poco.

En el tránsito, los barcos fueron atacados por la aviación alemana y el *Roma* resultó hundido. Siete barcos se tuvieron que quedar a recoger los naufragos del acorazado: el crucero *Regolo* y los destructores *Mitragliere*, *Fucciliere*, *Carabiniere*,

*Impetuoso*, *Pegaso* y *Orsa*, que llegaron a recuperar 622 supervivientes, algunos con heridas y quemaduras muy graves, a consecuencia de las cuales morirían al poco tiempo –a bordo del acorazado iban 2.021 hombres, 1.793 pertenecientes a su dotación y 228 al Estado Mayor–. Cuando terminaron su labor humanitaria, los barcos se vieron cargados de muertos y heridos, sin contacto con su flota y sin saber adónde ir. Algunos sufrieron nuevos ataques de la aviación alemana y, buscando un puerto neutral, cinco terminaron refugiándose en las Baleares. El *Regolo*, el *Mitragliere*, el *Fucciliere* y el *Carabiniere* se dirigieron a Menorca y entraron en Mahón, mientras que el *Orsa* arribó a Formentor y posteriormente entró en Pollensa.

A partir de entonces, los barcos y sus dotaciones quedaron retenidas por las autoridades españolas en contra de su voluntad durante dieciséis meses, en los que más de dos mil hombres lo pasaron francamente mal por enfrentamientos con ciertos sectores españoles, discusiones internas, problemas de disciplina, escasez de víveres, etc. Fue una coyuntura difícil, en la que España siempre mantuvo una postura de neutralidad un tanto ambigua.

En su libro, Morenco habla de la situación y del ambiente militar y político de la época, en Europa en general y en España en particular,

destacando los equilibrios de neutralidad y no beligerancia española. Destaca a la gran importancia estratégica del Mediterráneo –uno de los principales escenarios durante la guerra–. Describe y analiza el entorno de Mahón, la vida, la disciplina, la convivencia y las relaciones con los españoles. Comenta los insultos, vejaciones y refriegas por parte de algunos estamentos y personajes locales, saldadas en algún caso a tiros. Cita las muchas negociaciones diplomáticas realizadas y las tensiones que surgían entre Italia, los Aliados y España. Pero también señala el buen comportamiento y la armoniosa convivencia con amplios sectores de la población, muestras de camaradería que han sido recordadas en años posteriores por los italianos con alguna placa conmemorativa.

Finalmente, tras solucionar numerosos problemas burocráticos y de aprovisionamiento, sobre todo de combustible, y gracias a diversos arbitrajes, los barcos y sus dotaciones finalizaron su internamiento el 15 de enero de 1945 y salieron a la mar con una calurosa y multitudinaria despedida por parte de la población.

En definitiva, la obra que reseñamos se trata de una detallada investigación y un profundo análisis de todo lo ocurrido con estos barcos internados en las Baleares, desde distintos puntos de vista (técnico, diplomático, político y humano). Y es una obra de interés para los estudiosos de la Segunda Guerra Mundial, sobre todo en lo tocante a su escenario mediterráneo.

MAZÓN SERRANO, Tomás. *La vuelta al mundo maldita. La expedición de Loaysa*. (ISBN: 978-84-414-4334-1). Edaf (ISBN: 978-84-414-4334-1), Madrid, 2024, 469 páginas.

Tras el regreso a España de Juan Sebastián de Elcano, con la nao *Victoria* cargada de especias, en septiembre de 1522 –después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia–, no quedaban dudas sobre algo que resultaba esencial: había que regresar a las Molucas para traer a España más especias y organizar un nuevo comercio y mercado, para lo que se había fundado en La Coruña la flamante Casa de la Contratación de las Especias. Para tal efecto se preparó una flota, que zarpó de dicha ciudad el 24 de julio de 1525, al mando de García Jofre de Loaysa. Parafraseando en parte el título de este libro, la aventura objeto de esta obra fue una aventura maldita, ya que en ella se concitaron contratiempos y desgracias sin cuento que son narradas por el ingeniero técnico de Obras Públicas Tomás Mazón Serrano. Para colmo, todas estas tribulaciones estuvieron seguidas por una guerra



con Portugal, en la que, con coraje y valor, algunos expedicionarios lograron sobrevivir y fueron capaces de regresar a España.

Tras un prólogo y un prefacio, el libro está dividido en cinco bloques y dos anexos, para terminar con una extensa colección de notas, un índice de documentos y una amplia bibliografía.

El bloque uno está dedicado a Loaysa, su familia, su vida y sus actividades, y nos permite un mejor conocimiento del personaje que ostentó el mando de la flota que trató de regresar a las Molucas. El bloque dos nos habla de la participación de Elcano, tras su regreso de la primera vuelta al mundo, en diversas actividades como la Junta de Badajoz-Elvas o la preparación

de la nueva flota, con el gran esfuerzo logístico que supuso. El bloque tres menciona la travesía de la flota, los temporales, los naufragios, los cambios de destino y desapariciones de barcos, los fallecimientos (incluidos los de Loaysa y Elcano), los auxilios a la expedición y la llegada de la *Santa María de la Victoria* al Maluco con Andrés de Urdaneta a bordo. El bloque cuatro habla de la llegada de los españoles a Tidore y de la guerra contra los portugueses, las actividades desarrolladas en dicha guerra, las expediciones para auxiliar a los españoles, los nombres de diversos protagonistas: Urdaneta, Hernando de la Torre, Álvaro de Saavedra, etc., o la intervención de diferentes barcos, como la *Santa María del Parral* o la *Florida*. Y el bloque cinco y último, dedicado a los irreductibles, a los que el autor llama «los 58 de la fama», recordando lo que en su momento había dicho Urdaneta: «Nos juntamos en Gilolo por todos cincuenta y ocho personas», en referencia al número de hombres que decidieron permanecer en el Maluco a pesar de lo difícil y comprometido que resultaba. Narra las últimas vicisitudes en aquellas tierras, viajes, idas y venidas, el regreso de Urdaneta en 1537, y el regreso de otros más tarde. En las páginas 297 y 298 incluye dos cortas listas de supervivientes que llegaron a las Molucas en dos expediciones diferentes y terminaron regresando a España: nueve hombres de la expedición de Andrés de Urdaneta y tres de

la de Saavedra, poniendo fin a aquella larga aventura comenzada en 1525 con la salida de La Coruña, y terminada en 1536 y 1537 con su regreso a España.

El anexo uno incluye dos listas con las tripulaciones de las expediciones de Loaysa y Saavedra. Y el anexo dos incluye cuatro documentos: la relación de la embajada de Loaysa ante el turco, su testamento, declaraciones de testigos que lo conocieron y una carta de Hernando de Torre a su padre.

Libro bien documentado y ameno, la obra que reseñamos convierte la historia de aquellos personajes y sus barcos en una aventura apasionante, llena de sinsabores, sacrificios y ansias de superación. Como dice el prologuista: «Este libro es imprescindible porque cubre desconocimientos, ata cabos y despierta curiosidades».

CASTRO RODRÍGUEZ, Rafael. *Matanzas 1628. La captura de la flota de Nueva España de Juan de Benavides Bazán*. Edaf (ISBN: 978-84-414-4281-8), Madrid, 2024, 403 páginas.

Uno de los mayores desastres sufridos por la Carrera de Indias en los trescientos años de su historia –y, más concretamente, en la historia de la flota de Nueva España– fue el apresamiento por parte de los holandeses de los barcos y del rico cargamento de la flota mandada por Juan de Benavides y Bazán. Ello supuso un gran golpe para la Monarquía española, no solo por la pérdida de los barcos y su rico tesoro, sino también por el enorme descrédito al que se vio sometida España y por la pérdida de respeto que tuvo que sufrir la Armada.

Las causas y motivos por los que aquella flota de Nueva España fue apresada en su totalidad, cómo se produjo, las consecuencias y las posteriores acciones son analizadas en este libro por Rafael Castro Rodríguez, licenciado en Historia por la Universidad Complutense de Madrid, especialista en Historia Moderna, que examina si todo se debió a la superioridad numérica del enemigo, a una mala gestión de Benavides, a la corrupción interna, a la mala suerte, a la cobardía o a cualquier otra circunstancia.

Entre un prólogo y un epílogo, el libro se divide en cinco capítulos que comprenden un arco cronológico que abarca desde el reparto del mundo entre España y Portugal y la génesis de la Carrera de Indias hasta la ejecución de Benavides.

El primer capítulo, titulado «El monopolio, la Carrera de Indias y sus enemigos», habla de la conquista de los océanos por España y Portugal; los medios usados para conseguirlo: astilleros, barcos, flotas, gentes, etc.;



el tráfico y el comercio; las armadas; las flotas de Indias; las navegaciones; las ferias; el comercio y todo lo relacionado con aquel ir y venir por el Atlántico entre el Nuevo Mundo y la metrópoli. Todo ello como antesala de la tragedia de Matanzas y del drama que la siguió.

El segundo capítulo, «El holandés errante», comenta la postura y actividades de los holandeses de la época, en la que las Provincias Unidas gozaban de una importante superioridad comercial gracias a su amplia y fuerte flota mercante –apoyada en una buena marina de guerra– y a un conjunto de industrias a las que sabían extraer un buen rendimiento, a lo que hay que sumar unas muy experimentadas gentes de mar formadas en las navegaciones por el Mar del

Norte. Esto les permitió operar en distintas y distantes zonas del mundo.

El tercer capítulo, «Don Juan de Benavides y Bazán y la flota de Nueva España de 1627-1628», habla del triste destino del protagonista de esta historia y de la flota de su mando, de la que se apoderó en Matanzas (Cuba), en septiembre de 1628, el corsario holandés Piet Heyn, consiguiendo un gran botín. Las acusaciones que de ello se derivaron contra Benavides condujeron a su juicio y encarcelamiento.

El cuarto capítulo, que lleva por título «Las secuelas de Matanzas. Todo lo que no supo Benavides por estar preso (1629-1635)», hace referencia a actividades de todo tipo dentro del gran escenario internacional de entonces, posteriores al apresamiento de la flota en Matanzas, de las que Benavides, como dice el título, no se enteró por estar preso.

Y el quinto y último capítulo, titulado «El suplicio», narra los preparativos del ajusticiamiento de Benavides, sus últimos movimientos y su ejecución pública, en mayo de 1634, en Sevilla. Anunciada con antelación, fue seguida por mucho público, que acudió a presenciarla como si de un gran espectáculo se tratara.

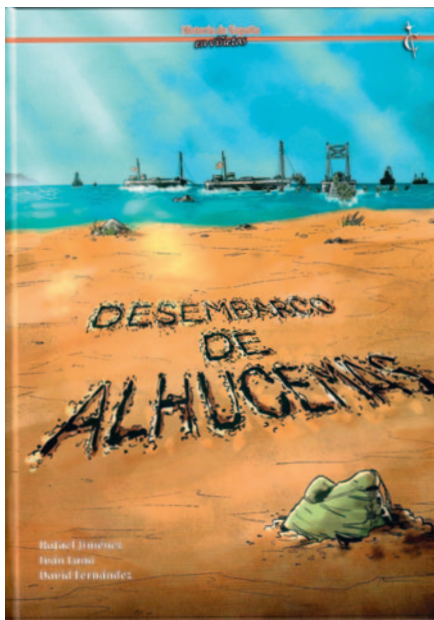
Es un libro muy completo, detallado y bien documentado que, de forma a la vez profunda y amena, narra todo lo referente a la Carrera de Indias, la Flota de Nueva España, el desafortunado final de la flota al

mando de Benavides, y la ejecución pública del que había ostentado su mando. Todo ello contado con una narrativa directa, en la que, el autor, a veces novela diversas escenas con diálogos acertados que, sin disminuir el rigor de lo contado, incrementan su amenidad e interés.

JIMÉNEZ, Rafael; LUNA, Iván y FERNÁNDEZ, David. *Desembarco de Alhucemas*. España, Cascaborra Ediciones (ISBN: 978-84-128938-6-1), 2024, 66 páginas.

Amena y entretenida forma de narrar el desembarco de Alhucemas, ocurrido hace cien años –dio comienzo el 8 de septiembre de 1925–, a cargo de este nuevo cómic de la editorial Cascaborra. Dicha editorial, creada a finales del 2016, ha orientado su actividad a editar cómics que se encargan de narrar la historia de España, y su propuesta está consiguiendo un gran éxito. Contar la historia de España con la técnica del cómic, como contar cualquier otro tema o materia, es una forma de conseguir que lo narrado llegue a mucha gente que no se siente capacitada para hacer frente a un libro tradicional, pero se encuentra a sus anchas leyendo sobre cualquier materia si está apoyada en unas buenas imágenes que entren por los ojos sin necesidad de mayores explicaciones –lo que en gran parte dependerá de la habilidad de los dibujantes de turno–. La rica historia de España es una fuente inagotable de temas para ser contados en cómic, y que este es un excelente vehículo para que aquella llegue a muchos rincones donde no llegaría de otra forma.

*Desembarco de Alhucemas* es el resultado de la labor de tres técnicos en la materia: el guionista Rafael Jiménez, el dibujante Iván Luna y el colorista David Fernández. Con dibujos detallados y de gran realismo, en escenas muy bien ambientadas hace un recorrido por los prolegómenos y el desarrollo del desembarco de Alhucemas. Comienza con referencias a desastres y derrotas españolas anteriores en el norte de África, entre las que destaca Annual. Comenta la situación y el estado de la opinión pública sobre la guerra del Rif, la postura de España ante Marruecos y la necesidad de llevar a cabo una acción que permitiera recuperar el prestigio del Ejército, el orgullo de España, la moral de la gente y, al mismo tiempo, lograr la pacificación del norte de África. Ello dio lugar a una gran movilización, en la que, para establecer contrastes, la narración nos cuenta cómo uno de los protagonistas del relato es llamado a filas para incorporarse a las fuerzas de África, teniendo que abandonar a su familia con problemas de salud en plena época de labranza.



Continúa el relato con la preparación de España para el desembarco: adiestramientos, planificación, conversaciones con autoridades francesas, abastecimientos, adquisición de barcazas, movimientos de barcos, concentraciones, etc., salpicada con las actuaciones de algunos soldados protagonistas imaginados del desenlace final, donde alguno pierde la vida para cargar las tintas en la parte dramática de la narración. También salen a relucir algunas actuaciones de la gente de Abd el Krim, orientadas a tratar de contrarrestar la gran ofensiva que se les viene encima y, en lo posible, tomar la delantera.

Y por fin entra de lleno la obra en las operaciones: fuegos navales de apoyo, bombardeos aéreos, retraso del desembarco por mal tiempo, primeras oleadas, minas terrestres, cabeza de playa, avances por tierra..., hasta que el 13 de octubre se dan por finalizadas las operaciones referentes al desembarco de Alhucemas. Hasta el momento, el balance era muy positivo, pero aún quedaba mucho por hacer. El comportamiento de la gente había sido ejemplar, y la operación, todo un éxito. Según el balance apuntado por los autores, las bajas españolas han sido muy escasas, unos 200 muertos y 109 heridos.

Los dibujos son claros y expresivos, como corresponde a un buen cómic. Destacan varias escenas panorámicas muy bien ambientadas, como la gran concentración previa de barcos en el puerto de Melilla, escenas de los desembarcos en las playas, fuegos navales de apoyo, el portaaviones *Dédalo* y los bombardeos aéreos, o el saludo de los generales Primo de Rivera y Sanjurjo a las tropas desde la cubierta del torpedero 22, con el Morro Nuevo como telón de fondo, tomado del cuadro del Museo del Prado *Desembarco de Alhucemas*, pintado por José Moreno Carbonero en 1929.

Se trata de un libro que, en unas pocas páginas, permite al desconocedor de la materia obtener una idea bastante aproximada de cómo fue el desembarco de Alhucemas, una operación de la que muchos desconfiaban, a la vista del fracaso de Galípoli (Turquía, 1915), y que al final resultó un rotundo éxito cuyo primer centenario estamos celebrando.



INSTITUTO DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
ARMADA



|  |                       |                          |   |
|--|-----------------------|--------------------------|---|
|  | GOBIERNO<br>DE ESPAÑA | MINISTERIO<br>DE DEFENSA | SUBSECRETARÍA DE DEFENSA<br>SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA            |
|  |                       |                          | SUBDIRECCIÓN GENERAL<br>DE PUBLICACIONES<br>Y PATRIMONIO CULTURAL |

