

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVI

2018

Núm. 142

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVI

2018

Núm. 142

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, jefe del Departamento de Cultura Naval.

Redactor Jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).

Vocales: Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid; Federico de la Puente Maroto, capitán de navío, subdirector del Instituto; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, jefe del Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, jefe del Departamento de Historia Naval; Pedro Ramírez Quevedo, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval.

Secretario de Redacción: Carlos Feito Martín de Vizán, alférez de navío.

Redacción, Difusión y

Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Manuel Ángel Gómez Méndez

Dirección postal, tfnos. y C/e:

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

IMPRIME:

Ministerio de Defensa.



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

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2018.

Precio del ejemplar con suplemento: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN: 0212-467-X (edición en papel).

ISSN: 2530-0873 (edición en línea).

NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).

NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

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

SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	7
<i>El galeón San José. La batalla jurídica</i> , por Elia Raboso Pantoja....	9
<i>Actividad de las galeras de España con base en Cartagena en el reinado de Carlos II</i> , por Vicente Montojo Montojo y Federico Maestre de San Juan Pelegrín.....	35
<i>El teniente General José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1773-1790) (I)</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	59
<i>Los barcos del Desastre. La repatriación de Filipinas (1898-1900)</i> , por José Antonio Tojo Ramallo	95
<i>El naufragio del vapor de ruedas Pizarro el 11 de septiembre de 1878</i> , por Alejandro Anca Alamillo.....	131
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	147
La historia vivida: <i>A propósito de la historia de los buques submarinos</i> Noticias generales.	
Documento: <i>Nombramiento del infante don Antonio Pascual como jefe superior de la Compañía de Guardias Marinas</i>	159
Recensiones:	163

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Elia Raboso Pantoja (1993) estudió en el Colegio Alemán de Madrid y se graduó en Derecho por la Universidad Carlos III de Madrid (UC3M). Tras pasar su tercer año de carrera en la University College de Londres, ha centrado su interés en las materias internacionales, interés que ha alcanzado a la propia Corte Permanente de Arbitraje, en la que estuvo trabajando como consejera legal adjunta. Políglota, domina a la perfección el alemán, inglés y francés.

Vicente Montojo Montojo es doctor en Historia Moderna. Técnico responsable del Archivo General de la Región de Murcia y el Archivo Histórico Provincial de Murcia, numerario de la Real Academia Alfonso X el Sabio y correspondiente de la Academia Andaluza de la Historia, es licenciado en Geografía e Historia (Historia Medieval). Es investigador participante en grupos y proyectos de investigación como «Familia y élites de poder en el Reino de Murcia», Nobilitas, Dyncoopnet (Dynamic Complexity of Cooperation-Based Self-Organizing Commercial Networks in the First Global Age, de la European Science Foundation), NACOM (Naciones y Comunidades: perspectivas comparadas en la Europa Atlántica), ESME (Evolución de las sociedades mercantiles en España). Sus publicaciones pueden consultarse en Dialnet, Researchgate y Academia.edu.

Federico Maestre de San Juan Pelegrín, licenciado en Historia de España, es correspondiente de la Real Academia Alfonso X el Sabio de Murcia, miembro fundador del antiguo Patronato Municipal de Arqueología Submarina (antecesor del ARQUA) y, asimismo, miembro del Instituto de Estudios Carthaginenses y del Instituto Cartagenero de Investigaciones Históricas (INCIS). Coautor de varios libros sobre la Cofradía de Nuestro Padre Jesús Nazareno de Cartagena, colaborador de las revistas *Cartagena Histórica*, *Murcia Histórica* y *Murgetana*, y participe en congresos y coloquios a nivel nacional e internacional, es particularmente destacable su artículo «La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades mercantiles (1643-1660)», publicado en el número 20 de la revista *Espacio, Tiempo y Forma*, editada por la Facultad de Geografía e Historia de la UNED.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. Ha actuado de director-comisario en las exposiciones siguientes: «Cartagena, plaza fuerte: urbanismo y fortificación», «La Guerra de la Independencia: personajes, hechos e instituciones» y «50 años de vida militar en la guarnición de Cartagena, 1876-1925». Ha publicado artículos en revistas como *Armas*, *Ejército*, *Revista de Historia Militar*, *Memorial de Artillería*, *Revista de Historia Naval*, *Cartagena Histórica* y *Cuadernos del Estero*, y es autor, entre otras, de las siguientes obras: *Ignacio López Pinto (1792-1850)*, *Panorámica de la Artillería en Cartagena*, *Comandante Francisco Villamartín (1833-1872)*, *Aproximación a la Historia Militar de Cartagena (1700-1996)*, *Hombres, hechos y armas*, *Antonio de Escaño (1752-1814)*, *Antonio Barceló y Pont de la Terra* y *La Guerra de la Independencia en Cartagena (1808-1814)*. Actualmente es doctorando en la Universidad Politécnica de Cartagena con el tema, propuesto y aceptado, «El desarrollo de los sistemas de dirección de tiro de la defensa y su relación con la evolución histórico-técnica de la sociedad industrial (1901-2000)».

José Antonio Tojo Ramallo es historiador militar, licenciado en Historia Contemporánea por la Universidad de Santiago de Compostela y doctor en Historia por la UNED. Profesor de enseñanza secundaria en la ciudad de Raleigh, Carolina del Norte (EE.UU.), es autor de numerosos artículos en prensa y revistas especializadas. Su actividad investigadora se encuentra avalada por la publicación de diversos estudios en materia de historia local y militar. Su primer acercamiento a la historia del arma submarina germana se produjo tras la publicación de *Lobos acosados. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Segunda Guerra Mundial* (Laverde Ediciones, 2000), al que posteriormente seguiría *Cazadores de barcos*.

Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial (Ministerio de Defensa de España, 2008).

Alejandro Anca Alamillo es marinero reservista honorífico de la Armada y consejero-colaborador (también con carácter honorífico) del Órgano de Historia y Cultura Naval. Vocal de la Asociación de Veteranos de la Armada, es doctor *honoris causa* por la Academia Internacional de Historia Natural de Rusia y numerario de la Academia de Ciencias Naturales Rusa. Autor de una cuarentena de libros y de más de un centenar de artículos en diversas revistas especializadas, en la actualidad publica bisemanalmente una columna de opinión en el *Diario de Ferrol*. Ha sido galardonado con el premio de investigación del Museu Maritim de Barcelona en el año 2002, y en dos ocasiones sucesivas (2014 y 2015), en diferentes modalidades, con el Virgen del Carmen de la Armada. Desde el año 2008 está en posesión de la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retiro. Ha desempeñado destinos en mar y tierra. Especialista e instalaciones de vapor con la tesis «Turbinas de vapor de alta presión» (1964), ha sido profesor en la ENM, coadjutor de su jefe de estudios (1964-1969) y jefe de los Servicios de Máquinas de la Zona Marítima del Mediterráneo (1978), así como director del Servicio de Publicaciones de la Armada y de la Editorial Naval (1986-1994). Diplomado en Formación de Profesores (1965), Logística (1993) y Genealogía y Heráldica (1990), es autor de varias monografías para alumnos de la ENM y de *De correcciones y correctores* (2000), suplemento de la *Revista de Historia Naval*. Colaborador de la *Revista General de Marina* –de la que es premio «Roger de Lauria» con el artículo «*E Pluribus Unum*. Antología de un epistolario inevitable» (1975)–, lo fue también del desaparecido rotativo barcelonés *Noticiero Universal*. A él se debe *Proa. Revista Radiofónica del Mar* (Radio Mallorca, 1960) y es de destacar su intervención en «De la vela al vapor», episodio quinto de la serie *Océanos, hombres, mares*, emitida por el canal público autonómico Televisión de Galicia. José Antonio Ocampo es jefe de redacción de la *Revista de Historia Naval* desde 1994 y consejero-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

NOTA EDITORIAL

LA arqueología es una herramienta insustituible de la historiografía. Y, consecuentemente, la arqueología submarina lo es de la historia naval. Esa disciplina tiene sus dificultades intrínsecas: las derivadas de tener que sumergirse en las aguas para realizar su labor primaria. Además, tiene las que surgen de la internacionalidad. El caso del galeón *San José* es el mejor ejemplo actual de esto a lo que nos referimos. Una vez consumada la ardua parte inicial —descubrir la ubicación de su pecio—, a la complejidad de la tarea de estudiar tal pecio, que descansa en el fondo del Caribe a una respetable profundidad, se une la tensión que provoca el contencioso sobre su titularidad. No son los intrínquilis del Derecho marítimo internacional el campo propio de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, pero sí es una preocupación de la generalidad de los historiadores navales resolver lo más satisfactoriamente posible las dificultades que presenta la investigación en este ámbito de los barcos que hicieron historia. Con ese espíritu publicamos en este número un artículo sobre el propio *San José*, con el ánimo de contribuir a aclarar mediante el diálogo una situación que, como mínimo, dificulta la labor arqueológica naval internacional.

Por lo demás, la REVISTA sigue su andadura, ya larga, tratando de abrirse a cuantas colaboraciones le sea dado conseguir. La temática es muy amplia, pero el mensaje es muy concreto: la actividad marítima ha sido, y es, fundamental para el desarrollo de la humanidad, pero se lleva a cabo en un escenario alejado —quizá no en términos de distancia absoluta, pero sí de conocimiento— del espacio donde vive ésta: la tierra, por más que en su mayor parte sea la parte de la tierra más cercana al mar. Por eso, la labor de los historiadores navales, y de quienes publican sus investigaciones, es especialmente necesaria dentro de la labor historiográfica general. Hay que explicar a quien vive sobre la tierra firme lo que a lo largo de la historia ha significado el hacerlo sobre —y últimamente también bajo— las siempre andantes y tantas veces agitadas aguas del mar. Confiamos en que en este número, uno más de la REVISTA, ayude a conseguirlo.

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado). *MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998 *LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998. *VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: *IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMBATE DE TRAFALGAR*
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PRENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.*
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828.*
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA EN FILIPINAS.*
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA.*
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA.*
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII.*
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA.*
- 71.—L JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA.*
- 72.—LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA DE LA CORONA DE ARAGÓN.*
- 73.—LII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LOS FONDOS DOCUMENTALES DE LA ARMADA.*
- 74.—LIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *D. ANTONIO DE ULLOA.*
- 75.—LIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *III CENTENARIO DE LA CREACIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE CABALLEROS GUARDIAS MARINAS.*
- 76.—LV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIADORES NAVALES.*
- 77.—LVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *CIEN AÑOS DE LA AVIACIÓN NAVAL ESPAÑOLA.*

SUSCRIPCIONES Y VENTA DE NÚMS. SUELTOS

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28014 MADRID

Teléf.: 913 12 44 27
msanes4@fn.mde.es
C/e: ihcn@fn.mde.es

EL GALEÓN *SAN JOSÉ*: LA BATALLA JURÍDICA

Elia RABOSO PANTOJA (*)
Graduada en Derecho

Resumen

El tema central del artículo es el galeón *San José*, el descubrimiento de cuyo pecio el Gobierno colombiano anunció a la opinión pública en noviembre de 2015. El artículo profundiza en las opciones jurídicas que tiene España a la hora de confirmar y recuperar la posesión del pecio y su cargamento en razón de ser considerado «buque de Estado». Se incluye un análisis de la legislación internacional en materia de patrimonio cultural sumergido, y de los posibles órganos internacionales ante los cuales España puede acudir.

Palabras clave: naufragio, *San José*, pecio, patrimonio cultural sumergido.

Abstract

The central theme of the article is the wreck of the galleon *San José*, whose discovery was announced by the Colombian Government in November 2015. The article delves into the legal options that Spain has when confirming and recovering possession of the wreck and its cargo because it is considered a «State ship». It includes an analysis of the international legislation on submerged cultural heritage, and of the possible international organizations Spain can appeal to.

Key words: *San José*, galleon, wreck, Colombia.

Introducción: historia del buque y cuestión principal

«... En efecto, era la nave insignia de la Flota de Tierra Firme, y había llegado aquí después de mayo de 1708, procedente de la feria legendaria de Portobello, en Panamá, donde había cargado parte de su fortuna: trescientos baúles con plata del Perú y Veracruz, y ciento diez baúles de perlas reunidas y

(*) Las opiniones que se expresan en este artículo son las de la autora y no reflejan necesariamente las de la Corte Permanente de Arbitraje.

contadas en la isla de Contadora. (...) Cargaron el resto del tesoro destinado a sacar de pobreza al reino de España: ciento dieciséis baúles de esmeraldas de Muzo y Somondoco, y treinta millones de monedas de oro» (1).

NO pocos se habrán dejado embargar por un sueño repleto de oro y piedras preciosas en el fondo marino al leer las ensoñaciones de Florentino Ariza, uno de los protagonistas de la novela *El amor en los tiempos del cólera* de Gabriel García Márquez. No obstante, la verdad queda bastante lejos de la ficción. De acuerdo con Carla Rahn Phillips, quizá la mayor experta en el galeón y sus fallecidos tripulantes, la carga transportada pudo llegar a ser, aproximadamente, de nueve millones de reales de a 8 (2), moneda española que se utilizaba en ese momento, tras su implantación en 1497. En cierto modo, esta sigue siendo una cantidad muy valiosa, pero también es más realista. Otro hecho que se aleja de la ficción es la supuesta cercanía del naufragio, hasta el punto de que un simple buceador pudiera llegar a él con la simple capacidad de sus pulmones. Nada más lejos de la realidad, pues si seguimos las coordenadas que la historiadora estadounidense había calculado tras analizar la extensa información recopilada, el galeón se podría encontrar a 19 km, unas 12 millas náuticas, al sur de Cartagena, cerca de la isla de Barú (3). Precisamente, el pecio se encuentra a tal profundidad que el Gobierno colombiano no dispone de los medios tecnológicos y materiales para poder llevar a cabo el proyecto de recuperación (4), postergándola desde finales de 2015 (5).

Con lo cual, a raíz de las leyendas que giran en torno al galeón, es necesario comenzar este trabajo con la historia del galeón, para comprender la cuestión que nos incumbe.

En junio de 1698, los astilleros de Mapil finalizan la construcción del galeón *San José*, de acuerdo con los planes de Pedro de Aróstegui. Como objeto de un contrato con el Consejo de Indias, el galeón es entregado a la Armada Española, de modo que adquiere la filiación de buque de Estado. El buque partió de Cádiz con la misión de llegar a Nueva España para recoger un cargamento de oro y piedras preciosas destinado a la corona de España. No obstante, estos viajes no solían ocurrir sin imprevistos. Las flotas de Inglaterra y Holanda merodeaban las aguas caribeñas en busca de botines que pudieran capturar. Afortunadamente, la Armada de Tierra Firme, a la que pertenecía el buque o la capitana *San José*, no sufrió ningún ataque durante la ida.

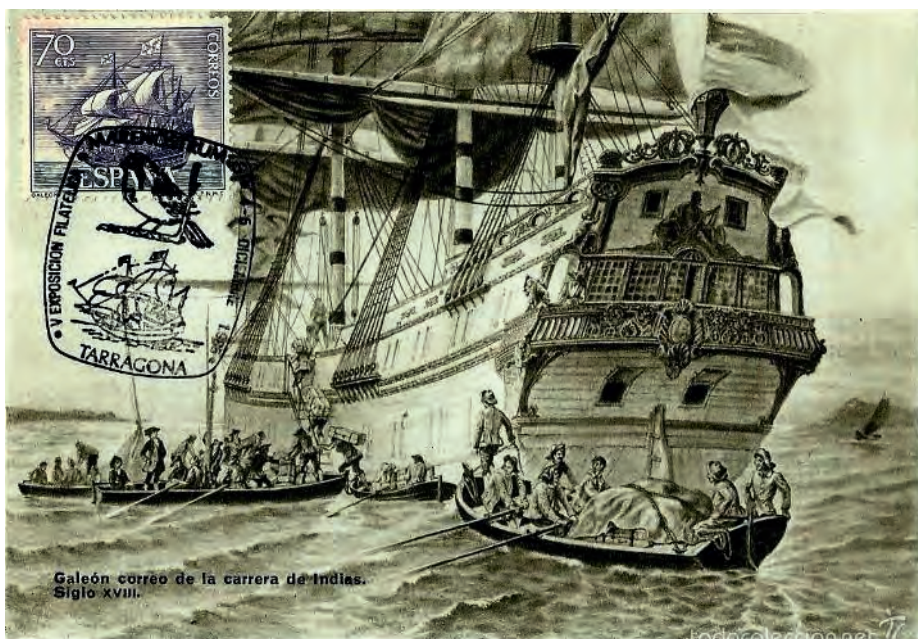
(1) GARCÍA MÁRQUEZ, Gabriel: *El amor en los tiempos del cólera*. Bruguera, Barcelona, 1985.

(2) RAHN: «Más que el tesoro importan las vidas perdidas en el galeón y su historia» en *Abc*, Madrid, 13 de diciembre de 2015, p. 78.

(3) PICKFORD, Nigel: *Atlas of Ship Wreck & Treasure*. Dorling Indersley, Londres, 1994, p. 164.

(4) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VI. Museo Naval, Madrid, 1973, p. 489.

(5) «Colombia tardará un año y medio en empezar la intervención en el galeón», *Abc*, Madrid, 14 de diciembre de 2015.



Tarjeta máxima postal que representa el abastecimiento de un galeón que se encuentra fondeado

El 28 de mayo de 1708, tras recoger el cargamento en Portobello, la Armada de Tierra Firme se dirige a Cartagena de Indias, a pesar de haber recibido noticias desde la ciudad de que se habían avistado cuatro barcos de guerra ingleses rondando las aguas, en busca de algún galeón. La flota, liderada por la capitana *San José*, con el general José Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre, al mando, no consiguió llegar a su destino. El 8 de junio, cerca de la península de Barú, los buques ingleses se les interponen en el camino e inician el combate. La misión de la flota británica, a cuyo mando estaba Charles Wager, era conseguir el botín español, pero en vano. Tras dos días de combate, el *Expedition* alcanza la santabárbara del *San José*, causando su naufragio y la muerte de sus cerca de seiscientos tripulantes. El resto de la flota española consiguió llegar a salvo a Cartagena.

Desde entonces, tal como se refleja en el libro de Gabriel García Márquez, cientos de historias corren en torno a la carga y la localización del galeón. Su proximidad a tierra firme permitía a cualquiera soñar con encontrar el tesoro español. Este sueño se hizo realidad cuando el buque colombiano *Malpelo* descubrió una anomalía a través de su sonar. Pero con el sueño también se han despertado ambiciones. Tras el anuncio del hallazgo, Colombia inmediatamente reclamó el galeón como patrimonio colombiano, a pesar de tratarse de un buque de pabellón español, por lo que sería propiedad de España. No solo eso: Perú y Ecuador también han entrado en el cuadrilátero,

por ser el país de origen del oro y la plata que el galeón transportaba, respectivamente.

Este artículo se centra en realizar un análisis jurídico sobre las cuestiones de hallazgos de buques de Estado naufragados. Mientras Colombia y España intentan resolver la cuestión por la vía diplomática, este artículo pretende cubrir la vía jurídica, con la intención de encontrar una respuesta a la pregunta que todo el mundo se formula: ¿quién es, conforme a Derecho, el propietario del barco y de su cargamento?

¿Cuál es la cobertura legal?

En primer lugar, es necesario desvelar la cobertura legal que hay sobre este tipo de situaciones. Al tratarse de un buque con pabellón español, encontrado en aguas colombianas, no es suficiente la legislación de uno u otro Estado, sino que se requiere también buscar convenios o tratados internacionales que tengan como objeto la regulación de este tipo de naufragios.

Régimen jurídico internacional

A la hora de analizar el Derecho internacional marítimo, descubrimos que existen serias lagunas en relación con el patrimonio sumergido. Los países occidentales, que posiblemente son los que mayor patrimonio tienen en el lecho marino, han reaccionado demasiado tarde a la hora de legislar sobre esta materia, y por si fuera poco, ha sido de forma deficiente. La regulación a través del Derecho internacional público se entremezcla con Derecho internacional privado, complicando la tarea de aplicar el Derecho adecuado. Además, la falta de uniformidad entre las legislaciones nacionales tampoco facilita la cuestión. Aquí, los países se dividen en dos bandos: aquellos que han perdido sus buques, y aquellos bajo cuyos mares se encuentran estos buques. Estados excolonizadores contra Estados excolonizados. Con lo cual, los intereses de unos y otros quedan enfrentados.

El primero que hay que analizar es el Convenio que constituye el Derecho internacional del mar, tal y como lo conocemos. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 1982 codifica de manera general las distintas obligaciones y derechos de los Estados, sobre todo aquellos que son ribereños, sobre los espacios marinos. El Convenio abarca muchas materias del mar; por ello, no es de extrañar que haya muy pocas alusiones expresas al patrimonio cultural subacuático.

El primer artículo que es necesario nombrar es el 303, titulado «Objetos arqueológicos e históricos hallados en el mar», y su contenido es el siguiente:

«1. Los Estados tienen la obligación de proteger los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en el mar y cooperarán a tal efecto.

2. A fin de fiscalizar el tráfico de tales objetos, el Estado ribereño, al aplicar el artículo 33, podrá presumir que la remoción de aquellos de los fondos marinos de la zona a que se refiere ese artículo sin su autorización constituye una infracción, cometida en su territorio o en su mar territorial, de las leyes y reglamentos mencionados en dicho artículo.

3. Nada de lo dispuesto en este artículo afectará a los derechos de los propietarios identificables, a las normas sobre salvamento u otras normas del derecho marítimo o a las leyes y prácticas en materia de intercambios culturales.

4. Este artículo se entenderá sin perjuicio de otros acuerdos internacionales y demás normas de derecho internacional relativos a la protección de los objetos de carácter arqueológico e histórico».

El artículo impone la obligación de proteger el patrimonio, y de actuar, para ello, en cooperación. La obligación se impone a los objetos «hallados en el mar», con lo cual puede tratarse de aquellos encontrados en el mar territorial, como es el caso del galeón, o en alta mar. No obstante, este artículo no esclarece los derechos de propiedad de los Estados sobre los pecios. Lo único que apunta es la compatibilidad de este artículo con cualquier otro cuerpo legislativo internacional relativo a «la protección de los objetos de carácter arqueológico e histórico» (Art. 303.4).

El segundo artículo es el 149, titulado «Objetos arqueológicos e históricos», que establece:

«Todos los objetos de carácter arqueológico e histórico hallados en la Zona serán conservados o se dispondrá de ellos en beneficio de toda la humanidad, teniendo particularmente en cuenta los derechos preferentes del Estado o país de origen, del Estado de origen cultural o del Estado de origen histórico y arqueológico».

Desafortunadamente, este artículo no tiene mucha utilidad en este caso, puesto que el pecio fue encontrado, más o menos, en el mar territorial de Colombia, aunque se desconoce la localización exacta.

Ahora bien, la CNUDM también hace referencia a la noción de buques de Estado en su artículo 29:

«Se entiende por “buques de guerra” todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares».

La definición se extiende posteriormente a otros buques de Estado con fines no comerciales (Arts. 31, 32). Todos estos buques gozan de la inmunidad de jurisdicción del Estado pabellón (Art. 96). Gracias a este último precepto, queda asegurada la inmunidad del *San José*, lo que lo protege de ser reclamado por Colombia como propiedad suya.

A lo largo del CNUDM se pueden encontrar otros preceptos que pueden servir para esclarecer más detalles. Por ejemplo, si el pecio se encuentra en el mar territorial de Colombia, entonces el artículo 2, que establece el régimen jurídico del mar territorial, podrá ser de utilidad, pues dice:

- «1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de derecho internacional».

Por lo tanto, el Estado ribereño ejerce sus competencias soberanas sobre el mar territorial, pudiendo aprobar leyes o autorizar planes en relación con la protección del patrimonio cultural subacuático que se encuentre en su lecho o subsuelo. Esta soberanía se ejerce respetando los derechos de terceros Estados y otras normas de Derecho internacional. Es decir que aunque, en este caso, Colombia pueda legislar sobre la protección del patrimonio subacuático en su mar territorial, debe recordar que, al ser el pecio propiedad del Estado español, y de acuerdo con el principio de inmunidad de Estado consagrado en el Derecho internacional, no podrá actuar sobre el propio pecio.

Tal como se ha dicho antes, la CNUDM comprende cuestiones muy generales del mar, lo cual supone un problema, pues ha dejado varias lagunas, en este caso, por ejemplo, los derechos del Estado de pabellón sobre los restos que se pudieran hallar en la plataforma continental o en la zona económica exclusiva. La única alusión que se podría encontrar en este sentido es la del artículo 78.2, que limita el ejercicio de los derechos de los Estados ribereños sobre sus plataformas continentales en favor de los derechos y libertades de otros Estados, sin permitir ninguna injerencia injustificada hacia ellos. Aquí se podría considerar que el artículo alude al principio de inmunidad de los Estados y sus buques, pero no hay ninguna estipulación en este sentido en la CNUDM. Tampoco la hay en relación con las tumbas de guerra, que es otro supuesto contemplado en el Derecho internacional actual. Por ello, es necesario acudir a otros convenios internacionales para encontrar un mayor detalle en el régimen jurídico de pecios y patrimonio cultural subacuático.

Hasta 1978, con la Recomendación 848 del Consejo de Europa sobre Patrimonio Cultural Subacuático, no aparece el concepto jurídico del patrimonio cultural subacuático. A partir de ahí, surgen varios proyectos legislativos cuyo fin es protegerlo. A pesar de que el primero no llega a pasar de un primer texto, otros sí que llegan a ser firmados y ratificados, como es la Carta Internacional del ICOMOS para la protección y gestión del Patrimonio Cultural Subacuático (conocida como, la Carta de Sofía de 1996), o la recomendación 1486 del Consejo de Europa, sobre Patrimonio Cultural Marítimo y Fluvial de 2000.

No obstante, el mayor logro en Derecho convencional internacional en materia de patrimonio cultural se materializa en la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2001. Esta Convención, con actualmente cincuenta y cuatro Estados Parte, ha dado un salto cualitativo a esta materia.

El artículo 1 de la Convención define el patrimonio cultural subacuático como

«todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años». Dentro de estos, se incluye: (i) (...) restos humanos, junto con su contexto arqueológico y cultural; (ii) los buques, (...) su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural...» (Art. 1.1(a)).

El mismo artículo define a los buques de Estado como

«buques de guerra y otros navíos (...) pertenecientes a un Estado o utilizados por él y que, en el momento de su hundimiento, fueran utilizados únicamente para un servicio público no comercial, que sean identificados como tales y que correspondan a la definición de patrimonio cultural subacuático» (Art. 1.8).

Por lo tanto, de acuerdo con estas definiciones, el galeón *San José* es un buque de Estado considerado patrimonio cultural subacuático, puesto que pertenecía al Estado español y el servicio que estaba prestando era público, pero no de naturaleza comercial, sino recaudatoria.

Las primeras obligaciones que establece la Convención es la cooperación entre Estados Parte a la hora de proteger el patrimonio cultural subacuático (Art. 2.2), de preservarlo en beneficio de la humanidad (Art. 2.3), y si puede ser, *in situ* (Art. 2.5). La Convención prohíbe la explotación comercial del patrimonio (Art. 2.7).

El mismo artículo también advierte de que no debe ser interpretado de forma que contravenga el Derecho internacional, la práctica de los Estados, la CNUDM y el principio de inmunidad de los Estados respecto de sus buques y aeronaves (Art. 2.8). Tampoco permite que sea utilizado para «alegar, oponerse o cuestionar cualquier reivindicación de soberanía o jurisdicción nacional» (Art. 2.11).

Los posteriores artículos 7, 8, 9 y 10 establecen las facultades de los Estados Parte en cuyo territorio se encuentre patrimonio cultural subacuático para las aguas interiores, aguas archipelágicas y el mar territorial (Art. 7); para la zona contigua (Art. 8), y para la zona económica exclusiva y la plataforma continental (Art. 9, 10). He aquí que el artículo 10.7 no permite ninguna actividad sobre buques o aeronaves de Estado sin el permiso del Estado de pabellón, excepto para protegerlo de peligros inmediatos y sin perjuicio de los derechos de soberanía y la jurisdicción del Estado ribereño, que también tendrá que autorizar la actividad.



Óleo de Samuel Scott que representa la batalla de Barú, donde resultó hundido el *San José*.
National Maritime Museum ©

Por último, hay que mencionar la Norma número 2 del Anexo, que prohíbe explícitamente la explotación comercial del patrimonio cultural subacuático que busque «*transacciones, la especulación o su dispersión irremediable*». La Convención aboga por la protección del patrimonio cultural subacuático, y como antes se ha mencionado, la prioridad es mantenerlo in situ.

Esta Convención rellena claramente el vacío legal que había dejado la CNUDM en relación con aquellos buques de Estado que se encontraran en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental. La necesidad del consentimiento expreso del Estado de pabellón limita la actividad del Estado ribereño y obliga a llevar a cabo acuerdos bilaterales, objetivo que el mismo Convenio busca (Art. 6), para que sean los Estados los que rellenen los vacíos legales que el Convenio ha tenido que consentir para llegar a un acuerdo. No obstante, hay un punto que sigue causando cierta incertidumbre. La Convención no incluye explícitamente bajo los apartados de salvamento que el buque de Estado ha debido ser expresamente abandonado por el Estado de pabellón para que se considere *res derelicta* (6). Este vacío legal ha permitido que compañías como Odyssey Marine Exploration, Inc. se ampararan en ello para saquear pecios. España ha sido un fuerte defensor de esta doctrina, y otros

(6) AZNAR GÓMEZ, Mariano J.: «La protección jurídica internacional del patrimonio cultural subacuático», en *La protección del patrimonio sumergido. Cuadernos Monográficos del IHCN*, núm. 62, p. 77.

países, como Estados Unidos, Rusia, Gran Bretaña, Alemania o Japón, se han unido a esta práctica estatal (7). A este ritmo, con el tiempo, se podría consagrar en costumbre internacional, lo que la convertiría en una fuente de Derecho internacional público.

Por último, habría que hacer una referencia a la convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a las inmunidades de los buques de Estado, firmada en Bruselas en abril de 1926, que recoge el principio de inmunidad de jurisdicción de los buques de guerra en su artículo 3. Desafortunadamente, esta Convención no ha sido ni firmada, ni ratificada por España o Colombia, con lo cual queda aquí simplemente para recordar que el régimen jurídico internacional ha llegado a regular esta materia.

Régimen jurídico español

El 24 de julio de 2014, España por fin promulga la Ley 14/2014, de Navegación Marítima, consolidando toda la legislación marítima que antes tenía repartida entre el Código de Comercio y varias leyes especiales. El capítulo IV de la ley se centra en los bienes naufragados o hundidos. El artículo 382 es el que legisla sobre buques de guerra naufragados o hundidos, estableciendo lo siguiente:

«Cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción».

Cualquier operación de «exploración, rastreo, localización y extracción» requerirá la autorización de la Armada española, ya que es la que ostenta plenas competencias en materia de protección de buques de Estado (Art. 382.2). Los buques de guerra de otros Estados naufragados o hundidos gozan de inmunidad de jurisdicción, pero para llevar a efecto las operaciones antes mencionadas tiene que haber un acuerdo entre el Estado de pabellón y el Ministerio de Defensa español, en concordancia con el antes mencionado Convenio de la UNESCO (Art. 382.3).

Por lo tanto, España aúna la legislación nacional con la internacional, incluyendo el principio de abandono expreso en sus filas. El problema es

(7) En 1995, el Departamento de Estado de Estados Unidos emitió una declaración conjunta con estos y otros países en la que defendía los derechos de propiedad de los Estados de pabellón sobre sus buques de Estado, y la especial protección que requerían por ser cementerios de guerra. Así se señala en *Sovereign Immunity and the Management of United States Naval Shipwrecks* de Robert S. Neyland en 1996, tal y como recoge Mariano J. Aznar Gómez en «Legal Status of Sunken Warships “Revisited”», en *Spanish Yearbook of International Law*, vol. 9 (2003), p. 83.

que, aunque esta ley claramente favorece la posición de España en cuanto a la cuestión de propiedad de sus pecios, es completamente inútil si no es la ley aplicable en las cuestiones judiciales que puedan surgir entre el Estado ribereño y España. Por eso, es importante que España haya ratificado la CNUDM y la Convención de UNESCO. Ambas convenciones también favorecen la posición de España. En cuestiones judiciales internacionales, ambas son sus herramientas básicas para defender sus derechos sobre los pecios españoles.

Régimen jurídico colombiano

Ya que el galeón *San José* fue descubierto en el mar territorial de Colombia, es necesario analizar el régimen jurídico colombiano sobre el patrimonio cultural subacuático.

La primera ley que hay que examinar es la Ley 1675, aprobada el 30 de julio de 2013, que reglamentó los artículos 63, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia. En su artículo 2 define el patrimonio cultural sumergido como

«todos aquellos bienes producto de la actividad humana que sean representativos de la cultura que se encuentran permanentemente sumergidos en aguas internas, fluviales y lacustres, en el mar territorial, en la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular, y otras áreas delimitadas por líneas de base. Hacen parte de este patrimonio los restos orgánicos inorgánicos, los asentamientos, cementerios y toda evidencia física de grupos humanos desaparecidos, restos humanos, las especies náufragas constituidas por las naves o artefactos navales y su dotación, sus restos o partes, dotaciones o elementos yacientes dentro de estas cualquiera que sea su naturaleza o estado, y cualquiera que sea la causa de la inmersión, hundimiento, naufragio o echazón».

Como se puede ver, la definición es bastante completa, pero no acaba aquí. El posterior párrafo incluye, por defecto, los bienes hallados a raíz de un naufragio, un hundimiento o un echazón que haya ocurrido mínimo cien años antes. Todos estos bienes quedan sujetos al régimen establecido en la Constitución Política y a otras disposiciones legales de protección de patrimonio arqueológico.

La ley no hace ninguna mención de aquellos buques de Estados extranjeros, ni existe excepciones a buques de guerra, con lo cual, según la legislación colombiana, el galeón *San José* es parte de su patrimonio cultural sumergido.

Ahora bien, la ley excluye de la consideración de patrimonio cultural sumergido a ciertos bienes, que son (Art. 3):

«1. Las cargas comerciales constituidas por materiales en su estado bruto, cualquiera sea su origen, tales como perlas, corales, piedras preciosas y semipreciosas, arenas y maderas.

2. Los bienes muebles seriados que hubiesen tenido valor de cambio o fiscales como monedas y lingotes.
3. Las cargas industriales».

Todos estos bienes podrán ser vendidos por el Estado colombiano para financiar las actividades del Ministerio de Cultura y del Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Lo que este artículo permite es vender bienes que en España se consideran de su propio patrimonio cultural sumergido a empresas privadas que hayan colaborado en la búsqueda del *San José*, como es el caso del Sea Search Armada. A esta conclusión llegó el profesor Juan Guillermo Martín Rincón, doctor en Patrimonio Histórico y Natural por la Universidad de Huelva, en su ponencia «Guaquería de Estado: el caso del galeón *San José* en Colombia» (8).

Esta ley fue posteriormente desarrollada por el Decreto 1698, de 5 de septiembre de 2014, que, *inter alia*, vuelve a confirmar la propiedad del Estado colombiano sobre el patrimonio cultural sumergido (Art. 3).

En relación con el Derecho internacional, Colombia firmó la CNUDM el 10 de diciembre de 1982, pero aún no la ha ratificado. En cambio, Colombia no ha firmado la Convención de la UNESCO.

Este último punto pone en una complicada situación a España, ya que, aunque el Derecho internacional dé la razón a España en cuanto a la inmunidad de los buques de guerra de un Estado, si Colombia no está vinculada por estos tratados, no se le puede exigir responsabilidad por ellos.

¿Cómo puede España defender sus legítimos derechos de propiedad sobre el galeón?

A la vista de la normativa internacional, queda fuera de cualquier duda que el galeón *San José* es patrimonio del Estado español. No obstante, en el Derecho, incluido en el Derecho internacional, una cosa es tener razón y otra que te la den, si se permite la informalidad. Por lo tanto, mientras España no consiga alguna victoria judicial o de alguna otra naturaleza sobre Colombia, la cual obligue a este Estado reconocer la legítima posesión de España sobre el pecio y su contenido, ese pecio va a ser explotado por el Estado colombiano. Por ello, aquí se van a recoger las opciones, con sus ventajas y desventajas, que España tiene para recuperar el *San José*. Incluso aunque algunas sean al final descartadas —lo que quiere decir, que durante la investigación ya se descartaron de por sí—, se van a incluir de todas formas, para demostrar todas las posibles vías de resolución de conflictos que hay en el Derecho internacional marítimo.

(8) Mesa de Museos y Educación Patrimonial del Congreso de Antropología e Historia de Panamá 2016, celebrada entre el 7 y el 9 de septiembre del mismo año. Para ver la ponencia: <http://abcblogs.abc.es/espejo-de-navegantes/2017/03/30/lo-que-oculta-colombia-en-el-proyecto-del-galeon-san-jose/>

Tribunal Internacional del Mar en Hamburgo

El Tribunal Internacional del Mar fue constituido por la CNUDM, cuyo Anexo VI incluye el Estatuto del Tribunal. Este tribunal tiene competencia para resolver cualquier disputa que concierna a la interpretación de la Convención (Art. 288.1 CNUDM), a la interpretación de otra convención o tratado que esté relacionada con los fines de la CNUDM (Art. 288.2) y a los límites de su propia jurisdicción (Art. 288.4). Su Reglamento también le permite entregar una opinión consultiva sobre otros acuerdos internacionales que estén relacionados con los fines de la CNUDM (Art. 138.1). Además, el tribunal contiene una Sala de Controversias de los Fondos Marinos, la cual tiene jurisdicción para resolver cualquier controversia surgida por actividades en la zona (Art. 187, 188 CNUDM), o para emitir opiniones consultivas (Art. 159.10). La Convención de la UNESCO también le otorga competencias jurisdiccionales para resolver disputas entre los Estados Parte (Art. 25).

A la hora de examinar esta vía, surgen dos claros inconvenientes. El primero, que al ser un órgano al que deben acudir los Estados Parte de la CNUDM o de la Convención de la UNESCO, no tiene sentido acudir al mismo, puesto que Colombia no es un Estado Parte de ninguna de ellas. No obstante, podría haber una forma de eludir este inconveniente. Sería si Colombia hubiera aceptado la jurisdicción de este tribunal a través de otros acuerdos internacionales. Incluso, aunque España no sea miembro de esos acuerdos internacionales, el hecho de que Colombia haya aceptado su jurisdicción y que sea un Estado firmante de la CNUDM, pueden ser dos evidencias a favor de que el tribunal se declare con jurisdicción para oír la disputa.

En este caso, Colombia ha firmado otro acuerdo internacional que otorga al tribunal competencia para resolver disputas entre los Estados Parte, que es el Acuerdo Marco para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos en la Alta Mar del Pacífico Sudeste del 14 de agosto del 2000, también conocido como Acuerdo Galápagos. Con lo cual, si Colombia ha aceptado la competencia jurisdiccional de este tribunal, sería posible traerlo, incluyendo como evidencia su firma de la CNUDM. Ya que, y tal como establece la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados en su artículo 18:

«Un Estado deberá abstenerse de actos en virtud de los cuales se frustren el objeto y el fin de un tratado:

a) si ha firmado el tratado o ha canjeado instrumentos que constituyen el tratado a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, mientras no haya manifestado su intención de no llegar a ser parte en el tratado.»

No obstante, incluso aunque España consiguiera obligar a Colombia a comparecer ante el Tribunal del Mar, aquí surge el segundo inconveniente. El Tribunal sólo tiene competencia para resolver interpretaciones de la CNUDM, no para sancionar su incumplimiento o violación por parte de los Estados Parte. Con lo cual no tendría ninguna facultad para confirmar la propiedad de España sobre el pecio y obligar a su devolución. E, incluso, si pudiera, no

podría ser según la CNUDM, puesto que, y tal como se mencionó antes, esta no regula los derechos de los Estados de pabellón sobre los pecios encontrados en la plataforma continental. Por lo tanto, y a la luz de todos estos inconvenientes, no sería recomendable que España acudiera a este órgano, ya que podría resultar en un procedimiento muy costoso y largo que, además, no puede asegurar un fallo favorable a España. Por ello, es mejor que España busque una solución por otras vías.

Tribunal Internacional de Justicia

El Tribunal Internacional de Justicia (TIJ) fue creado, con la constitución de las Naciones Unidas, como sucesor de la Corte Permanente de Justicia Internacional. La Carta de las Naciones Unidas (CNU) dedica un capítulo entero, el XIV, al TIJ. El artículo 93.1 establece que todo miembro de las Naciones Unidas es, *ipso facto*, parte del Estatuto del TIJ (Est. TIJ). Este punto está relacionado con el artículo 35 del Estatuto, que establece que solo los Estados Parte del Estatuto podrán ser parte en un proceso ante el tribunal; España y Colombia son Estados miembros de las Naciones Unidas, por lo que ambos podrán aparecer ante el TIJ. Una ventaja de este tribunal es que las decisiones serán vinculantes entre las partes (Art. 94.1 CNU), lo que otorga seguridad jurídica al proceso que se llevaría a cabo.

No obstante, para que se pueda acudir ante el TIJ es necesario el consentimiento de ambos Estados (Art. 38.5 Reglas del TIJ), que se puede prestar a través de tres vías: 1) a través de un acuerdo especial entre ambos Estados (Art. 36.1, 40 Est. TIJ) en relación con la cuestión en disputa; 2) en relación con un convenio o tratado entre ambos Estados que dirima cualquier disputa al TIJ (Art. 36.1); y 3) si ambos Estados aceptan la jurisdicción obligatoria del TIJ sobre un litigio judicial (Art. 36.2). Todos ellos requieren un acuerdo entre ambos Estados, pues el TIJ no permite forzar a un Estado a resolver un conflicto ante él contra su propia voluntad (Art. 38.5 Reglas del TIJ).

Analizando cada una de las vías, se puede ver que la segunda es imposible, ya que entre España y Colombia no hay ningún acuerdo en relación con pecios o patrimonio cultural sumergido que pueda servir al TIJ como objeto de la resolución de la disputa. La tercera vía también se demuestra complicada puesto que, aunque España emitió el 20 de octubre de 1990 una declaración en la que aceptaba la jurisdicción obligatoria del TIJ sobre cualquier litigio judicial del que pudiera surgir como parte, Colombia retiró su propia declaración el 5 de diciembre de 2001, a raíz de la disputa contra Nicaragua ante el TIJ (9). Con lo cual, solo si Colombia emite otra declaración aceptando la jurisdicción obligatoria del TIJ, este podría oír a ambas partes, aunque debería

(9) *Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia)*, Preliminary Objections, Judgment, I.C.J. Rep. 2007, p. 832.



Una de las fotografías divulgadas por el Gobierno de Colombia de los cañones encontrados pertenecientes al galeón *San José*

ser previa a la demanda de España, lo que parece poco probable. Hay otra vía, dentro del acuerdo especial, por la que se puede acudir al TIJ, conocida como la *forum prorogatum*. Es una forma tácita de aceptar la competencia del TIJ, surgida a raíz de una conducta hacia el TIJ o el Estado demandante. Esta conducta fue admitida por el propio TIJ en el caso *Ciertas cuestiones relativas a la cooperación en materia penal (Djibouti v Francia)* (10).

La primera vía es la que parece más factible, aunque requiere que ambos Estados lleguen a un acuerdo sobre ello, para posteriormente acudir ante el Tribunal. En ese caso, quizá sería más recomendable para ambos intentar resolver la cuestión del pecio por la vía negociadora, y si esta resulta infructuosa, decidir ante qué órgano judicial o de otra naturaleza acudir. Si se llegara a acudir al TIJ, habría que ver si este tiene competen-

cia para resolver la cuestión.

Si acudieran por el acuerdo especial, y dentro de ella, por el *forum prorogatum*, el Estatuto no impone límites materiales a su competencia, tal como da a entender el artículo 36.1. En cambio, si ocurre el improbable caso de que Colombia se declare subordinada a la jurisdicción obligatoria del TIJ, entonces habría unos límites materiales a la jurisdicción del tribunal, establecidos en el artículo 36.2. Estos son: 1) interpretación de un tratado; 2) cualquier cuestión relacionada con derecho internacional; 3) la existencia de un hecho que, si se prueba, puede constituir el incumplimiento de una obligación internacional; y 4) la naturaleza o el alcance de la reparación que se debe realizar por el incumplimiento de la obligación internacional. Solo en estos casos el tribunal podrá resolver una cuestión planteada ante él.

Posiblemente, España tenga más posibilidades de defender su causa si prueba que Colombia está incumpliendo una obligación internacional, que sería la inmunidad del buque de guerra de otro Estado.

Aunque esta opción tiene muchas más posibilidades de éxito que acudir al Tribunal Internacional de Mar, sigue siendo aconsejable que España agotara

(10) *Certain Criminal Proceedings in France Case (Preliminary Measures)* 2003 I.C.J. Rep. 102.

las vías diplomáticas y políticas y dejar al TIJ como vía subsidiaria, puesto que requiere del consentimiento de ambas partes.

Estados Unidos

La última vía judicial posible es acudir a los órganos judiciales de Estados Unidos. Por supuesto, España no puede demandar a Colombia ante los tribunales estadounidenses, ya que se estaría violando el principio de inmunidad de jurisdicción de Estados. Aplicado por el propio Tribunal Internacional de Justicia en el caso *Inmunidades jurisdiccionales del Estado (Alemania v. Italia)* (11).

No obstante, España sí que puede demandar a la empresa estadounidense que fue contratada por Colombia para encontrar el pecio, Sea Search Armada. En 1981, Colombia contrató los servicios de Glocca Morra, que posteriormente fue sucedida por Sea Search Armada, para encontrar el pecio, a cambio de un 50 por 100 del hallazgo. Tres años después, el presidente Belisario Betancurt rebajó el porcentaje al 5 por 100. Sea Search Armada demandó a Colombia por el incumplimiento del contrato. En 2007, la Corte Suprema de Colombia falló, en parte, a favor de la empresa estadounidense, reconociendo que, si se encontraba el pecio allí donde la empresa había llevado a cabo sus actividades, el 50 por 100 de aquello que no fuera patrimonio cultural, histórico, artístico y arqueológico pertenecería legítimamente a Sea Search Armada. Colombia posteriormente acudió a los tribunales estadounidenses en Washington, los cuales, en octubre de 2011, le dieron la razón al Estado colombiano, declarando el galeón propiedad de este. En 2013, Sea Search Armada acudió ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos en Washington, para obligar al Gobierno colombiano a cumplir con la sentencia de la Corte Suprema. No obstante, la causa fue desestimada por razones de prescripción. Aunque la empresa acudió entonces a la Corte Federal de Apelaciones del Distrito de Columbia, la misma dio también la razón al Estado colombiano.

Aquí es donde surge una duda: ¿qué papel juega España en todo este asunto? En el caso de que se entregase a Sea Search Armada ese 50 por 100 de los bienes que no son patrimonio histórico, cultural, artístico o arqueológico, España podría ejercer la inmunidad de Estado y la falta de abandono expreso para recuperar esos bienes. Para ello, España tendría que acudir a los tribunales estadounidenses, los cuales ya han resuelto anteriores casos a favor de España. Los primeros fueron los de la *Galga* y la *Juno*, dos fragatas españolas hundidas en 1750 y 1802, respectivamente, que fueron rescatadas cerca de Virginia. Un tribunal del Cuarto Circuito de Florida dio la razón a España, puesto que los pecios no habían sido expresamente abandonados y, al ser

(11) *Jurisdictional Immunities of the State (Germany v. Italy: Greece intervening)*, Judgment, I.C.J. Reports 2012, p. 99.

considerados fragatas de la Armada española, gozaban de la inmunidad de los buques de guerra.

Sin embargo, el precedente más importante es el de *Nuestra Señora de las Mercedes*. En 2007, la empresa estadounidense Odissey Marine Exploration, Inc. se apoderó del cargamento con la excusa de que las reglas consuetudinarias sobre hallazgos y salvamento, que establecían el principio de «first come, first served», le otorgaban derecho a quedarse con un 90 por 100 del valor de las monedas de oro y plata encontradas. Por ello, plantearon una acción *in rem* en los tribunales estadounidenses, a la que España respondió para defender sus derechos.

El primero fue el Tribunal del Distrito de Tampa, donde el juez Mark Pizzo sentenció que el buque y su cargamento pertenecen a la Armada española, por lo que la empresa estadounidense no tiene ningún derecho sobre el cargamento y está obligada a su devolución. El juez llegó a la conclusión de que la empresa actuó de mala fe, ya que Odissey se negó a reconocer que conocía la verdadera identidad del buque —incluso se refería a este como un buque inidentificado, «The Unidentified Shipwrecked Vessel»—, además de que no tenía ninguna licencia proveniente de las autoridades españolas para llevar a cabo su prospección marina.

Tras la sentencia favorable a España, Odissey acudió al Tribunal de Apelación del Undécimo Circuito en Atlanta, que desestimó su recurso, confirmando la sentencia del tribunal del distrito. La empresa estadounidense volvió a recurrir la sentencia, esta vez ante el Tribunal Supremo con un recurso *a certiorari*, pero este fue rechazado, por lo que a Odissey Marine Exploration no le quedó más remedio que restituir a España el cargamento de la fragata.

A la vista de este precedente, queda claro que Estados Unidos no solo protege los buques de Estado, sino también los cementerios de guerra, por lo que, si España defiende sus derechos en Estados Unidos contra Sea Search Armada, tiene muchas posibilidades de recuperar el cargamento que se le entregue a raíz de la decisión de la Corte Suprema de Colombia. El problema es que Colombia no parece tener intención de reconocer los derechos de la empresa, puesto que niega que el lugar donde Sea Search Armada suponía que se encontraba el galeón es aquel donde ha sido encontrado. Con lo cual es poco probable que Sea Search Armada vaya a recibir a corto plazo algún bien.

Sin embargo, no se deben considerar estos bienes como de poco valor histórico. Si se observan las leyes colombianas, estas dejan fuera de la consideración de patrimonio sumergido materiales brutos como los lingotes, y bienes muebles seriados con un valor de cambio o fiscal, como las monedas o las cargas industriales. Con lo cual todo ello, que según las leyes colombianas se considera tesoro, de acuerdo con su Código Civil, puede ser comercializado, resultando en el botín de Sea Search Armada.

Es cierto que para España es primordial recuperar todo el cargamento y el buque como una unidad, sin tener que luchar por cada pieza en distintos tribunales y jurisdicciones. Sin embargo, si un tribunal estadounidense declara que

aquello que le corresponde a la empresa estadounidense pertenece legítimamente a España, quizá se pueda llevar a Colombia como codemandante al proceso judicial, de forma que el tribunal decida por todo el buque y su cargamento. Esta opción tiene su precedente la misma sentencia sobre la *Nuestra Señora de las Mercedes*, proceso en el cual Perú se presentó reclamando el cargamento, que en gran parte se constituía de monedas acuñadas en Lima. Las sentencias estadounidenses negaron el derecho de Perú, con lo cual, incluso aunque la propiedad del pecio acabara siendo una parte subsidiaria del fondo del asunto —al contrario que la parte que ha adquirido Sea Search Armada—, el tribunal podría resolver sobre ello.

Es cierto que de todas las opciones hasta ahora analizadas esta es la más improbable y complicada, puesto que, si Colombia no ha firmado ningún convenio de Derecho marítimo internacional que pueda dar competencia a un tribunal internacional para resolver sobre cuestiones de pecios, menos va a permitir que se la juzgue por uno nacional, máxime si es extranjero. Además, esta vía pone en peligro el principio de inmunidad de los Estados, además de que obliga a España abrir frentes allí donde acabe parte del pecio o de su cargamento.

Arbitraje

La siguiente vía posible se llevaría a cabo por el medio de resolución de disputas alternativo más común: el arbitraje internacional. La Corte Permanente de Arbitraje (CPA), un órgano separado del sistema orgánico de las Naciones Unidas, permite a los Estados acudir ante ella para resolver «*los litigios entre ellos que dimanen de una determinada relación jurídica, ya sea contractual, con base en un tratado o de otra naturaleza*» (Art. 1.1 Reglamento de Arbitraje 2012). Para poder acudir a esta vía es necesario un acuerdo de arbitraje entre ambos Estados, anterior a la sumisión a la CPA. Las ventajas de esta vía son que, aparte de ser mucho más flexible que un proceso judicial, no pierde la obligación de cumplimiento de su resolución, aquí laudo (Art. 34.2), y no requiere otro proceso de reconocimiento en ambos Estados, puesto que en el mismo proceso las partes tienen que comunicar a través de qué «*leyes, regulaciones u otros documentos*» constará la ejecución del laudo (Art. 34.7). Además, las partes tienen la facultad de nombrar los árbitros del proceso aunque, si exigen que sean varios, el presidente del tribunal arbitral tendrá que ser elegido por los árbitros que hayan elegido las partes, quedando fuera del poder de elección directa de los Estados.

Este método ha sido utilizado múltiples veces en los últimos cien años. Aunque, ahora mismo, la CPA está administrando tres arbitrajes interestatales. Uno de los más recientes es el que ocurrió entre Rusia y los Países Bajos en torno a la detención del barco *Artic Sunrise*.

Quizá la única desventaja que puede tener este proceso es que las partes también tienen que llegar a un acuerdo sobre la ley aplicable, aunque, si no lo

hicieran, entonces el tribunal arbitral resolvería en la forma establecida en el artículo 35.1:

«(a) En los casos que involucren solo a Estados, resolverá dichos litigios conforme al derecho internacional aplicando:

- i. Las convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establecen reglas expresamente reconocidas por los Estados litigantes;
- ii. La costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho;
- iii. Los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas;
- iv. Las decisiones judiciales, los laudos arbitrales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de derecho».

Con lo cual España podría tener que dejar de lado la aplicación de la CNUDM o la Convención de la UNESCO para poder convencer a Colombia de resolver la cuestión ante un tribunal arbitral. No obstante, nótese que en la costumbre internacional está establecido el principio de inmunidad de los Estados y de su propiedad, especialmente los buques. Igualmente, también está aceptado por práctica estatal el principio de respeto a los cementerios de guerra.

Negociación por vía diplomática

De todas las vías por las que España puede resolver la cuestión, la primera que tiene que agotar, sin lugar a dudas, es la vía diplomática. Ahora mismo hay constancia de que esta vía ya ha sido abierta entre ambos Estados y que así sigue, a pesar de no haberse llegado a un acuerdo. Si el sábado 3 de diciembre de 2015 el presidente colombiano, Juan Manuel Santos, anunciaba el hallazgo del galeón *San José*, al día siguiente, el secretario de Estado de Cultura español, José María Lasalle, no tardaba en informar de que el Gobierno solicitaría la «información precisa acerca de la aplicación de la legislación de su país en la que fundamenta y justifica la intervención sobre un pecio español» (12).

Mientras tanto, en Colombia se ha estado librando una batalla judicial entre Sea Search Armada y el Estado colombiano, que parece haber llegado a su fin. La Sala Plena del Consejo de Estado de Colombia falló el 13 de febrero de 2018, ratificando la decisión de la Corte Suprema de 2007 que consideraba a Sea Search Armada propietaria del 50 por 100 del tesoro del *San José*. La Sala Plena sentenció que el patrimonio cultural sumergido pertenece a la Nación, es inalienable, inembargable e imprescriptible. El mismo está bajo la

(12) «España adelanta que defenderá su “patrimonio subacuático”», *El País*, Madrid, 7 de diciembre de 2015.

permanente protección del Estado de Colombia y es de «salvaguarda judicial reforzada».

De acuerdo con la sentencia:

«En el caso de los naufragios, en los que se encuentren bienes producto de la actividad humana, que sean representativos de la cultura y que se hallen permanentemente sumergidos en aguas internas, fluviales y lacustres, en el mar territorial, en la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular y otras áreas delimitadas por líneas de base, en los que se incluyen los naufragios de la época de la colonia, como es el caso, entre otros, del galeón *San José*, son considerados Patrimonio Cultural Sumergido, que hacen parte del patrimonio arqueológico y son propiedad de la Nación» (13).

La misma reconoce que es el Consejo Nacional del Patrimonio Cultural el órgano competente para decidir qué bienes pertenecientes a un hallazgo son considerados patrimonio cultural sumergido. Aquellos que no se estimen como tales serán considerados tesoro y se regularán por el Código de Comercio y los artículos 700 y siguientes del Código Civil. Sea Search Armada tendría derecho al 50 por 100 de estos últimos. Por lo tanto, el fallo no parece tener intención de reconocer la propiedad del Estado español sobre su buque de Estado, asunto por el que España va a tener que pelear ante las autoridades colombianas.

La vía de la negociación fue formalmente abierta el 7 de diciembre de 2015, bajo la responsabilidad de los titulares de los correspondientes Ministerios de Asuntos Exteriores, en España, José Manuel García-Margallo, y en Colombia, María Ángela Holguín (14). Tras el cambio de gobierno en España y las elecciones en Colombia, se desconoce si las negociaciones continuarán en el punto en el que se quedaron.

En cualquier caso, el nuevo ministro español de Asuntos Exteriores, Josep Borrell, mandó el 19 de junio una carta al Gobierno colombiano de Juan Manuel Santos en la que invitaba a Colombia a comenzar a negociar un memorándum de colaboración entre ambos países. En la carta queda patente la posición de España en cuanto a la titularidad del pecio, a su condición de cementerio submarino y a la explotación comercial, a la que España se opone. Sin embargo, la carta invita a tender puentes y a sentarse a negociar (15). En este sentido, la misiva parece haber cumplido con su misión, porque el presidente Santos anunció en una entrevista que Colombia estaba redactando un memorándum de entendimiento para que España se pudiera unir al proceso de

(13) Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, (13 de febrero de 2018), Sentencia 25000-23-15-000-2002-02704-01(SU) [MP William Hernández Gómez], párr. 193.

(14) «España y Colombia pactan abrir la negociación sobre el galeón *San José*», *El País*, Madrid/Bogotá, 7 de diciembre de 2015.

(15) «España le toma la palabra a Santos sobre su oferta de cooperación en el galeón *San José*», *Abc*, 21 de junio de 2018.

rescate del pecio. Es cierto que este ofrecimiento es contrario a la posición española, pero hay que reconocer que la negociación de un memorando de entendimiento entre ambos países es un gran paso adelante, aunque puede que España llegue tarde.

De acuerdo con la información más reciente, el pasado 23 de marzo, el Ministerio de Cultura colombiano publicó los pliegos del contrato de concesión de una asociación público-privada de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos, por un valor de aproximadamente 58,5 millones de euros (16). Con ello, el Estado colombiano pretende conceder a un inversor

«la Intervención, aprovechamiento económico, Preservación y divulgación del Hallazgo (...); así como el diseño, la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura pública asociada, la cual se compone de un Laboratorio para la conservación de materiales y un Museo que permita la divulgación y apropiación del patrimonio cultural de la Nación» (17).

Es más, de acuerdo con la información publicada en la página web del Ministerio de Cultura, el plazo de cierre de la licitación ha sido ampliado al 23 de julio. Ahora mismo, la favorita parece ser Maritime Archaeology Consultants Switzerland AG, una sociedad anónima suiza controlada desde las Islas Caimán, registrada el 18 de marzo de 2016, en cuyo equipo científico se encuentran varios conocidos «cazatesoros», como Mensun Bound, que participó en las expediciones de los naufragios del acorazado *Admiral Graf Spee* en Montevideo o del *Hôï An* en Vietnam (18). Y es que esta misma empresa fue a la que se autorizó en 2015, a través de la Resolución 1456 de 2015, la exploración de las aguas colombianas para encontrar patrimonio cultural sumergido. Es decir, el Estado colombiano ha estado cooperando con esta empresa desde hace tres años.

La intención del Estado colombiano ha sido duramente criticada por expertos en arqueología nacionales e internacionales. Un grupo de docentes interdisciplinar de la Universidad Nacional de Colombia expresó su preocupación

(16) Comunicación oficial del Ministerio de Cultura de Colombia, por la que se anuncia la publicación de los pliegos: <http://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Paginas/Se-publicaron-los-pliegos-del-Gale%C3%B3n-San-Jos%C3%A9.aspx> [Último acceso: 12 de abril de 2018].

(17) Contrato Modelo de Concesión de Patrimonio Cultural Sumergido Bajo el Esquema de Asociación Público Privada del Ministerio de Cultura, Capítulo II, Artículo 2.1 Objeto.

(18) En ambas expediciones se subastó parte de los bienes descubiertos. En el caso del águila del *Graf Spee*, el emblema se sacó, a pesar de la negativa de Alemania por temor a atraer movimientos neonazis. La Corte Suprema de Uruguay sentenció que pertenecía al Estado uruguayo, el cual llegó a plantear su subasta, no obstante la negativa de Alemania. Hoy en día, Uruguay no ha decidido qué hacer con el emblema. Véase <http://www.defensa.com/uruguay/uruguay-estudia-vender-aguila-acorazado-aleman-graf-spee-obtener>; <https://www.elobservador.com.uy/el-gobierno-quiere-exhibir-el-aguila-nazi-del-mitico-graf-spee-n1140980> [Último acceso: 13 de abril de 2018]; y con el naufragio del *Hôï An*, véase <http://traffickingculture.org/encyclopedia/case-studies/hoi-an-shipwreck/> [Último acceso: 13 de abril de 2018].



Otra de las imágenes divulgadas por el Gobierno colombiano, en la que se aprecian más cañones del pecio

sobre el proyecto en un dictamen solicitado por la Procuraduría General de la Nación. En el mismo, no solo se criticaba la Ley 1675, especialmente el concepto de «tesoro» frente al de patrimonio cultural sumergido —pues, para la arqueología, ambos son indivisibles—, sino también el desarrollo del proceso de adjudicación, que carece de transparencia y del que la comunidad científica y académica ha quedado apartada (19).

Además, recientemente, la Procuraduría General de la Nación entregó un informe a la ministra colombiana de Cultura señalando numerosas irregularidades en el proceso de licitación, que incumple la legislación colombiana. Entre las irregularidades descubiertas se encuentran: la forma de financiación, compuesta por tres vías diferentes, de las cuales una es contraria a las leyes de asociación público-privada; los porcentajes de la remuneración al contratista, que han sido modificados varias veces; o los propios plazos, que han sido incumplidos por parte de la empresa y del Ministerio de Cultura. Tras haber denunciado las irregularidades, el siguiente paso parece ser realizar una evaluación disciplinaria, que podría concluir en un proceso judicial contra el proyecto, por no hablar de la responsabilidad legal de la ministra de Cultura y otros funcionarios.

(19) «Universidad Nacional pide que el naufragio del galeón *San José* no sea intervenido», *El Espectador*, 12 de abril de 2018.

<https://www.elespectador.com/noticias/actualidad/universidad-nacional-pide-que-naufragio-del-galeon-san-jose-no-sea-intervenido-articulo-749634> [Último acceso: 13 de abril de 2018].

En cualquier caso, España tiene aún la oportunidad de negociar con Colombia la protección del galeón sumergido. Las relaciones entre ambos países son inmejorables. Tal como enfatizaba el ministro Borrell en su carta, el apoyo de España durante las negociaciones con la Unión Europea sobre los requisitos de viaje para ciudadanos colombianos, al proceso de paz con las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) y a la entrega del Nobel de la Paz a José Manuel Santos son hitos recientes muy positivos en las relaciones entre ambos países. España debe actuar de prisa a la hora de encontrar la mejor vía para asegurar la protección del galeón, sin poner en peligro las relaciones hispano-colombianas, porque el presidente Santos pretende dejar el asunto atado antes de que acabe su mandato. De todas las vías analizadas en este estudio, esta es, definitivamente, la primera a la que se debe acudir y agotar, con preferencia a cualquiera de las anteriormente analizadas.

Conclusión

Es una extraña coincidencia que Colombia no haya querido ratificar ni firmar tratados que le exigirían devolver patrimonio cultural sumergido, que ahora mismo supone bienes cuya exhibición resulta ser un beneficio económico para las arcas del Estado colombiano. Esta posición no es vista con buenos ojos por la comunidad internacional, y menos por los Estados con mayor poder económico y político, que son aquellos que históricamente controlaban los mares del mundo, también conocidos como los Estados colonizadores. A Colombia esta posición le puede pasar factura en algún momento. Mientras la tinta del acuerdo de paz con las FARC no se haya secado, Colombia necesita apoyo y respaldo de la comunidad internacional, y más de España, país que ha tenido un papel central en las negociaciones con las FARC, con la participación de Felipe González o la del abogado español Enrique Santiago, representando los intereses de las FARC. Por no mencionar la relación económica entre ambos Estados, siendo España el segundo país con mayor presencia empresarial en Colombia.

Tras analizar todos los métodos disponibles para España, y después de haber confirmado que la vía de la negociación ya ha sido iniciada, se concluye que hay dos órganos internacionales de resolución de conflictos interestatales a los que España puede acudir para recuperar el pecio: el Tribunal Internacional de Justicia y la Corte Permanente de Arbitraje. Ambos órganos resuelven el conflicto aplicando la misma metodología, con lo cual no habría una gran diferencia en la resolución si se fuera a uno u otro. Sin embargo, a la hora de decidir entre ambas instancias, la más recomendable es la segunda, puesto que conlleva menos dificultades a la hora de convencer a Colombia de acudir a un tribunal y de que este acepte su competencia.

En vista de todo el análisis realizado, queda claro que el Derecho del mar contiene un vacío legal en relación con la inmunidad de los buques de

Estado y los cementerios de guerra marítimos, vacío que se intentó resolver con la Convención de la UNESCO, aunque no ha sido posible pues sólo cincuenta y cuatro Estados la han ratificado. Aunque la práctica de los Estados, que se consolida en costumbre internacional, sirve como vía subsidiaria para la resolución de conflictos sobre la materia, los organismos internacionales tienen que llegar a un acuerdo más concreto sobre el asunto, puesto que el mar está repleto de pecios, de un valor incalculable o con tripulación fallecida, que requieren protección legal para no ser objeto de saqueo por empresas privadas especializadas en este tipo de hurtos.

Este no es solo un asunto que concierna a los Estados occidentales, excolonizadores, sino a todos. Estas convenciones tienen intención de durar ilimitadamente, con lo cual en el futuro cualquier Estado puede sufrir la pérdida de uno de sus buques de guerra en alta mar o en los mares de otro país. No es una cuestión de tesoros, sino de propiedad estatal, de inmunidad de Estado, es decir, de la propia seguridad jurídica y legal internacional.

Por otro lado, son varias las voces en España, especialmente provenientes de la Armada, como Augusto Conte de los Ríos, que consideran que debería haber una mayor coordinación entre los archivos de la Armada y la Administración, con proyectos como una carta de pecios a proteger o la actualización del Plan Nacional sobre Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático. También se recomienda una colaboración iberoamericana para que el hallazgo de un pecio español en aguas iberoamericanas no despierte un conflicto sobre su propiedad, sino una maquinaria administrativa sobre su protección e investigación. De esta forma fortaleceremos las relaciones hispanoamericanas en pro de la protección del Patrimonio de la Humanidad. Quizá Florentino Ariza no soñase con este destino para el *San José* y su cargamento cuando intentaba encontrarlo para entregarle una de sus joyas a Fermina Daza, pero nadie puede negar que es más legítimo que aquel que él deseaba.

Bibliografía

Convenciones y tratados

- Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a las inmunidades de los buques de Estado, 1926.
- Carta de las Naciones Unidas, 1945.
- Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, 1969.
- Convención de las Naciones Unidas del Derecho al Mar, 1982.
- Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático, 2001.
- Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia, 1945.
- Reglamento del Tribunal Internacional de Justicia, 1978.
- Reglamento de la Corte Permanente de Arbitraje, 2012.
- Acuerdo Marco para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos en la Alta Mar del Pacífico Sudeste, 2000.

Leyes

Ley 14/2014, del 24 de julio, de la Navegación Marítima.

Ley 1675, del 30 de julio de 2013, por medio de la cual se reglamentan los artículos 63, 70 y 72 de la Constitución Política de Colombia, en lo relativo al Patrimonio Cultural Subacuático.

Decreto 1698, del 5 de septiembre de 2014, por medio del cual se reglamenta la Ley 1675 de 2013.

Casos

Territorial and Maritime Dispute (Nicaragua v. Colombia): Preliminary Objections, Judgment, I.C.J. Rep. 2007.

Certain Criminal Proceedings in France Case (Djibouti v France): Preliminary Measures, 2003 I.C.J. Rep. 102.

Jurisdictional Immunities of the State (Germany v. Italy: Greece intervening): Judgment, I.C.J. Reports 2012.

Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel, 132 S. Ct. 2379.

Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, 657 F.3d 1159 (11th Cir. 2011).

Odyssey Marine Exploration, Inc. v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, 675 F.Supp.2d 1126, 1148 (M.D. Fla. 2009).

Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, (13 de febrero de 2018), Sentencia 25000-23-15-000-2002-02704-01(SU), [MP William Hernández Gómez].

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil y Agraria, (5 de julio de 2007), Sentencia 226689, [MP Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo].

Libros y monografías

AZNAR GÓMEZ, Mariano J.: *La protección jurídica internacional del Patrimonio Cultural Subacuático*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Ministerio de Defensa, Madrid, 2011, XL Jornadas de Historia Marítima Ciclo de Conferencias. Abril 2010, Cuaderno monográfico n.º 62, p. 59-78.

GRANT, John P., y BARKER, J.: Craig, *Encyclopaedic Dictionary of International Law*, Oxford University Press Print, 2009, 3ª edición, <http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780195389777.001.0001/acref-9780195389777>

PASTOR RIDRUEJO, José Antonio: *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, Tecnos, 2017, 21ª edición.

PICKFORD, Nigel, *Atlas of Ship Wreck & Treasure*, Dorling Indersley, Londres, 1994, p. 164.

VV.AA. *Manual del Derecho del Mar (Vol. II)*, Ministerio de Defensa, Centro de Publicaciones, 2016.

Artículos de publicaciones periódicas

AZNAR GÓMEZ, Mariano J.: «Legal Status of Sunken Warships «Revisited»», *Spanish Yearbook of International Law*, Vol. 9, 2003, p. 83.

CONTE DE LOS RÍOS, Augusto: «El rescate del *San José* y la Ley de Navegación Marítima (14/2014)», *Revista General de la Marina*, Tomo 270, Marzo 2016, pp. 213-227.

TRIGO CHACÓN, Manuel: «Los pecios. Los tesoros bajo el mar. Las flotas españolas de Indias. El régimen jurídico del Patrimonio Cultural Subacuático», en *Revista General de la Marina*, Tomo 270, Junio 2016, pp. 799-814.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Museo Naval, Madrid, Edición facsímil de 1973, Tomo VI, p. 489.

Publicaciones en Internet

- ÁLVAREZ RUBIAL, Gregorio Pablo: (Noticias Jurídicas). *El proceso judicial del caso Odissey en Estados Unidos*, en NOTICIAS JURÍDICAS, <http://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/4745-el-proceso-judicial-del-caso-odyssey-en-estados-unidos/>, (última consulta: 25 de octubre de 2016).
- MINISTERIO DE CULTURA DE COLOMBIA, «Ministerio de Cultura responde a la Sea Search Armada sobre el Galeón *San José*», en Ministerio de Cultura de Colombia, <http://www.mincultura.gov.co/prensa/noticias/Paginas/Ministerio-de-Cultura-responde-a-la-Sea-Search-Armada-sobre-el-Gale%C3%B3n-San-Jos%C3%A9.aspx>, (última consulta: 25 de octubre de 2016).
- BORN, Gary: *State-to-State Arbitration at the Permanent Court of Arbitration*, en Wolters Kluwer Arbitration Blog, <http://kluwerarbitrationblog.com/2012/07/20/state-to-state-arbitration-at-the-permanent-court-of-arbitration/> (última consulta: 24 de octubre de 2016).

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como 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: ihcn@fn.mde.es

ACTIVIDAD DE LAS GALERAS DE ESPAÑA CON BASE EN CARTAGENA EN EL REINADO DE CARLOS II

Vicente MONTOJO MONTOJO
Doctor en Historia Moderna
Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN
Licenciado en Historia

Resumen

Las Galeras de España tuvieron su base en Cartagena de Levante a partir de 1668. Desde 1676 intervinieron en Sicilia, con ocasión de la rebelión de Mesina apoyada por Francia, y desde entonces de forma repetida socorrieron a Orán y otros presidios norteafricanos. En este texto se tratan además aspectos logísticos o de intendencia.

Palabras clave: historia naval de España, historia militar de España, Escuadra de Galeras de España, Cartagena (Murcia, España), reinado de Carlos II (1675-1700).

Abstract

The galleys of Spain had their base in Cartagena de Levante from 1668. From 1676 they intervened in Sicily, on the occasion of the rebellion of Messina supported by France, and since then they repeatedly assisted Oran and other North African presidios. This text also deals with logistical or supply issues.

Key words: Naval History of Spain, Military History of Spain, Spanish galleys squadron (Murcia, Spain), Reign of Carlos II (1675-1700).

Introducción

EN 1674 España volvió a entrar en guerra con Francia, donde reinaba Luis XIV, como en 1635-1659 y 1667-1668, pero esta vez para defender a Holanda, su aliado, al mismo tiempo que Inglaterra lo había sido de Francia hasta ese año.

Los argelinos, aliados de Turquía, asediaron Orán en 1676, 1681 y 1688, en que estuvieron a punto de tomar el presidio. El socorro realizado desde Cartagena y Murcia fue fundamental para su conservación. En 1688 fue el duque de Veragua, general de las Galeras de España, quien defendió Orán por el tiempo en que la contraofensiva austriaca llegó hasta Belgrado, y sus ojeadores llegaron hasta Vidin, más allá de las Puertas de Hierro, en Bulgaria, y hasta Misch, en el sur de Serbia. Pero la Guerra de la Liga de Augsburgo dio a los turcos un respiro que fue aprovechado: en 1690, recuperaron Misch y Belgrado y restablecieron la influencia otomana en Transilvania, donde Imre Tököli se convirtió en príncipe. Pero aquellas victorias no habían de durar.

Con la paz de Ryswick, el gobierno austriaco pudo retirar tropas de Italia para enviarlas al este de Europa. El 29 de agosto de 1697, el príncipe infligió una gran derrota al ejército otomano en Zenta, a orillas de Tisza, en Transilvania. Batalla decisiva, pues por el tratado firmado en Karlowitz en enero de 1699, los turcos cedieron a Leopoldo I la mayor parte de Hungría, incluyendo en ella Transilvania; devolvieron Podolia a Polonia; confirmaron el derecho de los rusos al puerto de Azov, y abandonaron en Venecia la mayor parte de Dalmacia, Morea y las islas del Egeo (PILLORGET, 310).

Veinte años antes, en 1676, la Armada francesa obtuvo grandes victorias sobre la de España y la de Holanda en las batallas de Stromboli, Augusta — donde murió Ruyter, almirante holandés— y Palermo. Las galeras de Nápoles y Sicilia socorrieron a los navíos españoles que fueron dañados o destruidos, como algunas galeras de España, cuya patrona fue incendiada, siendo su patrón José Balfagón, natural de Cartagena, que otorgó obligación y fianza (1).

Este año hubo que afrontar los problemas que generó la epidemia de peste de 1676 y 1677, como el aislamiento, que entre otras cosas impidió al concejo de Cartagena ayudar en la reconstrucción de la armada y el reconocimiento de la galera *Nuestra Señora de la Almudena*, procedente de un tercer socorro a Orán. Además, el Hospital Real de Galeras fue utilizado por el Ayuntamiento desde octubre de 1676 para la curación de los que sufrían el contagio, a pesar de la negativa de las autoridades de Madrid (SAN PÍO, 297/23-4, 26-9, 3 oct. 1676). En estas circunstancias fue cuando se ejecutó a un soldado de galeras que había asesinado a un vecino de Cartagena; no obstante, el Ayuntamiento se quejó mucho ante de la violencia que generaron a veces algunos soldados.

(1) Archivo Histórico Provincial de Murcia (AHPM), Notariado (Not.) 5462, folios (ff.) 233-235, 25 sept. 1681.

Pero, durante el invierno de 1676, las galeras permanecieron en Cartagena y fue la escuadra de corso de Mallorca, de 5 naves grandes o buques, 2 bajeles de 32 y 22 cañones y 3 fragatas, dirigida por Pere Flexes o Fletxes, la que acudió a Italia (MIRALLES, p. 55); para ella desde 1662 se adquirieron cañones holandeses hechos en Amsterdam, mientras que antes procedían de Flandes o de la misma Mallorca (ISASI, pp. 54-56), pero también dos galeras de España aconchadas y adobadas en Málaga, pues en Cartagena hubo epidemia de peste (2), que se declaró el 24 de junio de 1676 y duró hasta el 16 de febrero de 1677, reanudándose el 1 de abril de 1677 hasta San Juan del mismo año (3).

La etapa final de la Guerra de Mesina (1677-1678), en la que el virrey Portocarrero (luego primado de Toledo y cardenal) consiguió rehacer la escuadra de galeras de Sicilia (llegaron a 23 en 1676), se caracterizó por la derrota francesa (Melazo, 1677), el incendio de la escuadra francesa de Tolón (1678) y de los mesineses rebeldes (PEÑA).

Fue entonces cuando fueron enviadas cuatro galeras de España desde Cartagena a Sicilia (capitana, *San Miguel*, N.^{tra} S.^{ra} de la Soledad y *San José*: SAN PÍO, 304/132, 19/8/1678, 135/30/4/1678 y 137/31/8/1678).

Este difícil periodo de guerra con Francia no impidió que algunos comerciantes franceses (Bartolomé Fabri, Donat Domas, Juan Grallol, Antonio Granero y Francisco Lavernia) permaneciesen en Cartagena respetados por el Ayuntamiento, que salió en su defensa alegando que eran beneficiosos a la república (4). También se mantuvo la actividad de algunos comerciantes catalanes y menorquines, como Nicolás Toya Monserrate y Bernardo Anrrich, y sobre todo genoveses (Montanaro, Peragalo, Rato).

De Nicolás Toya se sirvió precisamente el Ayuntamiento a fin de que proveyera de dinero a la barca de pescadores que hubo de acudir a Orán para comprobar la situación del presidio tras el socorro (5). Él se había ocupado en 1674 de enviar cereales al ejército de Cataluña: 1.020 fanegas de cebada, de las que se pagó un real por fanega con facultad real para la reedificación de las casas de la pólvora, más otra cantidad que desconocemos, pero que el concejo inquirió cuando prohibió la salida de cereales por su puerto y los de Águilas y Cope, en razón del encarecimiento (6).

La actividad comercial de Nicolás Toya Monserrate fue continuada por su hijo del mismo nombre (MONTOJO MONTOJO y MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN).

En 1677, don Juan José de Austria dio un golpe de Estado que provocó la caída de Valenzuela y su sustitución por aquel, por lo que se dio una nueva etapa de reformas.

(2) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Actas Capitulares (Ac. Cap.) 1677-1683, f. 108. Cartagena, Cabildo (cab.), 12 feb. 1678.

(3) AMC, Fondo Cañabate Navarro (FCN), Crónica Convento de San Diego (CCSD), Guardián 30, f. 28r.

(4) AMC, Ac. Cap. 1677-1683, f. 95. Acuerdo sobre los franceses. Cartagena, cab., 18 dic. 1677.

(5) AMC, Ac. Cap. 1671-1676. Cartagena, cab. extraordinario 12 jul. 1675.

(6) *Ibidem*, ff. 389-390 y 464-465. Cartagena, cabs. 11 marzo y 26 nov. 1674.

A mitad de 1678, el conde de Chinchón comunicó a Felipe de Moscoso, comerciante de Alicante, la buena acogida que habían tenido las noticias de la guerra en Sicilia:

«Sea enhorabuena la recuperación de las plaças de Mecina, Augusta y Taormina, que se azelebrado aquí con el aluoroço que corresponde a tan importante subceso y si los ingleses rompen como se supone se dispondrán nuestros intereses al favorable semblante de que se necesita» (7).

En 1681-1690 figuró entre las Galeras de España una llamada *San Nicolás de Bari*, construida en 1678, cuya pertenencia a la escuadra fue bastante breve, pues en 1692 oficiales reales de las Galeras escribieron una carta al contador, veedor y proveedor de armadas y fronteras de Cartagena para que el buque viejo de esta galera fuera varado en tierra y entregado a la persona que se iba a hacer cargo de él (SAN PÍO, 293/182, 21 oct. 1682). Poco antes se construían en Barcelona dos falúas para algunas galeras que las habían perdido en 1691 (SAN PÍO, 253, 17 nov. 1691).

Pertenecieron en estos años a la escuadra otras galeras, como las que llevaron los nombres de *San Juan*, *San Pedro* o *San Antonio*. Con posterioridad se añadieron otros nombres con la llegada de nuevos buques.

Dentro de la escuadra predominó en diversos aspectos un espíritu tradicional, lo cual hizo que los nombres de muchos de estos buques perdurasen en el tiempo, a pesar de hundimientos por accidentes o combates navales, o de desguaces ante su mal estado. Eso es lo que ocurrió con la *Nuestra Señora de la Soledad*, naufragada en las cercanías de Cartagena en el año 1697 (8). Ocurrió lo mismo cuando en 1676 la galera patrona fue incendiada y perdida en un combate que sostuvo con las galeras de Francia en una playa de Palermo (SAN PÍO, 297/5, 8 jun. 1676), la cual no sería sustituida hasta 1681 por otra con el mismo nombre, tal y como se podría ver si se recogiesen en una tabla las noticias de los componentes de la dotación de dicho buque, ya que resulta un vacío entre 1676 y 1681.

En estos años se llevó a cabo una reforma de la escuadra, como han estudiado José Luis Casado Soto y Jan Glete. Así, en 1682 se produjo la botadura de las nuevas galeras *San José* y *San Miguel*, en sustitución de las anteriores homónimas (SAN PÍO, 338/290). En 1684 tuvo lugar la botadura del buque que sustituyó a las galeras capitana y *N.^{tra} S.^{ra} de la Almudena* (SAN PÍO, 314/68, 11 oct. 1683). En 1698 se efectuó el reemplazo por otras de nueva construcción de las galeras *Santa Ana* y *Almudena*, que en el año 1682 estaban necesitadas de reparación, aunque se mantuvieron en servicio y sufrieron graves daños en un temporal que tuvieron que sortear el 24 de noviembre de 1694.

(7) Archivo del Reino de Valencia (ARV), Cartas a los virreyes, leg. 282, n. 38. Madrid, 23 abril 1678.

(8) AMC, Ac. Cap. 1696-1701, f. 149. Cartagena, cab. 17 dic. 1697.

Es lógico que estas naves tuviesen que ser mudadas con alguna frecuencia, puesto que durante el reinado de Carlos II se tuvieron que sostener cuatro guerras con la Francia de Luis XIV, así como participar en un continuo estado de aprovisionamiento a los presidios españoles del norte de África, es decir Orán, Peñón de Vélez, Melilla y Ceuta, frecuentemente atacados y sitiados por los musulmanes.

Nuevo socorro a Orán en 1677

En julio de 1677 se hizo otra expedición de socorro a Orán, de la que se tuvo noticia por la salida de dos galeras desde Málaga. Por cartas de Málaga se supo la partida de las dos galeras que se hallaban en aquel puerto, y con ellas de otras embarcaciones con gente de guerra y todo género de provisiones de boca y municiones de guerra para el socorro de Orán, asediada de los moros (9). Orán fue también socorrida desde Gibraltar por dos galeras dirigidas por Juan de la Carrera, a pesar del contagio de peste en la población (10).

A Málaga regresaron las dos galeras del primer socorro y estas volvieron otra vez a Orán, junto con dos navíos, una fragata y otros barcos que reforzaron su guarnición y aportaron provisiones (11). Tres fragatas vizcaínas y dos navíos genoveses partieron de Málaga en conserva de la Armada de Portugal, transportando 2.870 fanegas de trigo y 600 de cebada (12).

El personal militar: de capitanes generales a oficiales y soldados

Entre los capitanes generales de las Galeras de España se puede advertir una evolución desde el nombramiento de miembros de familias que tradicionalmente habían dirigido la escuadra (los Colón, duques de Veragua; los Bazán, marqueses del Viso y Bayona, y los Leyva, condes de Baños) a otros que no. Entre los primeros se puede destacar al duque de Veragua, por su protagonismo en las camarillas cortesanas del final del reinado de Carlos II (virrey de Valencia en 1679-1680), por su sueldo (6.000 escudos anuales) y por la importancia de su presencia en Cartagena, y al duque de Nájera entre los segundos.

En lo que se refiere al de Veragua, la enfermedad de un hijo recién nacido y su curación, que él atribuyó a un voto, fue origen de que se venerara la imagen del Cristo del Socorro y de la fundación de la cofradía de esta advocación, a la que pertenecieron muchos nobles de Cartagena (FERRÁNDIZ). Además, favoreció la fundación de los carmelitas en Cartagena, que se insta-

(9) *Gaceta de Madrid* núm. 4, de 17 jul. 1677, p. 12. Madrid, 14 jul. 1677.

(10) *Gaceta de Madrid* núm. 7, de 3 ag. 1677, p. 24. Orán, 14 jul. 1677.

(11) *Gaceta de Madrid* núm. 9, de 17 ag. 1677, p. 32. Málaga, 17 ag. 1677.

(12) *Gaceta de Madrid* núm. 16, de 28 sept. 1677, p. 53. Orán, 6 sept. 1677.

laron en el arrabal de San Roque y construyeron el convento de San Joaquín y la iglesia del Carmen (CASAL, pp. 523-525). En cuanto al duque de Nájera, hay que destacar que se hizo construir un palacio en Cartagena, del que se conserva una parte en la plaza de San Ginés (13).

Varios capitanes generales de las Galeras (el marqués de Santa Cruz, los duques de Veragua y Nájera) fueron nombrados patronos del cartagenero convento de San Diego, de franciscanos descalzos, en el que lo habían sido anteriormente los comerciantes genoveses Diguerris e Imperiales, por lo que puede apreciarse en este cambio otro de liderazgo en la sociedad de Cartagena, como el que había sucedido en el cargo de sargento mayor con Alonso de la Jara (MONTORO MONTOJO y HERNÁNDEZ FRANCO).

Entre los oficiales de las Galeras hay que señalar una tradición familiar: a los padres les sucedieron sus hijos, o a los tíos sus sobrinos, aunque con muchas excepciones, pues los ascensos se hacían sobre todo por antigüedad y a veces incluso por méritos, tal como disponían las ordenanzas. Así, el veedor y contador informaron contra la pretensión de Carlos de San Gil de nombrar alférez de la compañía de la galera *Santa Ana* a su primo Juan de San Gil (SAN PÍO, p. 338). Muchos oficiales fueron naturales de Cartagena: José de Alfaro, Felipe de Borja, Antonio Bosomo y José Bosomo, Donato Domás Gris, Juan Ambrosio y Manuel García de Cáceres, Pedro Garre, Fulgencio Lamberto, Pedro Francisco y Fulgencio de Montemayor Rato, Nicolás Montanaro, Lucas Rato, José Tomás Rato Lardón, Pedro Rato Bosomo, Antonio Rato Madona, Pedro Riquelme Salafranca, Ginés Ros, Francisco Salafranca, Domingo Tacón Fábrega, Francisco y Pedro Antonio Tacón Grimau, o José Valcárcel Martínez, que además fueron regidores de su Ayuntamiento y eran descendientes de mercaderes, y otros lo fueron del reino de Murcia (Francisco Ángel Olivares, de Yecla; Pedro Tejedero Teruel, de Lorca), pero otros muchos procedían de Andalucía (José Aguilera, de El Puerto de Santa María, Francisco Bernardo Buitrón, Martín de Escaño Arizmendi, José de Espinosa, José Indalecio Felices, Manuel de Fermoselle Ponce de León, Pablo de Peralta, Miguel Velásquez Negrete), Aragón (Juan Navarro), Castilla (Francisco de Silva), Cataluña (José y Nicolás Espluga), la Rioja (Juan Cebrián Salvador) y otras (Esteban Suárez de Figueroa).

Los moros esclavos fueron protagonistas de escapadas y de intentos de fuga, hasta el punto de que José Vélez de Esquivel y Francisco Real de la Canal, oficiales de Galeras, tuvieron que defenderse de acusaciones de implicación en ellas (1678 y 1686), de las que salieron absueltos, o de rescates y robos, de que fue protagonista la turca esclava Hazi Hosmani pues Vicente Milot, mercader de Alicante, apoderó a Pedro Sigaud. El escultor Nicolás de Bussy, en concreto, siendo vecino de Murcia compró una esclava turca, Camera, de treinta años, en Cartagena, a Juan Cereno, quien la había adquiri-

(13) AMC, FCN, CCSD, Guardián 32 (Santa Cruz). Cartagena, 24 jun. 1689, f. 34r (Veragua) y 1714 (Nájera hizo la capilla de San Antonio de Padua).

do al capitán Juan Agustín Libero, genovés, habida en buena guerra (se decía siempre, aunque podía ser falso), por 120 escudos (14).

En 1688 un real despacho dirigido al duque de Veragua mandó cargar al sueldo de los capitanes de las Galeras el valor de los esclavos que se hubieran fugado por haberles permitido saltar a tierra para servicios particulares (15). Los tales forzados eran a veces maltratados por los oficiales, o incluso mal atendidos en sus enfermedades, y llegaron a quejarse de no serles entregadas las medicinas necesarias (16). Una orden, dirigida al duque de Veragua, dispuso que no se admitieran esclavos cristianos (SAN PÍO, 172/28 feb. 1690).

Había además en Madrid un arca o caja de fugas y solturas de galeotes, que sirvió a veces para pagar las compras de moros cautivos, con el fin de que se quedaran en las galeras. Junto a ellos estaba la gente de mar y guerra, es decir los oficiales, como los capitanes y alféreces, de los que se servía a veces el Ayuntamiento de Cartagena (17), soldados y tripulantes que guarnecían las galeras, y a su alrededor muchos otros que abastecían las galeras y sus tripulaciones, como los asentistas, los comerciantes y mercaderes, los proveedores, o los artesanos y los transportistas, es decir, como un gran enjambre social.

La ración del forzado era de habas de la tierra o garbanzos y arroz, con una libra y media de aceite, cuyo montante era de veintidós maravedíes y un cuarto de otro, según el contrato de provisiones de 1666, y en 1681 para cada remero había de dar veintiséis onzas de bizcocho al día, y para cada caldero de galera ordinaria, nueve celemines de habas de la tierra o de garbanzos, o bien arroba y media de arroz y una libra y cuarta de aceite.

Se consideró que esta alimentación tenía exceso de arroz y falta de habas. En 1692, el protomédico de Galeras hizo algunas modificaciones en las dietas de los remeros enfermos, mejorando la situación anterior: «Estilándose en estas galeras dar a los remeros enfermos media libra de carnero y cuatro onzas de pastas al día y a los más agravados añadirles un cuarto de gallina siendo raro el ejemplar de haberse librado a alguno para substancias en los últimos y haciendo más común el protomédico que hay ahora el librar dos cuartos de gallina satisfaciendo a las reconvenções que le hemos hecho» (MARCHENA, pp. 373 y 380).

Fue característica de esta sociedad su mestizaje, pues muchos moros dejaron de ser esclavos y pasaron a ser libres o libertinos y algunos incluso cristianos, es decir, hubo una cierta anarquía o indefinición en cuanto a los límites

(14) AHPM, Not. 5237. Cartagena, 13 nov. 1693.

(15) Archivo Museo Naval (AMN), Colección Vargas Ponce, Ms. 61/098/183-184.

(16) AMN, Vargas Ponce, Ms. 60/120/165-166. Carta al marqués de Monreal sobre queja de Juan Trujillo Navarrete, forzado de la galera capitana, en nombre de los forzados por no haberles dado medicinas, 1684.

(17) AMC, Ac. Cap. 1684-1695, f. 332. Cartagena, cab. 25 abril 1690. Acuerdo de que Agustín García Campero y Simón García Angosto, regidores, escribieran a Pedro de Montemayor, capitán de mar de la galera *Nuestra Señora de la Soledad*, en Málaga, para cargar 500 o 600 fanegas de trigo y traerlas en su galera.

entre cristianos y musulmanes, como se daba en las islas Cícladas del Egeo, como resultado de la presencia de corsarios y mercaderes (PLANAS).

Los sueldos de los hombres de mar (32-50) y guerra (30-85) eran los siguientes (MARCHENA, p. 237): cargo sueldo en escudos/mes: capitán general 500, gobernador general de la armada 500, almirante general 250, veedor general 100, proveedor general 91, contador principal 50, pagadores generales 50, contadores de cuentas 50, contador de almacenes 42, secretario de la capitánía general 30, capitán de mar y guerra 40, alférez de mar y guerra 15, capitán de mar 15, maestro de jarcia y raciones 30-20, contra maestres 25-15, guardianes 25-21, alguaciles de agua 8-6, piloto mayor de altura 25-20, piloto mayor de costa 25-20, todos los demás pilotos 20, buzos 20-15, capellanes 12, escribanos 6, despenseros 6, barberos 6, carpinteros de ribera 12, calafates 12, cirujanos 25, toneleros principales 10, segundos 6, chirimías 6. Hombres de las galeras: trompetas 6, condestable de artillería 12, sus ayudantes 8, cada marinero 4, cada grumete 3, cada paje 2.

Una nueva etapa de paz: la posguerra después de Nimega (1678-1683) y el gobierno del duque de Medinaceli

Al final de la guerra de Holanda existía mucho recelo a que fuerzas navales que los franceses tenían en Lisboa y Brest realizasen incursiones en las costas de Levante, por lo que se pidió al concejo que tuviera alerta a las compañías de milicias, pues las galeras habían partido a Mesina (18).

En estas fechas coincidió prácticamente el término de la guerra (19) con el de la epidemia de Cartagena. Carlos II comunicó la liberación del asedio de Mons y de Mesina y el final del contagio de Murcia (20), pero la presencia de las galeras en Cartagena agravó los problemas de abastecimiento, pues el Ayuntamiento fue requerido para que suministrara agua y otros víveres.

A principios de 1678, el marqués de Santa Cruz, nuevo capitán general de las Galeras de España (se comisionó a Vicente Imperial para corresponder a las salvas de las galeras) (21), pidió al concejo que hiciera conducir el agua de las fuentes de San Juan a la ciudad, para lo que ofreció el trabajo de los esclavos de las galeras. El concejo accedió a estudiarlo, aunque no parece que se hiciera entonces, pues había tenido muchos gastos por razón de las epidemias (22). En cambio, sí permitió que las galeras capitana y *Nuestra Señora de la Almudena* sacaran trigo para hacer bizcocho en un viaje a Málaga (licencia para sacar 200 fanegas y 600 a Manuel de Silva, cuatralbo) (23).

(18) AMC, Ac. Cap. 1677-1683, f. 108. Cartagena, cab. 12 feb. 1678.

(19) *Ibidem*, ff. 136, 184, 194-195. Cartagena, cab. 25.4, 19.5, 2 y 8 oct. 1678.

(20) *Ib.*, ff. 194 v-195r. Murcia, cab. 8 oct. 1678.

(21) *Ib.*, ff. 202 y 220. Cartagena, cab. 25 y 28 oct. 1678.

(22) *Ib.*, ff. 225v-226r. Cartagena, cab. 21 en. 1678.

(23) *Ib.*, ff. 104 y 289-290r. Cartagena, cab. 27 en. 1678 y 22 sept. 1679.

El final de la guerra en Italia, con la rendición de Mesina en 1678, obligó a que se tomaran una serie de medidas de carácter militar, como el envío y regreso de algunas galeras de España. En este tiempo, el factor Juan Francisco Polero hizo muchos contratos de suministros, como los de trigo con Miguel Sánchez Arroyo, de Vélez Blanco (24); Juan Lorenzo Rato, de Cartagena (25), y Pedro Sicilia Muñoz, de Lorca (26), vino (José Martínez Fortún, de Cartagena: 600 arrobas (27)) y medicinas: Francisco Corellas y Juan Félix Villalva, boticarios (28).

El fin de la guerra dio lugar a nuevos viajes de las galeras a Melilla, que requirió ser socorrida (300 soldados de las milicias locales) (29), y a la libertad de algunos remeros forzados, como Diego Ruiz, de Burdeos, quien hubo de ausentarse de Cartagena y apoderar al doctor Cristóbal Rocamora (30). Por contraste, Manuel Naval, soldado, estaba preso en la galera *San Miguel* desde hacía más de cuatro meses, sin saber la causa de su prisión. Estaba imputado de ser escribano de la Audiencia de las Galeras de España. Le remataron diferentes géneros de los que se apresaron en el navío *Nuestra Señora del Montenegro*, en el puerto de la ciudad de Mesina, por el mes de marzo de 1678. Se dio por perdido por ser francés y estar en dicha ocasión rebelde la dicha ciudad de Mesina, por lo que dio poder a Felipe Yúbera, procurador de Madrid, para que lo defendiera (31).

La concentración de todas las galeras en Cartagena obligó a un esfuerzo para su abasto, para lo que se le pidieron 600 fanegas al Ayuntamiento, que recurrió a la gestión de Pedro Francisco Rato y Mateo Alcaraz, comerciantes, por lo que se agravó la carestía de los alimentos y la penuria de los vecinos. Entretanto, el marqués de Santa Cruz dejó de ser patrono del convento, pero la prosecución de la carestía en 1681-1685, en que se acumularon las deudas, fue en parte paliada gracias a un sargento de Galeras que dio de limosna 1.500 reales (32).

La amenaza marroquí: expedición de Orán y conquista de La Mamora (1681)

Las acciones de guerra marítima se prolongaron en los años 1681-1682 en combates contra Argel en Orán, en la que una salida de los españoles, dirigidos por el virrey marqués de Algaba, fue acometida por los argelinos,

(24) AHPM, Not. 5.369, ff. 335-336. Poder, Cartagena, 5 oct. 1678.

(25) *Ibidem*, f. 295. Poder, Cartagena, 29 ag. 1678.

(26) *Ib.*, f. 305. Poder, Cartagena, 8 sept. 1678.

(27) AHPM, Not. 5370, f. 28. Obligación, Cartagena.

(28) AHPM, Not. 5369, ff. 312-314. Asiento de medicinas, Cartagena, 14 sept. 1678.

(29) AMM, caja 27, n. 56 y 57. Murcia, 1 y 5 mayo 1679.

(30) AHPM, Not. 5370, ff. 87-88. Poder, Cartagena, 26 abril 1679.

(31) *Ibidem*, f. 259. Poder, Cartagena, 16 dic. 1679.

(32) AMC, FCN, CCSD, Guardián 32, ff. 30r y 30-33.

que capturaron a muchos de aquellos (1681). Este tipo de expediciones habían sido frecuentes en el reinado de Felipe IV y tenían como fin defender el presidio español o a los moros de paz de los enemigos (VILAR y LOURIDO, pp. 117-118).

En Cartagena se supo primero la necesidad de socorro alimentario para Orán, por lo que el concejo cedió una parte del cereal que había comprado en Lorca para su abasto, embargándolo al negociante inglés Petit (33).

Se supo entonces que el gobernador de Orán, y casi toda su caballería, habían fallecido en una salida contra los argelinos (9 marzo 1681), de la que sobrevivieron muy pocos (34).

Por otra carta de José de Frías, maestre de campo, se supo que de 160 caballos solo volvieron veinte y se insistió en la petición de víveres (35). La petición de ayuda fue reiterada otra vez desde Orán, y el concejo de Cartagena contestó que dispuso el socorro, pero el mal tiempo impidió el transporte (36).

Se tuvo noticia muy pronto de la muerte del gobernador de Orán y además Pedro Francisco Rato y Domingo Fábrega hicieron consultas a las autoridades de Orán sobre necesidades del presidio, que según vicario y visitador eran caballos y víveres.

Hubo enfrentamientos con Marruecos, pues el rey de Mequinez conquistó La Mamora (1681), un presidio español en el Atlántico. En septiembre de 1681 tres galeras de las que estaban en Cartagena fueron a Barcelona para unirse a la galera patrona que acababa de construirse en sus atarazanas (37).

Algunas galeras de Génova llevaron infantería napolitana de Cartagena a Gibraltar, por lo que fue embargada a Juan Bautista Ferro, patrón de la saetía *Nuestra Señora del Rosario*, la barrilla adquirida en Almería que transportó y reclamó a la Real Chancillería de Granada (38).

Por su parte, dos galeras de España capturaron a finales de 1682 un gánguil francés, por lo que Donato Domás o Daumás dio fianza por Francisco Estaquier, patrón del gánguil apresado, que pidió a Manuel de Silva, cuatralbo y gobernador general de las Galeras, que se le devolviesen las velas y los cabos, pues se pasaron a la galera *Almudena* y se estaban echando a perder, para tenerlas en parte donde no se maltratasen, dando fianza (39).

Por contraste, el funcionamiento del suministro militar cárnico afectó al abastecedor municipal de carne, José Oviedo, que sufrió gran merma de su demanda. Fue en este marco de dificultades cuando una mayor presión fiscal

(33) AMC, Ac. Cap. 1677-1683, ff. 446-447. Cartagena, cab. 11 marzo 1681.

(34) Carta de la ciudad de Orán: ibídem, ff. 450v-451. Cartagena, cab. 11 marzo 1681.

(35) Ib., f. 452. Cartagena, cab. 15 marzo 1681.

(36) Ib.

(37) AHPM, Not. 5462, ff. 233-235. Obligación y fianza, Cartagena, 25 sept. 1681.

(38) AHPM, Not. 5373, f. 99. Poder, Juan Bautista Ferro a Pascual Fernández. Cartagena, 12 marzo 1682.

(39) Ibídem, f. 225. Fianza, Donato Domás al patrón Francisco Estaquier. Cartagena, 2 marzo 1683.

provocó el tumulto o asonada de los moradores del campo, que asesinaron al alcalde mayor (1683) (SÁNCHEZ BELÉN y ALCARAZ HERNÁNDEZ).

La guerra de Luxemburgo con Francia (1683-1684)

La tercera guerra con Francia del reinado de Carlos II (1683-1684) coincidió con una época en que se dio una ofensiva turca en Europa (el asedio de Viena en 1683). Hubo además otra expedición francesa sobre Argel (1683), en la que la Armada francesa amenazó Baleares (ESPINO, p. 199), sobre Luxemburgo, que conquistó, y sobre Cataluña, Génova, que bombardeó, y los virreinos españoles de Italia (Milán, 1683-1684), por lo que algunas galeras pasaron a Orán (40), y tres a Barcelona (41) y dos a Italia en 1684 (42) (SAN PÍO, 315/80, 18 en. 1684). En 1681-1690 se construyeron nuevas galeras.

La flota de galeras española permaneció estable en un nivel de alrededor de 30 unidades hasta 1700, aunque la Marina disminuyó a una fuerza mucho más pequeña en los años 1670 respecto a 1650. En los años 1680, cuando España disfrutó de paz, emprendió un programa de nuevas construcciones. Por 1690 España era otra vez un poder naval de alguna importancia. La Marina estaba en aproximadamente el mismo nivel que los dos Estados nórdicos, aunque las tres grandes marinas fueran al menos de dos a cuatro veces mayores. Los años 1690 fueron un nuevo periodo de disminución española, mientras que otras marinas se ampliaron notablemente. Los buques de guerra españoles que permanecieron fueron usados principalmente para la protección del comercio trasatlántico. Hacia 1700 la Marina española era la número ocho en Europa, después de Francia, Inglaterra, la república holandesa, Suecia, Dinamarca-Noruega, Venecia y el imperio otomano. Portugal y Rusia tenían Armadas de parecido tamaño que España, pero ambos países estaban en un proceso de rápida expansión (GLETE, p. 211).

Para otro experto en el tema, todavía está pendiente de hacer la evaluación global de los recursos navales españoles del periodo, así como de la construcción de buques de guerra, pero todo indica que fue considerablemente inferior a la de Inglaterra, Holanda y Francia. En 1682 la corona española se vio en la necesidad de adquirir ocho bajeles en Holanda; al año siguiente encargó a los astilleros de ese país la fábrica de tres galeones, y todavía en 1685 se compraron seis grandes fragatas. Las construcciones navales en España decayeron hasta el punto de que tres años más tarde se suprimieron las plazas de superintendente, veedor y contador de fábricas, dada la paralización de las obras por la Administración y la ausencia de recursos (CASADO, p. 887).

(40) AHPM, Not. 5463, f. 25. Declaración y cesión de Carlos de San Gil. Cartagena, 3 marzo 1684.

(41) *Ibidem*, f. 66. Poder, Agustín Mateos a Jerónimo Bonfillo. Cartagena, 18 jun. 1684.

(42) *Ib.*, f. 16. Poder, Agustín Mateos a Juan de Carvajal. Cartagena, 10 feb. 1684.

Pues bien, en efecto se construyeron en esta década de las ochenta galeras más, aunque no más de tres, por lo que el plan de construcciones fue más bien escaso en lo que a ellas se refiere. Por otra parte, en esta década algunos suministros de efectos navales, como la jarcia, se obtuvieron de Holanda (SAN PÍO, 314/57, 65, 19 mayo 1683, 25 sept. 1683). En 1684 cinco de las galeras de España pasaron a Gaeta y Nápoles, para ayudar a la protección de ese reino, y tres se quedaron en Cartagena, hasta que pudieron pasar a Barcelona a por los nuevos buques (SAN PÍO, 316/91, 15 abril 1684) y, a la vuelta, les fue ordenado que pasaran a invernar a El Puerto de Santa María, para lo que hubo que trasladar pertrechos a esta población (SAN PÍO, 316/109, 14 oct. 1684, 317/111, 22 oct. 1684).

Los años del ministerio del conde de Oropesa (1685-1690)

Los enfrentamientos con Argel y Marruecos dieron lugar a operaciones marroquíes sobre los presidios españoles del Atlántico: el asedio de Ceuta entre 1686 y 1720 y la conquista de Larache en 1689, y a que fueran capturados muchos españoles, por lo que hubo que reactivar el rescate de cautivos mediante el canje de magrebíes, para el que el concejo de Cartagena tuvo que ofrecer 26 esclavos (43). Jacinto Faja, médico de las Galeras, ejecutó la real orden de entregar a fray Dionisio Andreu, capellán de la galera *Almudena*, a Hamat, natural de Argel, esclavo de la galera *Santa Ana* al que le faltaba la mano izquierda, para que sirviera para el rescate de Alonso Almagro, al que cautivaron los moros de Argel al venir de Orán, y pedirlo así de la ciudad de Argel (44). Además, Francisco Martínez Fortún obtuvo para el licenciado Juan Fernández Vázquez, vecino de Málaga, real cédula de 9/11/1681 por la que se mandó entregarle el moro Alí, natural de Fez, negro atezado, esclavo en la galera *San Miguel*, que había de servir para el rescate de Luis Fernández, primo del licenciado, que estaba en cautiverio en Fez (45). Baltasara López, moradora en Orán, viuda del alférez Cristóbal de Palencia, apoderó a Pedro Sánchez Solís, vecino de Cartagena, para que pidiera a los oficiales de las Galeras que le entregasen a Hamet, natural de Esmir, moro que servía en la galera *San Miguel*, de veintiséis años, que no era de los prohibidos de rescate, al que el rey había mandado entregar para poder sacar de cautiverio a Cristóbal de Palencia, su hijo, que capturaron los moros en la desgracia que sucedió en Orán en 1681 (46).

Otros, como los ingleses Samuel Wates y compañía, comerciantes de Alicante, vendieron una esclava negra, Juana, de doce años, a Pedro Burruezo Muñoz, mercader de Murcia, quien apoderó a su hermano José para que la trasladara a Totana y Lorca y la vendiera (47).

(43) AMC, Ac. Cap. 1684-1695, ff. 478v y 486v. Cartagena, cab. 16 ag. 1692 y 23 sept. 1692.

(44) AHPM, Not. 5372, f. 124. Cartagena, 3 jun. 1681.

(45) AHPM, Not. 5235, s.f. Cartagena, 10 mayo 1682.

(46) *Ibidem*, s.f. Cartagena, 10 dic. 1682.

(47) AHPM, Not. 1820, f. 157. Murcia, 3 ag. 1683.

Orán era precisamente centro de interés mercantil para muchos catalanes, franceses y valencianos; entre aquellos Chochín Guillén, patrón de la barca *San Antonio de Padua y Nuestra Señora del Roser*, quien se obligó a pagar la deuda de Gabriel Benavente, escribano catalán, a favor de Pere Richard, contratado en Orán (48).

En los años posteriores (1685-1689) la Armada de Francia atacó Trípoli y las Galeras de España, dirigidas por el duque de Veragua (49), fueron obligadas a una gran actividad, tanto de socorro a Orán (1685) como de intendencia en El Puerto de Santa María, Málaga (50) y Orán, tal como manifiesta la delegación de poderes de los dieteros de carne (51), los contratos de los oficiales de las galeras con boticarios para dar medicinas a ocho galeras (52), o las ventas y rescates de cautivos (53). Algunos oficiales de Galeras adquirieron casas en Cartagena (54) y compraron esclavos (55), evidenciando así su asentamiento definitivo en ella, y en sus ausencias delegaron en comerciantes para cobrar sus sueldos (56).

Por otra parte, en los años 1685-1688 se intensificaron los traslados definitivos de muchos oficiales que tenían casa en El Puerto de Santa María y la adquirieron en estos años en Cartagena. Ello dio lugar a un mayor dinamismo económico en la ciudad. El Ayuntamiento estaba muy falto de ingresos, por razón del endeudamiento contraído en 1635 con el comerciante genovés Juan Bautista Prebe para financiar la canalización de agua de los ríos Castril y Guardal, y recibió una oferta de un particular de reedificar el matadero, la carnicería y la pescadería concejiles (57).

Precisamente el abastecimiento de carne fue motivo ya en 1685-1686 de un conflicto entre el marqués de Alconchel, cuatralbo de las Galeras de España — en 1689 fue nombrado capitán general de las Galeras de Cerdeña (MORA)—, y el Ayuntamiento por una dispensa que este último autorizó en un principio y después denegó (58). Además, en Cartagena se tuvieron que devolver las armas que se habían pedido para los vecinos, por lo que se intercambiaron cartas con

(48) AHO, Prot. 1205, f. 72v. Por Juan Blanch y su hijo, de la villa de Runa, Francia. Alicante, 21 abril 1688.

(49) AMC, Ac. Cap. 1684-1695, f. 529. Cartagena, cab. 20 mayo 1693.

(50) AHPM, Not. 5463, f. 76: Poder, Agustín Mateos a José Ciresa. Cartagena, 31 mayo 1687.

(51) *Ibidem*, f. 84. Poder, Agustín Mateos a Alonso Oviedo. Cartagena, 12 mayo 1688.

(52) *Ib.*, ff. 46-47. Convenio para las medicinas de las galeras. Cartagena, 1 abril 1688.

(53) AHPM, Not. 5465, f. 314-5: Fianza y obligación, José García de Cáceres al rey. Cartagena, 19 abril 1694.

(54) *Ibidem*, ff. 223-224. Venta, Josefa Canales al alférez Diego Ruiz. Cartagena, 1 nov. 1693.

(55) *Ib.*, f. 277. Venta, Agustín Zabala a Diego Ruiz. Cartagena, 29 en. 1694.

(56) AHPM, Not. 5236, f. 19. Poder, Menín Barroso a Miguel Peregalo, Cartagena, 14 jun. 1686.

(57) AMC, Ac. Cap. 1684-1695, f. 288. Petición del patrón Alonso Oviedo. Cartagena, cab. 24 en. 1688.

(58) *Ibidem*, f. 133. Cartagena, cab. 20 en. 1686.

el duque de Veragua (59). Fue por entonces cuando abundaron las peticiones de solares, por parte de oficiales de Galeras, para construir casas (60).

Las Galeras de España realizaron una importante función de provisión de los presidios del norte de África, como Orán y Mazalquivir, que se abastecían desde Cartagena, aunque no siempre, pues en 1677 el abastecimiento se hizo desde Gibraltar, quizá por razón de la epidemia de peste que había en el puerto mediterráneo (61).

Esta tarea de aprovisionamiento chocó con intereses de comerciantes de Cartagena, que se vieron relegados por la competencia de los proveedores de las Galeras, como Nicolás de Borja con la despensa que abrió el cuatralbo de las Galeras, marqués de Alconchel, en 1686, con repercusión inminente en el concejo (62).

Las relaciones entre el duque de Veragua y el Ayuntamiento se enrarecieron, pues aquel requirió que devolviera parte de 140 arcabuces prestados (63).

En 1687 las galeras de España defendieron Orán tras el desastre en el que falleció casi toda su guarnición, para lo que hubo órdenes contrarias desde Madrid, pues mientras que el marqués de los Vélez ordenaba enviar las milicias y provisiones, el duque de Veragua disponía no remitir gente (64). El alcalde mayor recibió una real provisión para que el factor reuniese trigo y harina para abastecimiento de las Galeras de Sicilia, que pasaron por Cartagena en dirección a Orán (65). La plaza norteafricana se pudo perder en este acontecimiento, al que se llamó «desgraciado suceso»: «Sin embargo los turcos no desesperaron de conquistarla algún día, arrancándola para siempre del dominio español. En 1687 alcanzaron un éxito considerable. El conde de Bracamonte, gobernador de Orán, aceptó la batalla en campo raso. Por suerte para Orán los turcos no supieron aprovechar la victoria. Se retiraron del lugar del combate sin dar el asalto a la ciudad, que se hallaba sin defensores. La nueva del desastre dejó a la Corte de España en la total consternación. Esta vez sufrió la más deplorable derrota y encontró la muerte el mismo conde de Bracamonte con casi la totalidad de la guarnición el 9 de julio de 1687» (SÁNCHEZ DONCEL, p. 243).

Se nombró por entonces a Lázaro de Leyva contador de las tres galeras que fueron de Cartagena a Orán, y de otras dos (*Almudena* y *Santa Ana*) que fueron desde Málaga (66).

En 1688 se socorrió de nuevo a Orán y el Ayuntamiento envió una compañía de infantería de su población, pero no encontró dinero para equiparla, por

(59) Ib., f. 145. Cartagena, cab. 11 mayo 1686.

(60) Ib., ff. 172, 173, 175, 180, 191; cab. 26 nov., 7 y 24 dic. 1686, 1 feb. y 17 jul. 1687.

(61) *Gaceta de Madrid* núm. 7, de 3 ag. 1677, p. 24. Orán, 14 jul. 1677.

(62) AMC, Ac. Cap. 1684-1695, ff. 133-134. Carta del cuatralbo de las galeras. Cartagena, cab. 20 en. 1686.

(63) *Ibidem*, f. 145. Cartagena, cab. 11 mayo 1686.

(64) Ib., ff. 198-199. Cartagena, cab. 27 jul. 1687.

(65) Ib., f. 199. Cartagena, cab. 6 ag. 1687.

(66) AMN, col. Vargas Ponce, Ms. 52/157, 1687.

lo que recurrió a los hombres de negocios, después de fracasar en el arrendamiento de la renta de la pesca de La Azohía y de pedirlo una primera vez a los comerciantes (67).

La Guerra de los Nueve Años (1689-1697)

Francia, en la que reinaba Luis XIV, continuó con una política agresiva, en uso de un pretendido derecho de reuniones o reclamaciones de territorios, y aprovechó dificultades ajenas, sobre todo contra España (rebelión de los barretines o gorretes catalanes) (BURGOS RINCÓN) y el imperio de los Habsburgo (lucha con Turquía en Hungría), pero encontró la oposición no solo de estas coronas, sino también de Gran Bretaña, donde el estatúder de Holanda Guillermo de Orange, casado con María Estuardo, se impuso a los partidarios de Jacobo II, que fue destronado (1688) (CRESPO). De esta revolución surgió el exilio de los jacobitas, la rebelión y dominio de Irlanda (1690) y la alianza con España, en cuya virtud, por el tratado de La Haya (1692), Gran Bretaña, Holanda y España se comprometieron a poner cada una dieciséis navíos en el Mediterráneo (ABRÉU y BERTODANO).

Los conflictos con Francia se prolongaron en la Guerra de los Nueve Años (1689-1697), en la que las Galeras de España, gobernadas por el duque de Veragua (hasta 1693) y Baltasar Gómez de los Cobos Luna, marqués de Camarasa (1693-1695), hubieron de emplearse en expediciones a Cataluña, Italia y Orán (68) (1690-1691), aunque también lo hicieron en acciones anti-curso (SAN PÍO, 332/175, 10 abril 1690).

Las Galeras de España, según informó Leyva en 1689, estaban faltas de chusma y era difícil licenciar a los forzados que habían cumplido sus años de condena (69), y recibieron, a través del duque de Veragua, una orden de Carlos II sobre el modo de tripularlas (70). A finales de 1689 se concentraron en Cartagena las Galeras de España, Cerdeña y Sicilia (71), y a principios de 1690 regresaron las dos de Cerdeña (MORA) y las de España se fueron unas a Málaga, dos de ellas a Orán (*Santa Ana* y *San José*) y otras al socorro del Peñón y al de Barcelona (con ocho de Génova), donde se instaló el duque de Veragua (72) (SAN PÍO, 161, 169 y 179, 28 en., 20 feb. y 3 junio 1690).

En 1691 la Armada francesa bombardeó Barcelona y Alicante y las galeras defendieron Cartagena. Tan pronto se tuvo noticia del cañoneo sobre Alicante, el corregidor de Murcia acudió a Cartagena con 300 soldados y se prepararon

(67) AMC, Ac. Cap. 1684-1695, f. 257. Cartagena, cab. 14 sept. 1688.

(68) AHPM, Not. 5377, f. 129. Cartagena, 11 mayo 1690.

(69) AMN, Vargas Ponce, Ms. 61/134, 237.

(70) AMN, Guillén, Ms. 1450/4.

(71) AMC, Ac. Cap. 1684-1695, ff. 305, 310r y 313. Cartagena, cab. 27 ag., 6 oct. y 12 nov. 1689.

(72) Alconchel y Veragua: AMC, Ac. Cap. 1684-1695, ff. 320r, 340. Cartagena, cab. 13 en. y 15 jun. 1690.

otros 1.000, lo que coincidió con la orden del rey de un repartimiento de soldados en todos los reinos de Castilla (73) (MUÑOZ, pp. 150-159). Las galeras hubieron de trasladar diversos tercios de soldados de Granada, Carmona y Cádiz a Barcelona y Milán, para defenderlas del avance francés (SAN PÍO, 337/267, 268 y 273, 1 y 21 abril y 5 mayo 1692).

Fue precisamente a partir de 1691 cuando se refortificó Cartagena (Trincabotijas y Algamecas) (74), cuyo plan hizo Hércules Turrelli (75) (MUÑOZ RODRÍGUEZ).

Fue una reacción a la amenaza francesa, a la que el marqués de los Vélez quiso añadir la excavación de un foso lleno de agua alrededor de la ciudad. El Ayuntamiento pidió que se reforzara la fortificación en las puntas del puerto y en las Algamecas: se reparó la casa de municiones y se terminó el fuerte de Trincabotijas y el baluarte de la artillería, y se propuso hacer uno nuevo en la Algameca Pequeña. La flota francesa se retiró a Tolón tras lo de Alicante, pero cañoneó después Málaga (1693), por lo que Cartagena fue defendida de nuevo por las Galeras de España y por compañías de milicias regnicolas (76).

Tras conocerse el ataque a Málaga y el bombardeo del convoy angloholandés en Cádiz, las galeras fueron llevadas a Mahón, en prevención de un posible bombardeo francés. En Cartagena, como en gran parte del reino de Murcia, se padecieron «frecuentísimas y muy agudas las enfermedades» (77).

La guerra con Francia prosiguió en el frente de Cataluña, que se hizo más virulento a partir de 1693, como consecuencia de la derrota española en el Ter, y culminó con el asedio de Barcelona (hasta que capituló en 1697), por lo que las galeras acudieron a su socorro en 1695 y 1696 (78). Por otra parte, en Cartagena se abasteció de dinero —por medio del cónsul inglés Tomás Moore— y de trigo —por conducto de Juan Antonio Tineo— a las armadas inglesa y holandesa que ayudaron a España en el Mediterráneo (79), y se ayudó en los accidentes de cuatro navíos de la Armada del Océano incendiados en Los Alfaques (80). Además, hubo que socorrer a Orán (1693), se procedió al abastecimiento de Melilla a través de Almería, se trasladó a los presidios el dinero para la paga de las guarniciones (SAN PÍO, 341/14, 15 feb. 1694) y se hicieron reparaciones en las Casas del Rey (81).

(73) AMC, Ac. Cap. 1684-95, ff. 400, 403, 408, 419, 455. Cartagena, 26 y 29 jul., 18 ag. y 19 oct. 1691; 22 marzo 1692.

(74) *Ibidem*, ff. 405, 415. Cartagena, cab. 6 ag. y 15 sept. 1691.

(75) *Ib.*, ff. 519, 521. Cartagena, 11 y 21 abril 1693. AGS, GA, leg. 3125, 1698-1699.

(76) AHPM, Not. 5465, ff. 21, 193, 19 en. y 1 ag. 1693. AMC, Ac. Cap. 1684-1695, ff. 565, 598, 27 jul. 1693 y 24 mayo 1694.

(77) AMC, Ac. Cap. 1684-1695, ff. 556, 566. Cartagena, 1 y 29 jul. 1693; FCN, CCSD, Guardián 36, f. 37.

(78) AHPM, Not. 5.368, ff. 19-21 y 113. Fianza, Agustín Mateos a oficiales reales, 11 ag. 1695; Poder, Agustín Mateos, dietero, a Juan Félix Garre. Cartagena, 11 mayo 1696.

(79) AHPM, Not. 5464, f. 355. Gaspar Rodríguez, pagador, a Tineo, de Murcia. Cartagena, 10 jun. 1694

(80) *Ibidem*, f. 394. Carta de pago, arcas reales de Murcia, a Francisco Anibarro, 22 ag. 1694.

(81) AHPM, Not. 5368, f. 107. Fianza, Roque Rivas y consorte al rey. Cartagena, 5 mayo 1696.

Tomás Moore era cónsul inglés en Cartagena y vecino de ella, y se obligó a pagar 103.822 reales, 21 maravedíes del valor de 2.307 quintales y 17 libras de bizcocho que había recibido del pagador para las armadas de Inglaterra y Holanda que estaban cerca, cuyo bizcocho se fabricó en la ciudad por orden del conde de Belmonte, quien había mandado la harina para ello (SAN PÍO 5464/401, 410, 11 y 30 sept. 1694).

En lo que se refiere al socorro de Melilla, Toméu Dillat, catalán, patrón de la saetía *San Juan Bautista*, de 2.300 quintales de porte, con 14 pedreros, 3 cañones y 16 marineros, la fletó para ir al puerto de Almería, donde recibiría 100 hombres que había de llevar al presidio de Melilla, cobrando por ello 470 pesos de a 15 reales (82).

Además, en abril de 1697, tres galeras de España pasaron de Cartagena a Málaga para trasladar los tercios de Granada y de su costa a Barcelona, y en el viaje capturaron un navío corsario francés de diez cañones, a la vista de Almería, y una embarcación argelina (83), logrando introducir las tropas en una Barcelona que estaba asediada casi totalmente por los franceses. De hecho, las noticias de esa época sobre el sitio daban a entender las grandes dificultades para defender la ciudad condal (84).

La reacción española fue enviar más barcos, como los de Sicilia, la Escudra del Océano y Ceuta (85), a pesar de la superioridad francesa, cuyas tropas recurrieron a utilizar minas (86).

Los años posteriores a la guerra y finales del reinado de Carlos II (1697-1700)

En estos años fue capitán general de las Galeras de España el decimocuarto duque de Nájera, Joaquín M.^a Portocarrero y Manrique de Guevara (m. 1731), personaje cortesano que fue poco después austracista (PÉREZ APARICIO, p. 69), para quien Alonso Pérez de Chuecos, vecino de Lorca, construyó un palacio (87).

España hubo de seguir luchando, una vez acabada la guerra con Francia, en la defensa de Ceuta contra el rey de Marraquech, que envió más tropas para su asedio (88) y quiso aprovechar la situación de la muerte del monarca, y en la de Darién (Panamá, virreinato del Perú) contra los escoceses (1698-1700). Según Storrs, la capacidad defensiva de España manifestó una gran potencia, incluso en el mantenimiento de sus territorios de América.

(82) AHPM, Not. 5464, ff. 401-402 y 410. Cartagena, 11 y 30 sept. 1694.

(83) *Gaceta de Madrid* núm. 9, de 21 mayo 1697, p. 36. Los Berengueles, costa de Granada, 5 mayo 1697.

(84) *Gaceta de Madrid* núm. 20, de 23 jul. 1697, p. 78. París, 6 julio 1697.

(85) *Ibidem*, p. 80.

(86) *Gaceta de Madrid* núm. 23, de 13 ag. 1697, p. 91. Barcelona, 6 ag. 1697.

(87) AHPM, Not. 5368, f. 167. Obligación, Alonso Pérez Chuecos a duque de Nájera. Cartagena, 9 julio 1696.

Con el duque de Nájera tuvo el concejo varios enfrentamientos. Uno de ellos, el más largo, se originó a raíz de que pusiese una carnicería, junto a la Puerta del Muelle, para oficiales y soldados de galeras, que al principio fue una tienda donde se vendía además aceite y vino, de acuerdo con el asiento del marqués de Tamarit (89). El concejo protestó porque también los vecinos podían comprar en ella y, por lo tanto, se menoscababa el servicio de la carnicería municipal, que se arrendaba a un abastecedor, de modo que aquel podía conseguir algún dinero de su concesión. Recurrió el Ayuntamiento al Consejo de Guerra y este obligó al duque a quitar la suya.

El otro gran conflicto tuvo como eje la negativa del Ayuntamiento a que el duque de Nájera pusiese quemadero en el muelle, es decir un lugar para ajusticiar a reos de muerte, resuelto en favor de Nájera. A ellos se unieron algunos más puntuales, como la acusación al Ayuntamiento de no haber colaborado con carruajes para recoger la infantería y chusma de la galera *Soledad*, que naufragó en la costa de Cartagena (90).

Por otra parte, se luchó contra los argelinos: se capturaron dos o tres barcos en 1697 y 1698. Antonio Bosomo, alférez reformado de la galera *San Miguel* de la escuadra de España, apoderó a Juan García Ibargüen, pagador de las Galeras, para que cobrase todas las cantidades que le tocaban de las presas hechas por algunas de estas, por haberse encontrado en ellas (91). Acudieron a Cartagena las escuadras de galeras de Cerdeña (92), Sicilia (tres de Sicilia y una de España fueron a Orán con trigo, SAN PÍO, 34/131, 14 oct. 1697) y Nápoles (93), y se dio así esa complementariedad de las escuadras regnícolas, por lo cual hubo que atender los suministros de madera de pino y nieve (94) y se permitió que, en 1700, se fabricasen 2.000 quintales de bizcocho para el abastecimiento de Ceuta. Se hicieron además canjes de españoles cautivos en Argel por moros de las Galeras, como el de Mustafá, de la galera *Patrona*, por Pedro Marchante (95).

La incorporación de Vicente de Argote como cuatralbo de las Galeras fue acompañada de la captura de dos barcos argelinos que corseaban en las inmediaciones de Cartagena (1696), acción por la que fue felicitado (96). Se produjo asimismo una reacción contraria a la de Argel, de manera que también se armó algún barco español para corsear contra los argelinos, como la fragata *Santa Cruz del Grao* y *San Francisco*, del catalán José Figueras (97).

(88) *Gaceta de Madrid* núm. 21, de 20 mayo 1698, p. 84. Ceuta, 9 mayo 1698.

(89) Sobre Francisco Monserrat i Vives, véase MAFFI, p. 100, n. 52.

(90) AMC, Ac. Cap. 1696-1701, f. 149. Cartagena, cab. 17 dic. 1697.

(91) AHPM, Not. Prot. 5181, f. 246. Poder, Antonio Bosomo a Juan García Ibargüen. Cartagena, 1 ag. 1698.

(92) AMC, Ac. Cap. 1696-1701, f. 119. Cartagena, cab. (¿?) ag. 1697.

(93) AHPM, Not. 5181, ff. 10-11. Obligación, Alonso Alcaraz, de Totana, al rey. Cartagena, 13 ag. 1697.

(94) AMC, Ac. Cap. 1696-1701, f. 132. Cartagena, cab. 1 oct. 1697.

(95) AHPM, Not. 5368, f. 23. Escritura Antonio Martín al rey. Cartagena, 12 feb. 1697.

(96) Capturó dos barcos y doscientos moros. AMC, Ac. Cap. 1696-1701, f. 72v. Cartagena, cab. 1 dic. 1696.

(97) AHPM, Not. 5368, f. 122. Escritura de fragata armada en corso por José Figueras, 29 abril 1697.

A estas actuaciones se añadió el reparo del baluarte de la artillería, realizado por Bartolomé de Alarcón bajo las condiciones que ofreció al gobernador Antonio de Heredia Bazán, que fueron supervisadas por Miguel Antonio Tacón Garro, de Cáceres, veedor interino de armadas y fronteras (98), y el del baluarte del muelle o principal, que hizo Juan Esteban de la Cueva, maestro carpintero (99).

El envío de alimentos y de las milicias a Orán fue el objeto más destacado de la actividad de las Galeras de España en los años 1698-1700, periodo en que fue gobernador de aquel presidio el marqués de Casasola, y desde 1697 gobernador de las Galeras Vicente de Argote, conde de Fuencalada. De Málaga salieron asimismo dos galeras para el socorro de Izviza de Orán, asediada por los moros (100).

La gente de mar y guerra de las Galeras: ascenso, asistencia y sociabilidad

La situación demográfica de los territorios de la Monarquía hispánica se había hecho muy difícil a mediados del XVII, con las epidemias de 1648 y 1677 (a las que antecedió la epidemia de 1630 en Italia), y según Marchena (p. 113) «a partir de la segunda mitad del siglo XVII la falta de hombres provocó que se recurriera a la leva forzosa». Sin embargo, no porque fuera obligatorio el servicio militar en las escuadras navales dejó de ser un cauce de acción social. En primer lugar, los individuos y grupos que laboraban en la Escuadra de Galeras encontraban en ella no solo un modo de vida, sino también un sentido para esta, con perspectivas complejas y diversas como el servicio a Dios, al rey y la patria, la posibilidad de promoción social a través de la carrera militar o, incluso, la redención de penas.

Así, entre los que dirigieron las flotas del Atlántico (Armada del Mar Océano y otras), algunos obtuvieron títulos nobiliarios a finales del siglo XVII. Por otra parte, determinados grupos profesionales se organizaron mediante corporaciones religiosas, como algunas cofradías.

Además, al instalarse las Galeras de España en Cartagena, se hizo más necesaria la asistencia hospitalaria, es decir la dotación de camas y cuidados médicos, para lo que había un único hospital, el de Santa Ana. La nueva situación de concentración de tropas y tripulaciones dio lugar a un incremento del número de hospitales en Cartagena, entre ellos el de Galeras y el de Caridad, y a la ampliación del de Santa Ana. En este crecimiento intervinieron tanto el rey Carlos II como el concejo de Cartagena, y en la fundación del de Caridad, algunos particulares como Francisco Roldán y Antonio Rosique. En tal empresa ayudó económicamente asimismo el

(98) AGS, GA, leg. 3125. Sobre las obras en la muralla y baluarte de Cartagena.

(99) AHPM, Not. 5181, f. 342. Obligación, Juan Esteban y Antonio Miralles. Cartagena, 30 dic. 1698.

(100) *Gaceta de Madrid* núm. 4, de 17 julio 1697, p. 12. Madrid, 17 julio 1697.

negociante genovés Juan B.^{ta} Montanaro (FERRÁNDIZ ARAÚJO). Por lo tanto, toda la sociedad cartagenera estuvo presente en esta ampliación asistencial.

Algunos de los que fueron destinados con las Galeras de España otorgaron testamento en Cartagena. Entre ellos los había naturales de Génova, como Juan Bautista Nieto, cómitre de la galera *San Miguel*, que era de Puerto Venere y tuvo cuentas con Antonio Verde, vecino de El Puerto de Santa María, a quien había remitido 130 docenas de garrotas y tres barriles de dátils que pesaron 13 arrobas, para que los enviase a las Indias y vendiese de su cuenta. Otro vecino de El Puerto de Santa María le entregó 350 pares de calcetas de hilo de medio pie, para que las llevase a las Indias y las vendiese (101). Otros eran de Palermo y Nápoles (Pedro la Greca, capellán de la galera *Soledad*) (102) y de Génova (Lorenzo Gatto, condestable de la galera capitana, natural de Spottorno, ribera de Génova, hijo de Bernardo Gatto y María Gatta) (103) o de Málaga (Francisco Bernardo Buitrón, sargento de la galera *Almudena*) (104). Algunos dispusieron que se les sepultase en el convento de San Francisco (Francisco Catanzaro, capellán mayor jubilado de galeras) (105), en la iglesia parroquial (Simón Baltasar, cómitre de galera, natural de Génova) (106), o en la capilla de una cofradía, como la del Rosario o la de Santa Bárbara (José Ayala, alférez entretenido en galera, natural de Nápoles) (107). Muchos de ellos estuvieron enfermos en el hospital, y por esta razón fue precisamente de este grupo del que partió la iniciativa de fundar el Hospital de Caridad.

Otros otorgaron testamento en Palermo, ante un escribano de las Galeras, por estar destinados en el frente de Sicilia (guerra de Holanda), como José Espinosa, quien era deudor de diversas cantidades a oficiales (debía a Manuel Bonfillo, cómitre de la galera *Soledad*, 26 reales de a 8, y a don José Esquivel, capitán de la galera *Almudena*, 7 ½ pesos que le tocaban por una barca que se tomó en la costa de Perpiñán. Juan Fernández de Espinosa, su padre, prestó alguna cantidad de dinero al marqués del Viso y a la marquesa de Villazor, y dispuso que sus albaceas cobrasen lo que le tocase) (108); o en Melazo, como

(101) AHPM, Not. 5441, s.f. Cartagena, 21 oct. 1670.

(102) AHPM, Not. 5463, ff. 34-35, 22 marzo 1685. Testamento (Tto.) de Pedro la Greca, capellán de la galera *Soledad*, Nápoles.

(103) AHPM, Not. 5370, ff. 124-5, 23 junio 1680. Tto. de Lorenzo Gatto, condestable galera capitana, Spotorno.

(104) AHPM, Not. 5370, f. 260, 25 dic. 1679. Tto. de Francisco Bernardo Buitrón, sargento de la galera *Almudena*.

(105) AHPM, Not. 5443, ff. 450-1, 23 nov. 1672. Tto. de Francisco Catanzaro, capellán mayor jubilado de galeras.

(106) AHPM, Not. 5235, ff. 5-6, 26 en. 1682. Tto. de Simón Baltasar, cómitre de la galera *San Nicolás*, Génova.

(107) AHPM, Not. 5236, f. 157, 26 mayo 1688: Tto. de José Ayala, alférez entretenido de la galera *Santa Ana*, Nápoles.

(108) ANC, Testamentarias 2384/2384, n. 2. Inventario bienes de José del Busto, capitán de la galera *Soledad*.

Pedro Espinosa, natural de El Puerto de Santa María, capitán de infantería de una de las compañías de la armada (109).

Estos oficiales y marineros se acogieron también con frecuencia a instituciones o ámbitos corporativos, como el de los portugueses, representado por un natural de Ceuta, ciudad que había sido de Portugal hasta 1640 y que retuvo España tras la revuelta o restauración de los Braganza. Así, un ceutí dispuso ser enterrado junto a la capilla de San Antonio de Padua, del convento franciscano observante (110).

O entre los miembros de las maestranzas de las Galeras se escogió la capilla de San José, del convento agustino. Por ejemplo, Jácome Marengo, maestredaja de la galera *Santa Ana*, natural de Boris, Génova, dispuso ser sepultado en esta capilla, donde eran enterrados los miembros de la maestranza de las Galeras (111).

Muchos de estos trabajadores de las Galeras eran de Génova (Noli, Finale y otras poblaciones de su ribera), Nápoles y Sicilia, quizá por tradición de siglos (MESA CORONADO).

Los miembros de estos cuerpos militares contaron con sueldos del rey, que generalmente se retrasaban, llegando algunos de los acreedores a perdonar las deudas de muchos años. Se cobraban además joyas por no faltar a las muestras. Así, Pedro Robre, remolar, hijo de Nicolás y de Magdalena Robre, naturales de Verseis, república de Génova, todos vecinos de Cartagena, enfermo, quiso por manda testamentaria ser sepultado en la capilla de San José, en el convento de San Agustín, como hermano de número que era de dicha hermandad, y que se le celebraran 72 misas. Llevaba más de veinte años en las Galeras, tenía una casa de morada en el callejón de Vico, en Gomera, y también un solar en dicho barrio. El rey le debía los sueldos vencidos de más de veinte años, los que le había servido en las Galeras, y además de ello la joya, por no haber faltado a muestra alguna, y quiso que sus albaceas solo cobrasen la joya y perdonar al rey los sueldos. Por ser soltero, dejó como herederos a sus padres, y por albaceas, a Vicente Cabezos, fraile agustino, y al maestro Lorenzo Ros, que era remolar de la galera *San Miguel* (112).

Además, de los grupos de oficiales, soldados y marineros surgieron la cofradía del Cristo del Socorro, fundada por el duque de Veragua (1691), la de Santa Bárbara (1688) y la de San José.

Conclusiones

Aunque la funcionalidad de las Galeras de España ha sido reducida por algunos historiadores al aprovisionamiento de los presidios españoles en el

(109) ANC, Testamentarias, caja 2384. exp. 2384, n. 2. Testamento, Melazzo, 11 sept. 1675.

(110) AHPM, Not. 5368, ff. 24-25, 17 feb. 1696. Tto. de Gaspar Fogaza, capitán de mar de la galera *San Miguel*, Ceuta.

(111) AHPM, Not. 5239, f. 308. Cartagena, 23 dic. 1699.

(112) AHPM, Not. 5693, f. 169. Cartagena, 7 nov. 1703.

norte de África, en realidad de lo aquí expuesto se deduce que tuvieron una participación activa en los frentes militares de Cataluña e Italia en las tres guerras del último cuarto del siglo XVII. Concurrieron a ellas junto con otras flotas, como la escuadra de corsarios de Mallorca, las Galeras de Génova, Cerdeña, Nápoles (cuatro galeras) y Sicilia (cuatro galeras) y las Armadas de Gran Bretaña y Holanda. Se consiguió, por lo tanto, unir efectivos de los distintos territorios de la monarquía de los Austria españoles, y esto se reflejó además en la mezcla de oficiales de unos y otros territorios en las Galeras de España. No obstante, como dice Stradling (pp. 257-258): «El poder naval de España era prácticamente inexistente en aquellos momentos (1697). El Gran Duque de Toscana exigió que las galeras de España saludaran (es decir, arriaran sus banderas a las suyas en aguas italianas)».

Bibliografía

- ABREU Y BERTODANO, José Antonio: *Colección de los Tratados de paz, alianza, neutralidad, garantía (...) hechos por los pueblos, reyes y príncipes de España*. Diego Peralta, Madrid, 1740-1752.
- BURGOS RINCÓN, Francisco Javier, y PEÑA DÍAZ, Manuel: «Aportación sobre el enfrentamiento ideológico entre Castilla y Cataluña en el siglo XVII (la publicística catalana)», en *I Congrés d'Historia de Catalunya*, 2 vols. Universitat de Barcelona, Barcelona, 1984, pp. 557-568.
- CASADO SOTO, José Luis: «Entre el Mediterráneo y el Atlántico: los barcos de los Austrias», en *Guerra y sociedad en la Monarquía hispánica. Política, estrategia, organización y guerra*. MAPFRE-Laberinto-CSIC, Madrid, 2006, pp. 861-889.
- CASAL MARTÍNEZ, Federico: *Historia de las calles de Cartagena*. Murcia, 1986.
- CRESPO SOLANA, Ana: «Guillermo III de Orange y la sucesión de la Monarquía Hispánica (1689-1702)», en BERNARDO ARES, J.M. de (coord.): *La sucesión de la monarquía hispánica, 1665-1725 (I). Lucha política en las Cortes y fragilidad económica-fiscal en los Reinos*. Universidad de Córdoba, CajaSur, Córdoba, 2005, pp. 75-104.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio: «Don Manuel de Sentmenat y el virreinato de Mallorca (1681-1688). La labor política y militar», en *Estudis. Revista de Historia Moderna*, núm. 34. Valencia, 2008, pp. 189-217.
- FERRÁNDIZ ARAÚJO, Carlos: *La Casa Ducal de Veragua y la Cofradía del Cristo del Socorro de Cartagena*. Cartagena, 1989.
- GLETE, Jan: *Navies and nations: Warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860*. Estocolmo, 1993.
- ISASI, Rafael: «Relación de algunas de las piezas de artillería que de esta isla se mandaron a Barcelona para su fundición, en Palma a 24 de febrero de 1736», en *Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana*, núm. 22. Palma de Mallorca, 1928-1929, pp. 54-56.
- MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, Federico: «La aristocracia de Cartagena en el siglo XVIII», en *Murgetana. Revista de la Real Academia Alfonso X el Sabio*, núm. 125, 2011, pp. 103-126.
- MAFFI, Davide: «La empresa del pan de munición: Milán y Flandes (siglo XVII)», en RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Antonio José, y otros (dirs.): *Comercio, Guerra y Finanzas en una época en transición (siglos XVII-XVIII)*, Castilla Ediciones, Madrid, 2017, pp. 91-113.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: «De las reliquias de Felipe V a la gran Armada Oceánica de 1750 (guerra y marina durante la primera mitad del siglo XVIII)», en SÁNCHEZ BAENA, Juan José, y otros (dirs.): *Estudios de Historia Naval*. Murcia, 2011, pp. 49-90.
- MESA CORONADO, María del Pilar: «El gobierno de Sicilia: las instrucciones de Carlos II al duque de Veragua (1696-1701)», en *Familia, cultura material y formas de poder en la España moderna*. Universidad de Valladolid, Valladolid, 2016, pp. 889-898.

- MIRALLES MONSERRAT, Joan: *Antologia de textes de les Illes Balears (segles XVII-XVIII)*. Institut de Estudis Balearics, Palma de Mallorca, 2006.
- MONTOJO MONTOJO, Vicente, y HERNÁNDEZ FRANCO, Juan: «Patronazgo real y familias urbanas: comportamientos de poder (Cartagena, s. XVII-XVIII)», en *Familia, poderosos y oligarquías*. Universidad de Murcia, Murcia, Seminario Familia y Élite de Poder en el Reino de Murcia (s. XV-XIX), 2000, pp. 83-93.
- MONTOJO MONTOJO, V., y MAESTRE DE SAN JUAN-PELEGRÍN, F.: «La actividad de los mercaderes de Cartagena en el reino de Granada a finales del siglo XVII», en *El Reino de Granada en el siglo XVII*. Instituto de Estudios Almerienses, Diputación de Almería, Almería, 2000, pp. 111-120.
- MORA CASADO, Carlos: «“Nunca están para obrar nada”. La propuesta de supresión de la escuadra de galeras de Cerdeña por parte del virrey marqués de Camarasa», en *Congreso «El siglo de la Inmaculada (1550-1650)»*. Universidad de Murcia, Murcia, 2017. En prensa.
- MUÑOZ RODRÍGUEZ, Julio D.: *Damus ut des. Los servicios de la ciudad de Murcia a la Corona a finales del siglo XVII*. Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 2003.
- PEÑA IZQUIERDO PORTOCARRERO, Antonio Ramón: «El virrey de Sicilia cardenal Portocarrero y la revuelta de Messina a través de la correspondencia con el plenipotenciario español en Venecia marqués de Villagarcía (1677-1678)», en *Tiempos modernos*, núm. 4. Logroño, 2001, pp. 1-25.
- PÉREZ APARICIO, M.^a Carmen: «La política de represalias y confiscaciones del archiduque Carlos en el País Valenciano (1705-1707)», en *Estudis*, núm. 17. Valencia, 1992, pp. 149-195.
- PILLORGET, René: *Del absolutismo a las revoluciones (H.^a Universal t. IX)*. EUNSA, Madrid, 1984.
- PLANAS, Natividad: «Lo specchio delle isole. Storia decentrata delle tensioni mediterranee e della guerra da corsa nel XVII secolo», en *Studi e Ricerche*, vol. II. Cagliari, 2010, pp. 53-68.
- RIBOT GARCÍA, Luis A.: «Las provincias italianas y la defensa de la monarquía», en *Manuscripts*, núm. 13, 1995, pp. 97-122.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Antonio José: «Reclutamiento y operaciones de enlace y transporte militar en España y Milán a finales del siglo XVII (1680-1700)» en *La logística anfibia. El poder naval del Imperio español en el Mediterráneo durante el siglo XVIII*, vol. V, núm. 10 de *Revista Universitaria de Historia Militar*, 2016, pp. 23-45.
- SAN PÍO ALADRÉN, Pilar, y ZAMARRÓN MORENO, Carmen: *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que pose el Museo Naval*. Madrid, 1980.
- SÁNCHEZ BELÉN, Juan Antonio, y ALCARAZ HERNÁNDEZ, Antoinette: «Oligarquía municipal e impuestos: la asonada del Campo de Cartagena de 1683», en *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, núm. 4. Madrid, 1991, pp. 163-202.
- SÁNCHEZ DONCEL, Gregorio: *Presencia de España en Orán (1509-1792)*. Toledo, 1991.
- STORRS, Christian: «El desastre de Darién (1698-1700). La pervivencia del poder imperial español en el ocaso de la España de los Habsburgo», en *Revista de Historia Naval*, núm. 68. Madrid, 2000, pp. 7-34.
- STRADLING, Robert A.: *Europa y el declive de la estructura imperial española, 1580-1720*. Cátedra, Madrid, 1983.
- VILAR, Juan Bautista, y LOURIDO, Ramón: *Relaciones entre España y el Magreb*. MAPFRE, Madrid, 1992.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

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 2018)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (CUATRO NÚMEROS AÑO 2018)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 25 EUROS

CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2018)
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 ihcn@fn.mde.es, mediante fax al número 913 79 50 56, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid. Puede también suscribirse llamando a 913 12 44 27/913 79 50 50.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural. Para recibir números del año en curso, llamar a 913 12 44 27/913 79 50 50.

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.

EL TENIENTE GENERAL JOSÉ DE ROJAS Y RECAÑO ANGULO, PRIMER CAPITÁN GENERAL DEL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1773-1790) (I)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería (R)

*Á su interés atento, / de esfera cristalina / al verme circundada, /
siempre le ocupará su pensamiento / el poder en Marina, /
la Armada útil, la precisa Armada. / De uno y otro hemisferio / las ricas posesiones, /
la situación dichosa de su Imperio, / las rivales Naciones, /
una en restablecerse cuidadosa, / otra que empieza ahora poderosa, /
la experiencia, las justas proporciones, / los puertos, ensenadas, mares, ríos, /
baxeles piden, claman por navíos.*

D. Joseph de Vargas y Ponce (*)

Resumen

El extenso periodo en que el teniente general José de Rojas y Recaño ejerció el mando del departamento marítimo de Cartagena de Levante y los variados acontecimientos que tuvieron lugar en esos años, unos relacionados con la actividad naval, otros con la orgánica de la Armada y con la construcción, le confieren una especial relevancia, además de que durante su gobierno el rango de su estructura se elevó a capitania general. Por añadidura, de este puerto partirán tres expediciones, lo que significará un constante movimiento de unidades y presencia de personajes.

(*) Estrofa de «ODA que en el gozo de oír la noticia del nacimiento de los dos infantes, estando en el Arsenal de Cartagena divirtiendo la imaginación con sus grandes cosas, fue a escribir D. Joseph de Vargas y Ponce alférez de fragata de la Real Armada y la ofrece a los pies de la Princesa Nuestra Señora». Madrid, 1783.

Palabras clave: José de Rojas y Recaño, departamento marítimo de Cartagena, arsenal de Cartagena.

Abstract

The extensive period in which Lieutenant General José de Rojas and Recaño exercised command of the naval department of Cartagena de Levante, and the various events that took place in those years, some related to the naval activity, others with the structure of the Navy and with naval construction, give it a special relevance, also elevating the range of its structure to captaincy general. In addition, from this harbour would leave three expeditions which meant a constant movement of units and presence of personalities.

Key words: José de Rojas y Recaño, Naval Department of Cartagena y Arsenal of Cartagena.

Exordio

LA serie de semblanzas que iniciamos en un momento crucial —pues sendos reales decretos modificaban esencialmente la estructura básica de los ejércitos— hace ya algunos años (1), referidas a aquellos personajes que desde su creación habían desempeñado la comandancia general del departamento marítimo de Cartagena de Levante, poniendo especial atención a la evolución y acontecimientos acaecidos en torno a este organismo durante los años de su mando, tiene hoy su prolongación en este trabajo referido al extenso periodo en que ejerció dicho mando el prestigioso marino José Pedro de Rojas y Recaño, el cual prestó honrosos servicios a lo largo de sus setenta y tres años de vida profesional, dejando una excelente memoria por sus relevantes prendas personales, como se recoge en los anales de esta ciudad, que conserva sus restos mortales en la sacristía de la iglesia del Santo y Real Hospital de la Caridad. Añadiremos a este relato algunos datos más a lo mucho escrito sobre la construcción naval y sus artífices en estos años referentes a los astilleros del arsenal de Cartagena, pues tuvo gran influencia en el vertiginoso desarrollo que emprendió la política naval de Carlos III.

Nacido en Cádiz el 19 de marzo de 1702, se le administró el bautismo ese mismo día en la catedral. Era hijo de Nicolás de Rojas y Ángulo, natural de Écija, y de Juliana Recaño de la Torre, natural de Cádiz, de cuyo matrimonio

(1) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «La creación del departamento marítimo de Cartagena de Levante y su primer Comandante General el teniente general de la Real Armada don Miguel de Sada y Antillón, conde Clavijo», en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 2003.

nacieron diez hijos, entre los que José ocupaba el cuarto lugar. El 28 de diciembre de 1720 obtuvo carta-orden para que se le admitiera por cadete de Marina, sentando plaza en la compañía de guardiamarinas de dicho departamento el 14 de enero del año siguiente (2). En 1724 embarca por vez primera y participa en operaciones en el canal de la Mancha en 1727, ascendiendo a alférez de fragata el 1 de octubre del año siguiente. Pasó después a la flota de Indias y regresó a Cádiz en 1730 desde Nueva España.

En 1732 participa en la expedición para la reconquista de Orán, ascendiendo a alférez de navío el 8 de octubre, y al año siguiente embarcó en los transportes que conducían tropas a Italia y posteriormente al Río de la Plata. Ascendido a teniente de fragata el 28 de agosto de 1740 y a teniente de navío el 30 de julio del año siguiente, toma parte en la defensa de



José de Rojas y Recaño. Museo Naval de Madrid, retrato anónimo

Cartagena de Indias, embarcado en el navío *San Felipe*, frente al ataque del almirante Edward Vernon, contrayendo muy particular mérito no solo a bordo de su buque, «sino también mandando en tierra varios piquetes desde el 15 de marzo hasta el 20 de mayo; y haciendo después el servicio de la plaza, que temía nueva invasión, hasta el 19 de junio de 1743, en que mandando el *Nomparell*, pasó a La Habana» (3).

En 1745 fue armado caballero profeso en la Orden de Santiago, y el 21 de noviembre de ese mismo año contrajo matrimonio en Cádiz con María Teresa Espinosa Blanqueto y Mendoza. Al ascender a capitán de fragata el 17 de junio de 1747, fue nombrado 2.º comandante del navío *Glorioso*, a bordo del cual navegó a América y sostuvo reñidos combates con los ingleses, recibiendo graves heridas en uno de ellos:

«... el primer combate con dos navíos de guerra; el segundo con otro, una fragata y un paquebot; el tercero, después de haber dejado el dinero en Vigo en 17 de octubre con dos fragatas de a 40 cañones; el cuarto contra el navío *Darmouth* de 60, a quien voló el *Glorioso*, pudiendo recoger solamente un oficial y otros 17 ingleses; y el quinto en la mañana del 19 con un bajel de tres puentes y dos fragatas de 32 y

(2) *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes I*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943.

(3) CAMBIASO Y VERDES, Nicolás María de: *Diccionario de personas célebres de Cádiz*. Madrid, 1829.

24 cañones, a quienes se rindió por fin, por estar totalmente desarbolado, haciendo tanta agua que se iba a pique, y faltó absolutamente de municiones...» (4).

Estos combates, por ser gloria de la Marina española, se relatan en los anales históricos, pero en esta ocasión nos atenemos a aquellos partes oficiales en que se cita a nuestro biografiado, y concretamente al publicado con motivo de la llegada al puerto de Corcubión del referido navío *Glorioso*, al mando de don Pedro de la Cerda, que había zarpado de Veracruz el 28 de mayo con caudales y materias, constando en su diario que

«hallándose a su vuelta a España en la latitud de 41 grados, y en la longitud de 351 y 20 minutos meridiano de Tenerife, a distancia de 207 leguas del Cabo de Finisterre, encontró el día 25 de Julio un Comboy de 13 Embarcaciones Inglesas, escoltado de un Navío de 80 Cañones de la misma Nación, una Fragata de 50 y un Bergantín, con quienes habiendo trabado el Combate a las nueve de la noche, logró a las primeras descargas desarbolarse a la Fragata del Mastelero de sobre mesana, y cortarla la mayor parte del aparejo, de suerte, que la precisó a que se retirase.

Esto no obstante, prosiguió el Navío Inglés la Función (y a medio tiro de Pistola del *Glorioso*) con gallardo espíritu, y muy bien servida su Artillería, y Fusilería, hasta las tres y cuarto de la mañana del día 26, que habiendo perdido su Mastelero mayor, y el de Juanete de Proa, desistió del Combate, sin duda bien maltratado el Buque, porque inmediatamente que se halló fuera del Cañón del *Glorioso*, disparó muchos sin bala, y encendió Faroles en el tope del Trinquete, pidiendo socorro a las Embarcaciones de su Comboy, las cuales acudieron prontamente a facilitárselo.

Como D. Pedro de la Cerda tenía la mayor parte de su aparejo cortado y deshechas las Velas de la mucha metralla que le disparó el Enemigo, no le fue fácil seguirle, y solo pensó en habilitar su Navío para proseguir el viaje, y entrara en alguno de los Puertos de Galicia.

Con esta idea amaneció el día 14 del corriente de 9 a 10 leguas del Cabo Finisterre, y a corta distancia descubrió un Navío de 60 Cañones, y dos Fragatas de Guerra Inglesas.

Travose con recíproco valor el Combate, y después de alguna horas de un fuego muy vivo, les obligó D. Pedro de la Cerda a que se retirasen; y teniendo presente que su fin principal era el de asegurar el Navío, y el Tesoro, tan expuesto a perderse en un paraje tan frecuentado de Escuadras Enemigas, como lo es el Cabo de Finisterre, sin detenerse en perseguir a los Ingleses, procuró tomar el Puerto de Corcubion, como lo logró.

Fue admirable la conducta, y valor con que se distinguieron en ambas funciones D. Pedro de la Cerda, sus Oficiales, Guarnición, y Tripulación, pues no obstante haberse batido en dos ocasiones con fuerzas superiores a las suyas, logró, con mucha gloria de las Armas de S.M., vencer a los Enemigos, y asegurar tan cuantiosos caudales.

“En los dos Combates fueron heridos el Capitán de Fragata D. Joseph de Roxas, el Theniente de Fragata D. Joseph de Beanes, el primero, y segundo

(4) *Ibidem*.



Sacristía de la real basílica de Nuestra Señora de la Caridad, Cartagena

Condestable, un Artillero de Brigada, y 39. entre Soldados, y Marineros: y murieron tres hombres de Mar, y dos Pasajeros...” (5). Y en ese mismo año el 19 de septiembre ascendió a capitán de navío “Atendiendo S. M. al valor, y conducta con que se distinguieron los oficiales del navío de guerra nombrado el *Glorioso* en los dos combates, que tuvieron en su venida a España con los bajeles ingleses sobre la isla de Flores, y en el Cabo de San Vicente, de que ya se hizo relación, se ha servido promover a capitanes de navío los de fragata D. Francisco de León y Guzmán, y D. José de Roxas y Recaño...”» (6).

En mayo de 1751 se encuentra destinado en el departamento de Ferrol y emprende la marcha desde Cádiz rumbo a La Habana para formar parte de la Escuadra de Barlovento, que al mando de Gutierre de Hevia es destinada para hacer el corso a las órdenes del virrey de Nueva España (7). El 26 de agosto de 1755 es destinado nuevamente al departamento de Cádiz (8), ostentando entre otros mandos el del navío *Rayo*, con el que en 1765 se incorporó a la escuadra del marqués de la Victoria, con la que efectúa los viajes reales a Génova (Italia) con la infanta y regresa a España con la futura princesa de Asturias. Ascendido a jefe de escuadra el 29 de junio de 1769, es destinado

(5) *Gaceta de Madrid*, 29 de agosto de 1747.

(6) *Ibidem*, 19 de septiembre de 1747.

(7) BAUDOT MONROY, María: *Julián de Arriaga y Rivera. Una vida al servicio de la Marina (1700-1776)*.

(8) Archivo Museo Álvaro de Bazán (AMAB), leg. 620/1066.

por real orden de 28 de mayo de 1773 al departamento de Cartagena, adonde debe pasar inmediatamente, presentándose el 27 de junio y encargándose interinamente al día siguiente del mando departamental por ausencia de su titular, el teniente general Reggio, que marchaba de permiso a Alhama para tomar sus aguas atendiendo al recobro de su salud. Al fallecimiento de este le fue concedido nuevamente, con el mismo carácter de interinidad, por real orden de 16 de noviembre de 1773 (9), el mando del citado departamento de Cartagena y, en los mismos términos, el gobierno político y militar de aquella plaza. No obstante la interinidad, en cabildo extraordinario de 7 de diciembre le recibió el ayuntamiento y le tomó juramento, dándole posesión del empleo de corregidor de la ciudad (10).

En esos momentos ha desaparecido de la esfera marinera Jorge Juan, fallecido el 21 de julio de 1773, y las obras de fortificación de la plaza sufren un momento de crisis, especialmente la construcción de la muralla que la circunda con el arsenal incluido ya que, una vez finalizado el frente de Benipila, se habían detenido las obras y dado comienzo las de los castillos exteriores a la plaza; además, como consecuencia de los problemas surgidos entre los ingenieros Llovet y Vodopich, se produjo el cese del primero, recayendo la dirección de las obras de fortificación en el segundo, que ya era director de las del arsenal y jefe de la comandancia de ingenieros de la plaza desde el fallecimiento de Feringan.

Y, por otro lado, en un intento de proporcionar una habitabilidad más digna a los organismos de Marina que están bajo su mando, el recién nombrado comandante general solicita al ministro que sus dependencias se alojen en el edificio de la contaduría general, ocupando parte de él, «fundando su solicitud en que a la sazón no se encontraba ningún edificio a propósito donde poder habitar y establecer las oficinas de la Comandancia general, pues si había algunos suficientemente capaces no estaban situados en parajes convenientes, no pudiendo aspirar a tomar la casa que edificó su antecesor D. Carlos Reggio por ganar un alquiler merecido (500 pesos anuales) y hallarse ocupada por el coronel de Voluntarios extranjeros marqués de Torre-Mansanal». Pero, dudando Arriaga de que el edificio tuviese capacidad para alojar a las dos autoridades, aplazó su resolución hasta oír al marqués del Castañar, recientemente nombrado intendente del departamento tras el cese de Juan Domingo de Medina, por el pase de este como ministro al Consejo de Guerra por real orden de 13 de noviembre (11).

(9) Archivo Naval de Cartagena (ANC), PIA C 17 L4, libro 15.

(10) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Libro de actas capitulares, año 1777, cabildos de 14 de abril y 7 de julio.

(11) «Por real título (*sic*) dado en San Lorenzo el 15 de noviembre de 1773, en atención a los méritos y servicios de este Ministro Comisario ordenador de Marina D. Fernando de Bustillo-Herrera y Gómez de Arce, marqués del Castañar, que se hallaba en el departamento de Cádiz, fue nombrado Intendente de Marina de este departamento y por real orden de 3 de diciembre se previene no deber transferirse a esta capital hasta después de haber concluido D. Pedro Castejón, en Cádiz, el establecimiento de las nuevas Ordenanzas de pertrechos e Ingenie-

La nueva comandancia de ingenieros del arsenal

Desde la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina, la construcción naval estaba recibiendo un fuerte impulso. Pero, a pesar de que desde el 1 de marzo de 1774 Sánchez Bort, antes de partir para San Sebastián a desempeñar una nueva comisión, había dejado funcionando en los diques una segunda bomba (12), no queremos dejar de transcribir, no obstante su dureza, la descripción que del arsenal hace, en su visita al final de ese año, un viajero inglés profundamente impresionado por lo que denomina «triste espectáculo de miseria y de dolor», al contemplar que

«los barcos se disponen en diques secos, que es preciso conservarlos sin agua mediante el vaciado de estos de un suelo pantanoso que nunca estarían limpios de agua si no fuera por el funcionamiento continuo de varias máquinas y por bombas de achique que no descansan ni de día ni de noche. Este trabajo está confiado a unos ochocientos delincuentes españoles, de la población penitenciaria y a unos setecientos esclavos berberiscos» (13).

En el arsenal de Cartagena, desde el 21 de mayo y en presencia de González Castejón, que había asumido el mando de la comandancia de ingenieros, que le entregó el ayudante de ingenieros Manuel Salomón, quien durante mucho tiempo había sido el único ingeniero del departamento encargado de la construcción y carenas de los bajeles y de otras obras, ya se encuentra el capitán de fragata e ingeniero en segundo de Marina don José Romero (14), renovando así con Gautier las buenas relaciones profesionales tenidas en Guarnizo cuando estuvo a sus órdenes entre 1765 y 1768, como consecuencia de la construcción bajo plano de autoría del francés de seis navíos de 70 cañones y contrata por asiento de Manuel Zubiría (15).

Las asistencias de Romero a las sesiones de la junta constan a partir del 25 de mayo, y no habían transcurrido dos meses cuando recibe la orden para la construcción de un navío según los planos del *San Genaro*, que con los otros cinco construidos en este arsenal habían servido de modelo a los

ros, por lo que no efectuó su presentación hasta el 28 de abril del año siguiente, tomando posesión el 1 de mayo». ANC, caja 3.

(12) ANC, P II G, leg. 30, 1 de marzo de 1774.

(13) TORRES-FONTES SUÁREZ, Cristina: *Viajes de extranjeros por el reino de Murcia*, Murcia, 1996; SWINBURNE, Henry: *Travels throught Spain in the years 1775 and 1776*, Londres, 1779.

(14) Se trata de José Joaquín Romero Fernández de Landa, por entonces destinado en Ferrol y que en concepto de técnico acompaña a González Castejón en sus viajes a los tres departamentos para el establecimiento de las nuevas Ordenanzas de Ingenieros y de Pertrechos en los Arsenales, arribando a Cartagena el día 4 a bordo del navío *San Rafael* procedente de Cádiz, lo que no debió de parecer bien a Gautier, por considerarlo una injerencia de González Castejón, según se deduce de la renuncia a todos sus cargos que presenta el 9 de julio.

(15) INFANTE GALÁN, Juan: «La Marina posible en tiempos de Carlos III», en *Abc*, edición de Sevilla, 2 de agosto de 1967.

demás departamentos para los que en ellos se construyeron fortificados a la española, teniéndose así navíos españoles y a la española, dejando la costumbre de llamarlos a la francesa o a la inglesa, cuyas construcciones extranjeras habían tomado de las antiguas españolas sus buenas condiciones militares y marineras. Pero esta construcción habrá de demorarla ya que, aquejado por la enfermedad, le fue concedida licencia por real orden de 9 de agosto por tiempo de cuatro meses para pasar a Sevilla, su patria, a fin de restablecer su salud, entregando el 7 del mes siguiente el mando al teniente de navío Plácido Correa, que lo desempeñó hasta la restitución del titular el 31 de enero del año siguiente, una vez conseguido el restablecimiento de su salud, según él mismo manifiesta, solicitando al mismo tiempo que este mando se le conceda en propiedad, dedicándose principalmente a las notables exigencias que demanda el apresto de la expedición a Argel y al mismo tiempo la construcción naval, a pesar de la grave enfermedad de tercianas que le tuvo postrado más de seis meses en el convento de San Diego. Una de las principales preocupaciones es atender a la seguridad de las instalaciones del arsenal pues, a pesar de existir una sola puerta para el acceso, cercana a los varaderos y gradas de construcción, la tapia que lo cercaba tenía escasa altura y no parecían dignos de tal establecimiento ni ofrecían la seguridad necesaria, al no haberse cumplimentado la real orden de 12 de agosto de 1752, en la que, a instancias de Feringan, se había dispuesto tanto el cambio de ubicación de la puerta al paraje que propone y no en el señalado en el plano firmado por él y Ulloa, como el que no «se haga sin hermosura, antes bien debe distinguirse de las demás obras de él, según las reglas y proporciones correspondientes a un Arsenal y no a un Palacio, en cuyo concepto encargo a V.S. forme y me envíe un plano en que demuestre la fachada que V.S. ideare, para la aprobación de S.M. Asegúrese V.S. por sí y otros inteligentes, de que será permanente por su solidez, la piedra jaspe o mármol que empleare en la fachada y otros edificios de las que tienen las canteras que están en su inmediación». Y, respecto a la tapia, en estos años continuaba sin levantar a la altura y espesor conveniente, por lo que una real orden de 22 de enero de 1775 dispone estudiar su pronto arreglo, de lo que se encargaron el capitán de navío Manuel Travieso y el de fragata José Romero, acordándose alcanzar una altura «lo suficiente para precaver los perjuicios de extravíos de géneros, y desertión de presidiarios» (16), adjudicándose la obra a Bartolomé Sánchez, que la ejecutaría bajo la dirección de Vodopich (17). En cuanto a los diques, en abril de 1775, por considerarse insuficientes los dos existentes, se acordó por real orden del día 18 que se

(16) ANC, Libro de Acuerdos de la Junta del Departamento (LAJD), t. 2, sesión del 8 de febrero de 1775.

(17) MARINERO, Juan: «Recuerdos de otros tiempos. El Arsenal de Cartagena (VI)», en *El Porvenir de Cartagena*, 25 de abril de 1929. Este contratista fijó finalmente por cada vara cúbica de Burgos de mampostería de piedra fuerte el precio de 32 reales, 1 maravedí y 7/40 de otro, y por la de ladrillo, el de 33 reales, 4 maravedíes y 617/80 de otro.

construyeran dos gradas con sus aparejos correspondientes, siendo adjudicada la obra a Francisco Sevilla (18).

En cuanto a las tropas de la guarnición de Marina, una real orden de 22 de noviembre 1775 dispone que, atendiendo al «corto número de Brigadas, y a la utilidad de esta tropa, tanto para las faenas de Arsenales, como para el manejo de la Artillería en los Navíos; ha resuelto S.M. doblar su número...», es decir se pasaba de ocho a dieciséis brigadas, y en cada departamento habrá un sargento mayor, con la función de ayudante general, y dos ayudantes con el mismo destino que actualmente tienen los de Cádiz. Asimismo, en atención a duplicarse el número de esta tropa, y para estímulo de su aplicación y desempeño, habrá en el cuerpo cuatro capitanes de bombardas propietarios y cuatro supernumerarios, tres capitanes de brulote propietarios y tres supernumerarios, cuatro tenientes de bombardas propietarios y cuatro supernumerarios y tres tenientes de brulote propietarios y nueve supernumerarios (19).

La presencia nuevamente en Cartagena de Gautier a final de año ocasiona el que sustituya como vocal en la junta a Romero, no muy repuesto todavía de sus dolencias y ascendido a capitán de navío e ingeniero en jefe por real patente de 17 de febrero del año siguiente. Eso no impedirá no obstante que en alguna ocasión se solicite su asistencia, como ocurrió en la de 30 de octubre, para que informe sobre una real orden del día 25 en la que se previene «que un particular ha presentado al rey el plano que acompaña, solicitando el permiso de fabricar según él, un navío capaz de montar 64 cañones, con la sola diferencia de que lo hará sin portería baja que demuestra abierta para que se reconozca que podrá el rey servirse de él con utilidad» (20). Lo que llevado a efecto por ambos mereció el dictamen de contener muchas nulidades que lo hacen enteramente defectuoso (21).

Por real orden de 22 de abril de 1777, Romero fue destinado al departamento de Ferrol (22), las instalaciones de cuyo arsenal habían mejorado en muchos aspectos, concretamente en lo que se refiere a la construcción de nuevos telares pues, según el examen practicado por el subinspector del departamento, Manuel Travieso, los de nueva invención para lonas diseñados por Juan Rueda, además de su fácil manejo, resultaron «de mayor duración, menos gasto en su entretenimiento, más facilidad en el trabajo, y por consiguiente mayor adelantamiento en la obra, que sale también más tupida, y lustrosa, deduciéndose que en lugar de los 68 maravedís por vara, que actualmente se paga a cada tejedor, quedará este bien compensado en su trabajo con 58 maravedís mediante las citadas ventajas», resolviendo por real orden que,

(18) MARINERO, Juan: «Recuerdos de otros tiempos. El Arsenal de Cartagena (VII)», en *El Porvenir de Cartagena*, 16 de mayo de 1929. Suministró entre otros materiales la piedra de Pinto, de Atabayre, de las canteras de San Julián, de la mina de Alicante, de Carrascoy, losa del Vedal o Ponce.

(19) ANC, caja 2208, Reales Órdenes.

(20) ANC, LAJD, t. 4.

(21) *Ibidem*, sesión del 27 de diciembre de 1776.

(22) ANC, caja 697-1 y 2.

según se fueran inutilizando los telares en activo, se reemplazasen con los de nueva invención (23), siendo nombrado el tal Rueda maestro mayor de dicha fábrica de tejidos.

La expedición a Argel de 1775

Uno de los acontecimientos de mayor relevancia que tendrá lugar en 1775 es la expedición a Argel pues, si bien desde el 23 de octubre del año anterior había quedado «interrumpida la amistad y buena armonía con el rey de Marruecos», no ocurrió lo mismo con la actividad comercial, que continuó introduciendo sus frutos en España. Así las cosas, en los primeros días del año siguiente se dispone que «empiecen las hostilidades por mar contra las embarcaciones y súbditos de aquel Soberano» (24), y por real orden de 18 de febrero se prohíbe «todo comercio directo, o indirecto con los del Rey de Marruecos, y con sus frutos, manufacturas y mercaderías» (25). Así que en el departamento marítimo de Cartagena, por reales órdenes de 2 y 9 de mayo de 1775, se tiene conocimiento de que se ha dispuesto tanto la llegada a él del teniente general don Pedro Castejón, «para que inspeccione el todo, vea, y examine, si efectivamente se procedió en los términos y bajo las circunstancias que convienen al mejor y mas completo armamento», como el haberse dispuesto «que los bajeles del armamento de Ferrol y Cádiz se unan en ese puerto a las que actualmente se están habilitando en él, y conferido al teniente general D. Pedro Castejón el mando de todos ellos para la expedición determinada contra los enemigos de S. M. en África» (26). De este modo, el día 16 ya se encontraba en Cartagena para aprontar la flota de su mando, formada por 6 navíos, 12 fragatas, 9 jabeques, 4 urcas, 2 paquebotes, 4 bombardas y 7 galeotas, además de una flota mercante de 33 embarcaciones que debían transportar a los más de 20.000 hombres del ejército de Alejandro de O'Reilly, también presente en la plaza desde el día 9 anterior (27).

Durante el apresto de la expedición, las dificultades de alojamiento fueron muy frecuentes. El conde O'Reilly se alojó en el convento de San Francisco, y los demás generales lo hicieron en otros conventos y casas particulares, prestándose gustosos los prelados a franquear sus conventos y ceder sus propias celdas a la menor insinuación del comandante general, y experimentándose la mayor tranquilidad y sosiego en medio de la confusión de gentes de todas clases que en aquellos días concurren en Cartagena cual nunca

(23) ANC, LAJD, t. 5, sesión del 9 de julio de 1777.

(24) Museo Naval de Madrid (MNM), colección documental Vargas Ponce (CDVP), t. XXXVII, doc. 208, f. 247.

(25) ANC, caja 2208, Reales Órdenes.

(26) MNM, CDVP, t. XXXVII, docs. 227 y 228, ff. 272 y 273, respectivamente.

(27) A todo ello se agregaron a última hora el galeón *El Carmen* —donado y sostenido por el brigadier de la Armada Antonio Barceló—, dos lanchas cañoneras y dos escampavías, así como dos fragatas enviadas por el gran duque de Toscana.

había sucedido. Pues tanto por el secreto exigido a su ejecución como por la envergadura de la fase de preparativos en este puerto, al ser designado como lugar de concentración de las tropas, con la presencia de numerosas fuerzas de tierra y mar, con relación a las provisiones de boca «en las embarcaciones a ello destinadas y a cargo de no escaso personal administrativo, se almacenaron víveres y piensos para más de dos meses y que en Cartagena se constituyeron reservas que serían enviadas sucesivamente a Argel, para cerca de otros cuatro» (28).

Es interesante, para conocer el estado de la plaza, un informe que con este motivo envía Rojas el 23 de mayo al rey, poniendo de manifiesto que, «no obstante la falta de recursos de este país y hallarse materialmente atestada de tropas la población, están estas abundantemente abastecidas de víveres; que las seis compañías de Reales Guardias, tres españolas y tres Walonas que se han desembarcado, están alojadas entre el cuartel de Marina y las guardillas del Hospital militar con el regimiento de Bravante; que un escuadrón de caballería está repartido en los mesones y que queda en dar colocación a las demás tropas conforme vayan llegando». Sin embargo, pese a haberse efectuado el embarco de las tropas a partir del día 13 de junio, no se pudo zarpar hasta la mañana del 23 y, a causa de las adversas condiciones meteorológicas, hasta el 27 no pudo proseguir la navegación toda la escuadra reunida.

No es este el momento para que enjuiciemos el resultado de la malograda empresa, que en cierto modo nos recuerda aquella otra que con la misma finalidad se llevó a cabo más de doscientos años antes y que nos trajo al puerto de Cartagena a un abatido emperador de las Españas derrotado por la furia de los elementos. En este caso nos dejó 27 oficiales y 501 soldados muertos, y 19 oficiales y 2.088 soldados heridos (29). Si bien a muchos alcanzó la crítica, a Rojas el mérito adquirido en esta ocasión le lleva a que por real orden de 22 de noviembre de 1775 se le conceda el mando del departamento en propiedad (30).

La Compañía y Academia de Guardias Marinas de Cartagena

El fallecimiento de Arriaga el 28 de enero de 1776 da lugar a la llegada al despacho de Marina del marqués de González Castejón, lo que propicia la continuación de las tan necesarias reformas en la Armada pues, «a causa del incremento que iba tomando la Marina y el extraordinario número de buques en construcción, había llegado a ser insuficiente el número de los oficiales que daba a la Armada la Academia establecida en el departamento de Cádiz» (31).

(28) ESTADO MAYOR CENTRAL DEL EJÉRCITO, SERVICIO HISTÓRICO MILITAR: *Dos expediciones españolas contra Argel, 1541 y 1775*. Madrid, 1946.

(29) «Relación puntual de lo acaecido con motivo de la Expedición dispuesta contra Argel en el año de 1775», en *Gaceta de Madrid* núm. 30, de 25 de julio de 1775, pp. 1-21.

(30) ANC, PIA C17 L4, libro 16.

(31) MORENO DE GUERRA Y ALONSO, Juan: *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias Marinas (1717-1834)*. Madrid, 1913.

Y, entre estas reformas, el hito más importante para este departamento marítimo de Cartagena será la real orden de 13 de agosto de 1776, en la que,

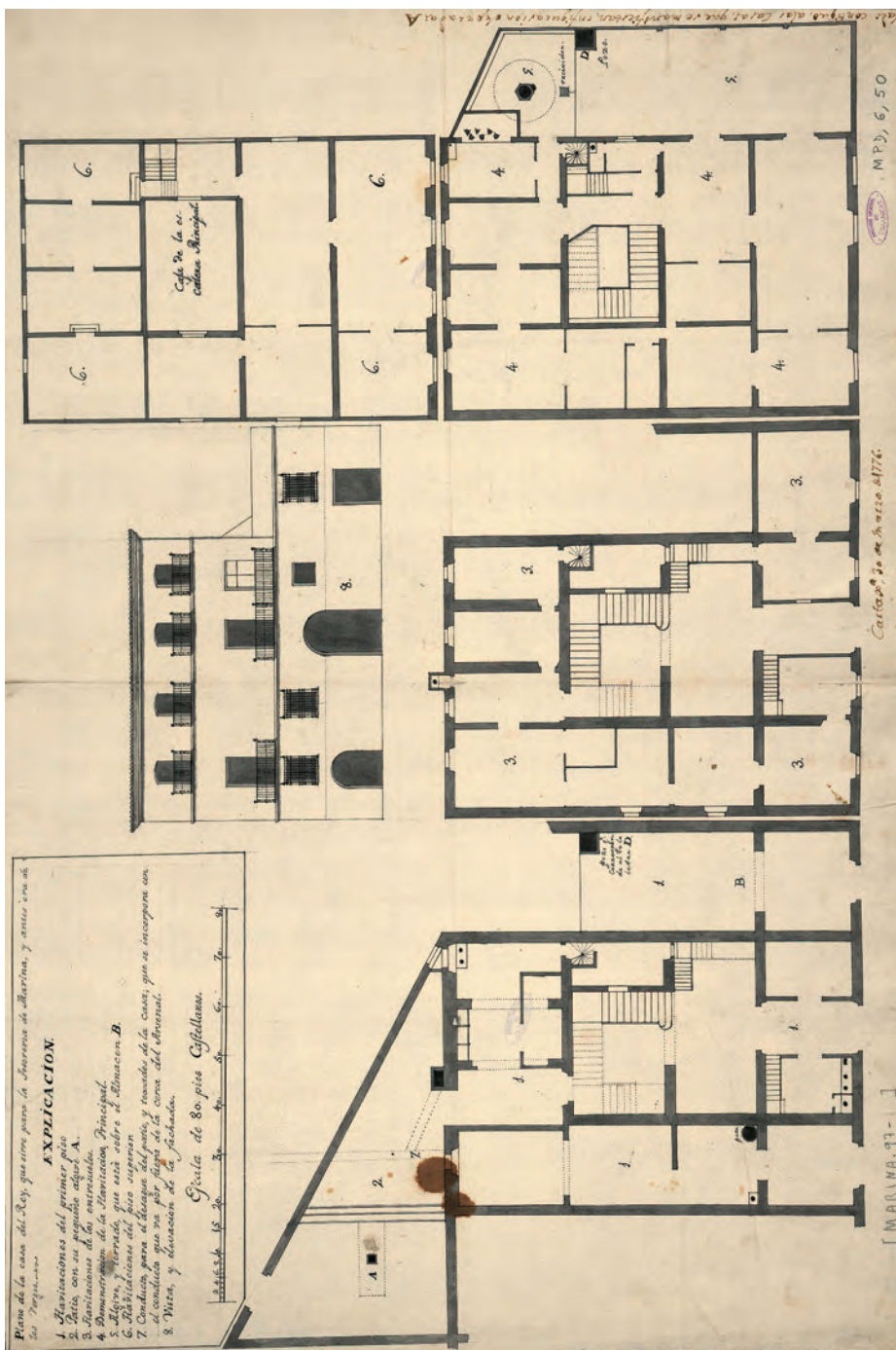
«considerando cuán preciso es que los cuerpos de que se compone el total de su Real Armada han de surtir de la Compañía de Guardias Marinas, determinó, cuando ni el número de sus bajeles había tomado tanto aumento, ni se habían verificado otros establecimientos que actualmente se forman subvenir a estas urgencias aumentando el número de sus Cadetes, señalado en su formación el año 17, por su Augusto Padre: pero habiendo conocido S.M., que aun así no es suficiente; pues se ha visto obligado a que se reemplacen las vacantes con sujetos de otros cuerpos, que carecen de los principios establecidos en este, y que no tienen práctica, ni están acostumbrados a las fatigas de la Mar, en que es muy conveniente se experimenten y ejerciten desde Cadetes, comprobando repetidas veces, su aprovechamiento, y utilidad, con los exámenes que siempre se han practicado en la Academia para proceder en sus ascensos con toda equidad y acierto; ha resuelto S.M. con este motivo, y para beneficio de todas las Provincias del Reino que se forme y establezca en cada uno de los tres Departamentos una Compañía de Guardias Marinas...»

Continúa la disposición con una serie de doce puntos en los que se fija la composición de las compañías (1 capitán, 1 teniente, 1 alférez, 2 ayudantes, 4 brigadieres, 4 subbrigadieres, 92 guardiamarinas, 1 capellán, 2 músicos y 1 tambor) y la de las academias (un 1.^{er} maestro, a cuyas órdenes estarán los demás; dos maestros de matemáticas, con distinción de 2.^o y 3.^o; otro maestro de maniobras, y sendos maestros de artillería, fortificación y dibujo, idiomas, danza y esgrima). La dotación económica para compra y mantenimiento de los instrumentos, así como el personal auxiliar para limpieza y conservación de los edificios de academia y cuartel; los empleos y relaciones de mando entre las compañías y academias —será jefe de escuadra el capitán de la de Cádiz, como comandante de las tres compañías, y los de Ferrol y Cartagena capitanes de navío, capitanes de fragata los tenientes, tenientes de navío los alféreces, tenientes de fragata los ayudantes, y los guardiamarinas de mejor conducta brigadieres y subbrigadieres. Asimismo el maestro 1.^o de la Academia de Cádiz será el director de todas—; las relaciones entre compañías; la promoción a alféreces de fragata; la carta-orden y asiento para la admisión de guardiamarinas; el fondo de vestuario y armamento; las relaciones con los mandos del departamento, y los sueldos (32).

En el mes de noviembre, y a fin de formar una en cada departamento, «para el preciso servicio de sus bajeles de guerra, y más fácil instrucción teórica y práctica en las varias navegaciones a que desde cada uno se destinan, ha elegido y nombrado S.M. los oficiales siguientes para las de los Departamentos», siendo nombrado capitán de la de Cartagena el de navío *don Joseph de Mazarredo* (33); teniente, el capitán de fragata *don Domingo*

(32) ANC, caja 2209, Reales Órdenes.

(33) «El capitán de navío Joseph Mazarredo Salazar tomó posesión del mando de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena el 5/3/1777 y se presentó en este departamento el 27/7/1777, desempeñándolo hasta que por real orden de 5/8/1786 fue nombrado Capitán



Plano de la Casa del Rey, que fue cuartel de guardiamarinas hasta 1810 y después tesorería de Marina. AGS, MPD VI-50

de Nava (34); alférez, el teniente de navío *don Thomas Gayangos* (35); primer ayudante, el teniente de fragata *don Julián de Retamosa* (36); segundo ayudante, el de la misma clase *don Domingo Grandallana* (37), todos ellos de un notable prestigio profesional y científico.

Al año siguiente, una real orden de 25 de febrero dispuso que en el navío *San Miguel* pasasen a Ferrol los sesenta guardiamarinas nombrados, al mando del alférez Francisco Javier Winthuysen Pineda, y por otra de 1 de julio de 1777, otros sesenta a Cartagena, quienes al mando de José de Mazarredo embarcaban el 18 de julio en los navíos *San Eugenio* y *Vencedor*, que arriban al puerto el día 24 (38). El primer joven que sentó plaza de guardiamarina en Cartagena fue José Moyua y Mazarredo, natural de San Sebastián. Lo hizo el 29 de julio, una vez concedida plaza por real orden del día 8 anterior, y así se continuó el resto del año, hasta que el 18 de diciembre se pasó revista a un total de 90 integrantes en la compañía, divididos en 1 capitán, 1 ayudante, 4 brigadieres, 3 subbrigadieres, 79 cadetes, 1 músico y 1 tambor (39).

Los nuevos guardiamarinas de Cartagena se instalaron en un principio en las proximidades del arsenal, en la única «casa que tiene el Rey, en las proximidades de la Pescadería de esta ciudad frente del convento de Agustinos», que sirve para la tesorería de Marina y antes era los Verges, según informa el intendente al marqués González de Castejón, adjuntándole plano y manifestándole que «no tiene aquí S. M. más edificios que los que consta a V. E. de Intendencia, Contaduría y Labadero, (sin uso) de la fuente de Cubas; entendiéndose esto, por lo perteneciente a Marina» (40). Los locales de la academia se situaron en el interior del arsenal, en la planta baja del edificio de la comisaría, según se deduce de la orden dada a la viuda del constructor Briant para que

«se le abonen 10 pesos mensualmente, para que pueda pagar casa en que vivir en esta ciudad y que desocupe la que habita dentro del Arsenal con toda su dilatada familia: que inmediatamente se mude el Comandante del propio Arsenal, con el despacho de su instituto, a la habitación de la mencionada viuda, dejando la vivienda que ocupa y todas las piezas del piso bajo desembarazadas para estable-

Comandante de las tres compañías. También desempeñaron el mando interino de la Compañía en diferentes ocasiones los tenientes de navío D. José Barrientos y Rato, D. Gabriel Císcar y D. José González». ANC, Libro maestro de la Plana Mayor.

(34) «Se presentó en este departamento y tomó posesión el 5/9/1778 quedando al mando accidental de la compañía. Por real orden de 26/8/1786 fue nombrado en propiedad ejerciéndolo hasta el 15/4/1790». *Ibidem*.

(35) *Ib.* Tomó posesión el 17 de noviembre de 1778.

(36) *Ib.* No llegó a tomar posesión.

(37) *Ib.* Tomó posesión el 10 de diciembre de 1777.

(38) El primero de los buques citados, al mando del capitán de navío Antonio Domonte y Ortiz de Zúñiga, y el segundo, al del brigadier Francisco Hidalgo de Cisneros. Véase apéndice 1.

(39) ANC, PIA G-15, libro 20.

(40) Archivo General de Simancas (AGS), MPyD, VI-50, Marina, leg. 97, 30 de marzo de 1776.



Edificio denominado «Mayoría General», en la plaza de San Agustín de Cartagena en el siglo XIX

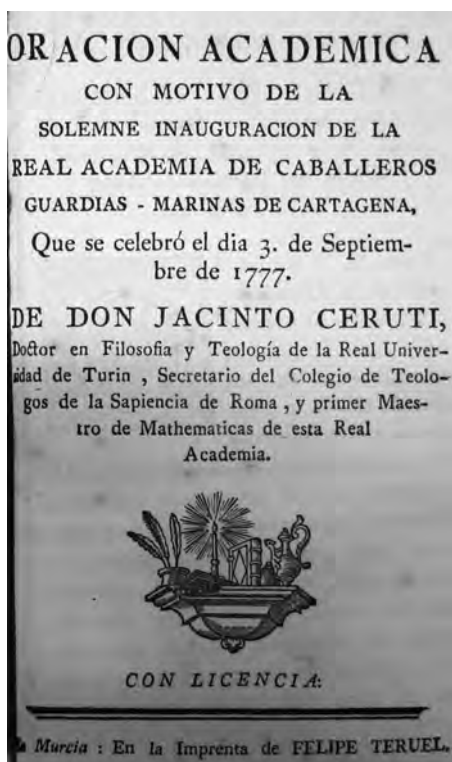
cer en ellas, la Academia de Guardias Marinas: y que todas las piezas bajas y altas de la Casa del Rey situada en la Pescadería que V. S. iba disponiendo para salas de todas clases de la Academia, se reduzcan a alojamientos para los Guardias Marinas, no para uno ni dos, sino capaces de contener cuatro o seis a lo menos en cada uno; en la inteligencia de que ninguno de ellos ha de vivir fuera del cuartel, ni aun en el caso de tener sus padres en esta ciudad» (41).

Posteriormente, una vez nombrados, se fueron incorporando: el 29 de julio don Jacinto Cheruti como maestro 1.º de matemáticas (42) y los alféreces de fragata don José González y don José Atienza y Salvatierra como maestros 2.º y 3.º de matemáticas respectivamente (43); el 9 de septiembre don Francisco

(41) ANC, caja 2210, 25 de marzo de 1777. De González de Castejón a Albuquerque.

(42) Su nombramiento es de 21 de octubre de 1776, con el goce de 150 escudos de vellón mensuales, y desempeñará el cargo hasta el 22 de agosto de 1786, cuando por real licencia pasó a Roma, su patria, en atención a la decadencia de su salud, particularmente de la vista. Se le concedió el retiro el 16 de julio del año siguiente.

(43) El primero de los citados había sido subteniente del Regimiento de Infantería Navarra y pasó a la Armada, donde se le confirió el empleo de alférez de fragata. El 8 de julio de 1777 fue nombrado 2.º maestro de matemáticas, con el sueldo mensual de 80 escudos de vellón, para embarcar en el navío *San Juan Bautista* del 29 de junio de 1778 al 15 de septiembre de 1779. Ascendió a alférez de navío en abril de 1779 y a teniente de fragata el 21 de diciembre de 1782, y se le confirió el empleo de ayudante 1.º de la compañía el 19 de abril de 1783. Y el



Oración académica (portada)

Guardini como maestro de danza (44), el 19 del mismo el condestable don Raymundo Girona como maestro de artillería (45), y el 1 de noviembre, como maestro de instrumentos, don Francisco Anestares (46).

La inauguración del curso tuvo lugar el 3 de septiembre de ese mismo año, y la «Oración académica» estuvo a cargo del 1.º maestro de matemáticas, don Jacinto Ceruti, doctor en filosofía y teología por la Real Universidad de Turín y secretario del colegio de teólogos de La Sapiencia de Roma, en cuyo texto, que ofrece al teniente general González de Castejón, le desea que «el Supremo Distribuidor de, todos los bienes se digne de ayudar mis deseos, favorecer los desvelos, y serias providencias de V. E. y prosperar con un feliz éxito las intenciones de nuestro Gran Monarca», no olvidando un elogio al «docto, laborioso, y profundísimo Mathematico, y Filósofo el Señor Don Jorge Juan, verdadero Legislador del ArteNautico-Mathematica, de

segundo de los citados fue nombrado 3.º maestro el 7 de julio de 1777 con un sueldo mensual de 70 escudos de vellón, para cesar por real orden de 16 de septiembre y volver al Cuerpo General. También desempeñaron estos destinos el piloto de la clase de primeros don Nicolás Bugiano, nombrado 3.º maestro por real orden de 13 de noviembre de 1777, concediéndosele el grado de alférez de fragata por real orden de 13/10/1778, desempeñándolo hasta su retiro por real orden de 16/9/1791, y el alférez de navío D. Antonio Federichi desde 1/6/1783 hasta el 8/12/1786, en que obtuvo licencia para pasar a la ciudad de Génova, su patria, falleciendo de resultas del naufragio de la nave que lo transportaba en la costa de Cataluña.

(44) Nombrado por real orden de 19 de agosto de 1777, con el sueldo de 40 escudos de vellón al mes, lo desempeñó hasta su retiro el 21 de diciembre de 1781, en atención a los achaques que padecía. También desempeñaron este destino, por real orden de 13 de mayo de 1785, Alejandro Narchi (desde el 18 de junio siguiente) y, por otra del 20 anterior, Pantaleón Rodríguez (desde el 24 de enero de 1786).

(45) Era 2.º condestable de la 15.ª Brigada y fue nombrado por real orden de 10 de septiembre de 1777, con el sueldo mensual de 50 escudos de vellón. Promovido a teniente de brulote supernumerario el 6 de octubre de 1777, y a capitán de brulote el 10/3/1789, volvió a incorporarse a las Brigadas de Artillería por real orden de 16 de septiembre de 1791.

(46) Lo desempeñó hasta su fallecimiento, acaecido el 27 de septiembre de 1784, y le sustituyó el 19 de octubre, interinamente, Gabriel de Anestares.

quien podemos decir sin nota de adulación que fue el Neuton de esta tan difícil Ciencia» (47).

Al año siguiente, igualmente se incorporaron a la academia el 1.^{er} contra-maestre don Francisco Grau como maestro de maniobras (8 de enero) (48), y el 22 siguiente, don Francisco Collin como maestro de idiomas y bibliotecario (49); el 23 de abril lo haría el alférez de fragata graduado don Manuel de Villena, como maestro de fortificación y dibujo (50), y el 30 de enero de 1788 el maestro de esgrima, don Miguel Terán (51).

Además de los citados en el cuadro adjunto, hasta 1790, límite temporal de este trabajo, sentaron plaza de guardiamarina en la compañía 355 jóvenes (52), cuya vida en la institución transcurrió en estos años en un ambiente ilustrado, a pesar de que sus instalaciones no eran todo lo adecuadas que correspondía a su elevada posición en el seno de la Marina. Pero un buen número de oficiales competentes, aplicados e instruidos eran destinados o agregados a ella, lo que permitió que ya en septiembre de 1783 comenzaran diversos estudios especiales, dirigidos por su director y realizados por el teniente de navío Deodato Pinedo; los de fragata Manuel del Castillo, Francisco Ciscar y José de Moyúa; los alféreces de navío Fernando Noguera y José de Salazar Rodríguez, y el alférez de fragata Francisco Planes. Se celebró un certamen durante el que, en las mañanas del 4 y el 24 de mayo de 1786, realizaron disertaciones sobre geometría sublime, cálculo infinitesimal diferencial e integral, mecánica, óptica y astronomía. La primera de ellas fue presidida por el capitán general, y en los días sucesivos, por otras autoridades, asistiendo todos los días los jefes y oficiales de la guarnición y del departamento, mereciendo la satisfacción con lo realizado el que por real

(47) Se trata de un folleto, impreso con licencia en la imprenta de Felipe Teruel en Murcia, dedicado al excelentísimo señor marqués González de Castejón.

(48) Destinado en el arsenal, fue nombrado por real orden de 2 de enero de 1778, y ocupó su destino desde el 8 de enero, en que se posesionó, hasta su fallecimiento, que le sobrevino el 30 de noviembre de 1783. Posteriormente ocuparon este puesto el contra-maestre de 1.^a clase Bartolomé Cardice, por real orden de 11 de diciembre de 1783, hasta su fallecimiento, en marzo de 1789, y el contra-maestre graduado de oficial Gabriel Puch, por real orden de 31 de marzo de 1789.

(49) Nombrado por real orden de 2 de diciembre de 1777, por real orden de 8 de noviembre de 1791 se le confirió la plaza de 3.^{er} maestro de matemáticas, que debió desempeñarla simultáneamente con la de idiomas.

(50) Era delineador de la escuela de pilotos de Cádiz y se le concedió esta plaza por real orden de 2 de diciembre de 1777, desempeñándola hasta que por real orden de 15 de mayo de 1787 se le nombró para el préstamo de Santa María del Campo, en el obispado de Cuenca. También ocuparon este destino Antonio Rodríguez y José Guzmán, ambos del Real Cuerpo de Artillería de Marina.

(51) Nombrado por real orden 2 de diciembre de 1777. Todos ellos con el sueldo mensual de 40 escudos de vellón, y finalmente, el 30 de julio, el capellán don Cristóbal Pérez Viala, quien, destinado por real orden de 14 de julio de 1778, ocupó el cargo hasta el 24 de diciembre de 1791, por haber sido nombrado por real orden de 16 de agosto arcipreste de la colegiata de Úbeda.

(52) Véase apéndice 2.

orden se autorizara otro curso dirigido por el ayudante de la compañía Gabriel de Ciscar (53).

APÉNDICE I

Relación nominal de los guardiamarinas designados para el establecimiento de una compañía en Cartagena en cumplimiento de la real orden de 13 de agosto de 1776, con expresión del número con que figuran en *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes III* (en adelante VÁLGOMA y FINESTRAT), el nombre y apellidos que consta en Archivo Naval de Cartagena, PIA G-15, libro 17 (en adelante PIA G-15), el lugar y año de nacimiento, fecha en que sentaron plaza y buque donde efectuaron el transporte.

- 1.874. *Antonio García de Quesada*, Jaén, 1761; 2-3-1775; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT los apellidos son García de Quesada y Martínez de Atocha. Brigadier de la compañía.
- 1.875. *Francisco María de Quesada y Silba*, Jaén, 1759; 3-3-1775; *Vencedor*. Brigadier de la compañía.
- 1.882. *Diego de Fuentes y Alva*, Ciudad Real, 1759; 21-3-1775; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT su nombre es Diego Rafael.
- 1.883. *Antonio de Fuentes y Alva*, Ciudad Real, 1761; 21-3-1775; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT su nombre es Antonio Pedro.
- 1.888. *Antonio Artecona y Jordán*, México, 1760; 5-4-1775; *Vencedor*. En el Archivo Naval de Cartagena, caja 2992, libro maestro 1 (en adelante ANC) su nombre es Antonio Eusebio; en VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC, su segundo apellido es Yardon, y en *Relación de Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias-Marinas (1717-1884)* (en adelante MORENO DE GUERRA), Jardón. Subbrigadier de la compañía.
- 1.895. *Julián de Cotes y Sello*, Olmedo (Valladolid), 1760; 16-5-1775; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT su segundo apellido es Del Sello, no constando su designación para la compañía de Cartagena; en ANC y en PIA G-15 sí consta su arribada y estancia en Cartagena.
- 1.908. *Tadeo de Piña y Cacho*, Valladolid, 1759; 26-6-1775; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura con el nombre de Judas Tadeo.
- 1.915. *Ignacio Truxillo y Tacon*, Cartagena de Levante, 1761; 18-7-1775; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura con los apellidos Trogmorton y Tacón.
- 1.919. *Juan Perler y González*, Novelda (Alicante), 1760; 26-6-1775; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como González de Guiral.
- 1.933. *Joaquín de Vargas y Sayol*, Barcelona, 1764; 18-7-1777; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura con los apellidos Vargas y Vargas.

(53) *Gaceta de Madrid*, 20 de junio de 1786.

- 1.947. *Pedro Carrillo de Albornoz y Oviedo*, Daimiel (Ciudad Real), 1760; 4-11-1775; San Eugenio. En ANC figura como Pedro Joaquín.
- 1.962. *José Antonio García Ponce*, Aguilar (Málaga), 1760; 16-1-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como segundo apellido Ponce de León.
- 1.965. *Francisco de Barva y Ximénez*, Ecija (Sevilla), 1758; 23-2-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como segundo apellido Jiménez de Arjona.
- 1.972. *Salvador Jordán y Maltés*, San Felipe (Valencia); 7-3-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT no consta su año de nacimiento y sí en PIA G-15 que tiene dieciséis años. Subbrigadier de la compañía.
- 1.980. *Antonio de Piña y Chereguini*, Reus (Tarragona); 1-4-1776; *San Eugenio*. En ANC su segundo apellido es Chiriguini. En VÁLGOMA y FINESTRAT no consta su año de nacimiento y sí en PIA G-15 que tiene quince años, así como que su segundo apellido es Geringueñi, añadiendo que en MORENO DE GUERRA figura Goringuerri.
- 1.989. *José Montemaior y Carrasco*, Málaga, 1762; 15-4-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como José Víctor, y en ANC, como José Victorio.
- 1.991. *Manuel del Castillo y Armenta*, Sevilla, 1760; 18-4-1776; *Vencedor*. Subbrigadier de la compañía.
- 1.992. *Bicente de Bargas y Varaez*, Cabra (Córdoba); 19-4-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT no figura su año de nacimiento, pero sí en PIA G-15 que tiene dieciocho años. Brigadier de la compañía.
- 1.994. *Juan Pintado y Aguado*, Ciempozuelos (Madrid); 20-4-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura con el nombre Juan Francisco, y en ANC, con el de Juan Francisco de Paula. No consta el año de nacimiento, pero sí en PIA G-15 que tiene veinte años.
- 1.997. *José del Aguila Loaysa*, Ceuta, 1760; 29-4-1776; *Vencedor*.
- 1.998. *Antonio Bustamante y Risel*, Trujillo (Cáceres), 1756; 30-4-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura con los apellidos De Bustamante y Ridel.
- 2.002. *Pedro Berdugo*, Gran Canaria, 1757; 14-5-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC figura como Berdugo y Berdugo.
- 2.004. *José de Arias y Quentas*, Fuente del Maestre (Badajoz), 1761; 14-5-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como José María Arias de Paredes y de las Cuentas.
- 2.005. *José de Vera y Faxardo*, Espinardo (Murcia), 1761; 18-5-1776; *Vencedor*. En ANC figura como José María, y en VÁLGOMA y FINESTRAT, como José María de Vera Fajardo y Saorin.
- 2.006. *José Artecona y Yardón*, México, 1757; 20-5-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como José de Artecona y Jordán.
- 2.008. *Rafael Entrala y Alfaro*, Granada, 1759; 23-5-1776; *San Eugenio*. En ANC figura como Rafael Alfonso, y en VÁLGOMA y FINESTRAT, como Rafael-Alfonso de Entrala-Rueda y Alfaro.

- 2.009. *Antolín de Cuéllar*, Pinto (Madrid), 1760; 24-5-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC figura como Antonio de Cuéllar y Beladiez.
- 2.010. *Bentura Barcaiztegui y Urbina*, San Sebastián, 1754; 5-6-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC figura como Ventura Joaquín de Brigadier de la compañía.
- 2.017. *Antonio Centurión y Luque*, Castro del Río (Córdoba), 1760; 25-6-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como su segundo apellido García de Luque.
- 2.018. *Antonio Ordóñez y Barraicúa y Alende*, Bilbao, 1761; 26-6-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como Antonio-Ramón Ordóñez de Barraicua y Allende Salazar.
- 2.022. *José del Castillo y Santa Cruz*, Marbella (Málaga), 1759; 6-7-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como José-María del Castillo Santa Cruz y Quiñones.
- 2.023. *Vicente Febrer y Jovani*, Vinaroz (Valencia), 1758; 8-7-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como primer apellido Febrer de la Torre.
- 2.024. *Francisco Xavier de Vera y Rocafull*, Lorca (Murcia); 5-3-1777; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura el nombre de Francisco y no consta el año de nacimiento, pero sí en PIA G-15 que tiene diecisiete años.
- 2.025. *Francisco Scals y Llacer*, Alcoy (Valencia), 1761; 13-7-1776; *San Eugenio*.
- 2.032. *Jaime Fabregues y Mesquida*, Palma de Mallorca, 1757; 29-7-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como Jaime-Mariano Subbrigadier de la compañía.
- 2.035. *Lázaro Quintana y Cohinbbra*, La Habana, 1759; 5-8-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC su segundo apellido es Coímbra.
- 2.036. *Juan Muñoz y Navia*, Cartagena de Levante, 1755; 5-8-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como Juan José, y en ANC, como Juan-José Muñoz y [Méndez] de Navia.
- 2.040. *Francisco Xavier de Rocaful y Vera*, Lorca (Murcia), 1757; 12-8-1776; *San Eugenio*.
- 2.046. *Francisco Cañaverl y Espejo*, México, 1759; 6-9-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC figura como Francisco José Cañaverl y Marco, y en VÁLGOMA y FINESTRAT no figura su designación para Cartagena, pero sí en ANC y en PIA G-15 su arribada a este puerto de Levante.
- 2.050. *Juan Montero Gaitán y Blázquez*, Talavera (Toledo), 1762; 10-9-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como Juan-José.
- 2.057. *Juan Alesón y Bueno*, Gandía (Valencia), 1758; 2-10-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC figura como Juan-José.
- 2.059. *Tomás Martínez de la Piscina y Carquet*, Málaga, 1761; 10-10-1776; *Vencedor*.

- 2.060. *Gregorio de Muro y Salazar*, Madrid, 1761; 11-10-1776; *Vencedor*. En ANC figura como Gregorio José.
- 2.062. *José Coronado y Witemberg*, Huete (Cuenca), 1759; 22-10-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como José-Francisco.
- 2.063. *Juan Coronado y Witemberg*, Valencia, 1761; 22-10-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC figura como Juan-Pedro.
- 2.064. *Antonio Tord y Osorno*, Puigcerdá (Gerona), 1760; 28-10-1776; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como de Tord y Ossorno.
- 2.065. *Dionisio Ucho Inca y Bernal*, Ciudad de los Reyes (Lima), 1760; 2-11-1776; *San Eugenio*.
- 2.066. *Miguel Escalante y Alcalde*, Ronda (Málaga), 1756; 2-11-1776; *San Eugenio*.
- 2.073. *Fernando Álvarez Perea y Orrillo*, Villa del Burgo (Ávila), 1758; 25-11-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como Fernando-Manuel Álvarez de Perea y Horrillo.
- 2.075. *Benito Vivero Noboa y Escaño*, Almodóvar (Córdoba); 9-12-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT no figura su año de nacimiento, pero sí en PIA G-15 que tiene dieciocho años.
- 2.076. *José Colmenares y Iturralde*, Lequeitio (Vizcaya), 1761; 9-12-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT y en ANC figura como José-Ignacio de.
- 2.078. *Pedro Entrala y Alfaro*, Granada; 18-12-1776; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT no figura año de nacimiento, pero sí que tiene diecinueve años. En ANC no consta en cumplimiento de real orden de 1 de diciembre de 13 de 1777, por la que el capitán de la compañía expresa que fue excluido del servicio «con la circunstancia de que no quede en ella memoria de tal individuo y sus procedimientos que han motivado esta Soberana resolución, a que en el mismo 13 de diciembre dio cumplimiento el citado capitán, arrancando de la respectiva lista la hoja del asiento del propio sujeto», según consta en PIA G-15.
- 2.079. *Ángel Jover y Ortiz*, Caravaca (Murcia), 1759; 18-12-1776; *San Eugenio*. En ANC figura como Ángel José, y en VÁLGOMA y FINESTRAT, con los apellidos Ortiz y López Ortiz.
- 2.081. *Nicolás Scals y Llacer*, Alcoy (Valencia), 1753; 27-12-1776; *San Eugenio*. En ANC su primer apellido es Scals de la Scala.
- 2.089. *José del Río y de la Cosa*, Madrid, 1758; 17-1-1777; *San Eugenio*.
- 2.095. *Pedro Nolasco de Echenique y Lecaroz*, Santiago de Chile, h. 1759; 19-2-1777; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT no consta su año de nacimiento, pero sí que tiene dieciocho años.
- 2.097. *Francisco Álvarez de Perea y Orrillo*, Villa del Burgo (Ávila), 1757; 25-2-1777; *Vencedor*. En VÁLGOMA y FINESTRAT su segundo apellido es Horrillo.
- 2.102. *Lope Olloqui y Castro*, Sevilla, 1757; 22-3-1777; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT no consta su selección para Cartagena, pero en PIA G-15 sí consta su arribada a Cartagena, y en ANC, su encuadramiento en la compañía.

2.103. *Salvador de Vera y Enarejos*, San Francisco Javier (Murcia), 1757; 2-4-1777; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura como su segundo apellido el de Fernández Henarejos.

2.105. *Antonio Montón y Pradas*, Cuenca, 1759; 23-4-1777; *San Eugenio*. En VÁLGOMA y FINESTRAT figura con el nombre de Antonio-José.

Observaciones

Con el número 2.044, *José de Miera y de Bustillo* (Liérganes, 1758; 17-8-1776) consta en VÁLGOMA y FINESTRAT como seleccionado para Cartagena, pero en ANC no consta su arribada ni en PIA G-15 su permanencia. También figura en MORENO DE GUERRA como afiliado en Cartagena.

Fuentes

Archivo Naval de Cartagena, caja 2992, Libro maestro 1

Ibídem, PIA G-15, libro 17, Libro de Comisaría de Ordenación y Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz que sirvió desde 18 de julio de 1777 hasta 13 de diciembre de 1777. Transporte de los Guardias Marinas que pasan al Departamento de Cartagena, para la formación de su Compañía en él.

MORENO DE GUERRA Y ALONSO, Juan: *Relación de los Caballeros Cadetes de las Compañías de Guardias-Marinas (1717-1884)*.

VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes III*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1945.

APÉNDICE 2

Resumen (1777-1790)

Sentaron plaza en Cádiz:

Año 1777..... 60

Sentaron plaza en Cartagena:

Año 1777.....31

Año 1778.....28

Año 1779.....29

Año 1780.....18

Año 1781.....27

Año 1782.....23

Año 1783.....23

Año 1784.....30

Año 1785.....43

Año 1786..... 19

Año 1787.....	23
Año 1788.....	17
Año 1789.....	26
Año 1790.....	18
TOTAL	415

Fuentes

ANC, caja 2992. Libro maestro de la Compañía de Guardias Marinas de Cartagena 1; ANC, PIA, G-5, libro 17. Transporte de los Guardias Marinas que pasan al Departamento de Cartagena, para la formación de su Compañía en él.

La construcción naval en Cartagena y el ingeniero Gautier

Tan solo han pasado unos años de la dolorosa impresión, recogida anteriormente, que le produjo a un viajero inglés la visita al arsenal, cuando nos confirma esta situación un informe que la junta del departamento emite para cumplimentar la real orden de 19 de agosto de 1777, en la que se previene remita noticia «circunstanciada del tiempo de trabajo, y descanso de los sentenciados a las bombas en cada 24 horas; que prest, y alimento se les da» (54). Sin embargo, otro viajero de nacionalidad francesa y diplomático, Juan Francisco Peyron, ve la citada instalación como un lugar inmenso que contiene todas las comodidades deseables para facilitar el armamento y la construcción de un navío. En él todo está tan a la mano que un barco de línea es fácilmente armado y equipado en tres días. Construido a orillas del mar, sus aguas llegan, según el deseo del constructor, a llenar los soberbios diques que sirven de fábricas, y el barco construido va por sí mismo a meterse en el mar

(54) En efecto: el mismo comandante general expone el parecer que él mismo ha formado, exponiendo a S.M. «que no es comparable en modo alguno con los demás trabajos ordinarios del Arsenal el excesivo de las bombas; que a este lo considera por el mayor castigo que puede imponerse a la humanidad, y a los mas horribles delitos de los hombres; que en este Arsenal es mucho más pesado que en el de Ferrol pues no habiendo aquí marea como allí, y en otros puertos de Europa, se hace todo el desagüe a fuerza de bombas, a que se agrega la especialísima circunstancia de ser incesante de día y noche el trabajo con motivo de la continuada filtración de las aguas que causa la calidad del terreno. Que con todos estos antecedentes, y la experiencia de que muchos de los delincuentes sentenciados a estas bombas, no llegan a cumplir sus condenas, porque mueren a la mitad, o antes de la carrera del tiempo porque se les confina, y otros se inutilizan arrojando sangre por la boca; ha graduado siempre, y gradúa este trabajo por excesivo, sin comparación al de los ordinarios del Arsenal, pues los sentenciados a estos últimos, lo pasan bastante bien, respecto a que la ración que se les da; siendo como es la misma que se suministra a los de bombas, excepto el cuartillo de vino que tienen los de estas, es muy suficiente» y proponiendo «que a los presidiarios de bombas se les aumentase sobre la ración que gozan, media libra de pan a cada uno todos los días, y que cada domingo se les diese a cada uno media libra de carne fresca». ANC, LAJD, t. 5, sesión de 30 de julio de 1777.

(55). Así que, cuando el 24 de abril de 1779 le llega a Rojas el ascenso a teniente general, las obras de fortificación en la plaza continuaban a buen ritmo y en el arsenal atraían la máxima atención las incipientes obras del cuartel de presidiarios y la cordelería, así como la actividad en los astilleros. No obstante, el abastecimiento de agua potable todavía presentaba ciertas dificultades y no estaba totalmente resuelto, a pesar de la fuente construida cercana a la machina para la aguada de las embarcaciones, que se surtía con agua procedente de los manantiales de la ciudad, ya que proporcionaban escaso caudal y con mucha irregularidad, pues era prioritario el atender a las demandas de los vecinos en las fuentes de la ciudad. Tan solo proporcionaba un ligero alivio en este aspecto el complemento proporcionado con los pozos y fuente construidos en 1750 por Feringan. Este los había excavado y levantado en los veneros surgidos en el transcurso de las excavaciones realizadas en el ángulo noroeste del nuevo muelle del arsenal, de las que manaba agua «fresca, limpia y cristalina», ya que «ocurre la novedad de haber sobrevenido un copioso manantial de agua dulce», siendo necesario para contenerlo el empleo de «6 bombas, y cantidad de baldes que incesantemente están trabajando día y noche» (56). Y es lo cierto que allí se abastecía, en una fuente llamada del Socorro, el personal de la maestranza y del presidio, ya que mientras de sus caños estuvo manando agua «la gente se llevaba barriles y pipas de agua, pues era dulce y transparente de mejor sabor que la del barranco que se bebía en la ciudad», mientras se resolvía la influencia que estos veneros tenían sobre la cimentación de las obras (57).

Las relaciones que el ingeniero constructor naval francés Francisco Gautier mantuvo desde su llegada a España con los responsables de esta actividad fueron claramente discrepantes en los aspectos técnicos, alcanzando límites extremos cuando en 1767 redactó un informe a Arriaga criticando los barcos que se estaban construyendo en Ferrol y reprobando «cuantos navíos halló en él y en particular sobre el *San Genaro* construido con el asiento de Monticeli en Cartagena en 1764 bajo las recomendaciones de la Junta de Constructores de 1754». Esto dio lugar a una controversia en la que finalmente salió triunfante el llamado «sistema francés», que se impuso sobre el «sistema inglés», expresiones que se utilizaban para designar los seguidos por Gautier y Jorge Juan, respectivamente.

Pero Gautier, a pesar de ser nombrado director general de construcciones y carenas y más tarde ingeniero general, quizá por su carácter desabrido, y a pesar de los apoyos de algunas autoridades, no pudo evitar fuertes encontronazos, por lo que el 9 de julio de 1774 ya había presentado la renuncia de todos sus cargos, basada principalmente en lo que él califica como «declarada aversión en toda la Marina a su persona» y la poca consideración de los

(55) *Nouveau Voyage en Espagne fait en 1777 et 1778*, 1780. Recopilado por Cristina Torres-Fontes Suárez en *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*, 1996.

(56) ANC, M-XI-n-C-2.

(57) AGS, Marina, leg. 376.

comandantes generales hacia el Cuerpo de Ingenieros, aunque no le fue aceptada (58). Y a nosotros nos ha llamado la atención tanto las frecuentes visitas a Cartagena como su permanencia regular en ella entre los años 1775 y 1780 (59).

Del comienzo de su residencia en Cartagena hay constancia oficial en la orden recibida en los primeros días de febrero para llevar a cabo «un reconocimiento sobre la madera de construcción que está ahí en los tinglados, diques cerrados y gradas» (60), aunque estuvo cobrando sus haberes como ingeniero general por la contaduría de Ferrol hasta fines de junio de 1776, formándosele asiento en la de Cartagena el 22 de julio del mismo año (61). Además, el 17 de febrero de ese mismo año contrajo matrimonio en la iglesia parroquial de Santa María de Gracia, en esta misma ciudad, «por palabras de presente» y «con dispensa en las tres amonestaciones», con Josefa Tacón, una joven nacida el 21 de marzo de 1752 en Cartagena y perteneciente a una hidalga familia algunos de cuyos miembros son destacados oficiales de la Marina (62). El matrimonio Gautier-Tacón fue muy prolífico, naciendo en Cartagena su primer hijo, Baltasar Teodoro, el 9 de noviembre de 1776; pero, no transcurrido mucho tiempo, el 9 de mayo del año siguiente, sufrieron la pérdida de su primogénito, que fue enterrado en Santo Domingo. Sin embargo, pronto este dolor quedó mitigado con los nacimientos, también en Cartagena, de Clara Natividad, el 24 de diciembre; de Baltasar Teodoro, que fue bautizado el 6 de octubre de 1778, y de Josefa Victoria, el 7 de junio de 1780 (63).

En efecto, Gautier (64) se encuentra en Cartagena a finales de 1775, y así nos lo confirma su asistencia como vocal a las juntas del departamento a partir del 19 de diciembre (65), interviniendo en los asuntos referentes a la construc-

(58) SÁNCHEZ CARRIÓN, José M.^a, y CERROLAZA ASENJO, Ángel: «Solución al enigma de los orígenes del Cuerpo de Ingenieros de Marina. Ingeniería Naval versus Ingenieros Navales», en *Ingeniería Naval*, diciembre 2004.

(59) Además de las relatadas en nuestro trabajo anterior, que abarca hasta 1772, tenemos constancia de su asistencia a las sesiones de la junta del departamento de 23 y 27 de mayo y 16 de julio de 1773.

(60) ANC, caja 2209, Reales Órdenes.

(61) ANC, caja 697-2

(62) Son sus padres Francisco Tacón, natural de Cartagena y regidor perpetuo de ella, y M.^a Francisca de Foxá, figurando entre los testigos su hermano Miguel, a la sazón alférez de navío.

(63) Archivo Parroquial de Santa María de Gracia en Cartagena (APSMG), libros de bautismos y enterramientos de las fechas indicadas.

(64) Es hijo de Anne Audibert, pero su segundo apellido lo encontraremos con distintas grafías al referir su filiación materna, tanto en los libros de desposorios como de bautismos y entierros que se conservan en el Archivo Parroquial de Cartagena, pues unas veces se dice ser hijo de Ana Ôliber, y otras, de Ana de Audibert. Este último es el que consta en su expediente personal. Archives nationales de Paris, Marine, B3 494, y ACERRA, Martínez, y MERINO, José: «Jean-François Gautier. Vie et influence d'un ingénieur marginal», en *Neptunia*, núm. 158, junio 1985.

(65) ANC, LAJD, t. 3 y 4.

ción naval y en las obras del arsenal, ya en un estado muy avanzado de ejecución, de lo que es una clara manifestación el trabajo realizado como consecuencia de la comisión recibida para dirigir y probar las condiciones marineras y resistencia de una bombardera de nueva invención, mandada construir en estos astilleros por real orden de 17 de noviembre de 1775 (66).

De las dificultades encontradas para llevar a cabo la elección del lugar de su construcción es expresivo un informe redactado por Gautier el 13 de febrero del año siguiente, al que acompaña un plano de la dársena del arsenal. Este informe, si bien no llegamos a advertir en él la solución final, sí nos revela el estado de las construcciones ya que, al estar «las dos gradas del astillero ocupadas, la una con el navío *San Dámaso*, y en la otra pocos días antes de mi llegada habían puesto la quilla de una de las dos fragatas mandadas construir», esta situación le llevó a la elección de «una de las tres gradas señaladas en el plano adjunto con la letra L, en donde se han construido urcas afragatadas y jabeques». Pero finalmente hubo que desecharla, ya que «el boquete, que comunica con la dársena, lo hallé mas estrecho, que la manga de la bombardera proyectada», y además el ingeniero director de las obras, Mateo Vodopich, no era partidario de ello, recordando sobre todo las dificultades que hubo en su momento para «agotar el malecón, que sería preciso formar para deshacer el muelle y edificarlo de nuevo. Y continúa poniendo de manifiesto los recelos de este director ya que recuerda lo sucedido en el mismo sitio, donde se hallaron, con motivo de los fuertes manantiales, las mayores dificultades para agotar el malecón que se hizo para ensanche del mismo boquete». Por todo ello, el lugar más adecuado parece ser «la cañada E, en donde se construyó la fragata *Santa Rosalía*» y hoy se encuentra «su grada ya destruida con los escombros de la fábrica de la nueva cordelería», ofreciéndose Gautier no sólo para como «se necesitan más gradas que las que hay para navíos y fragatas, se puede también tantear de nuevo el arrancar estas estacas, que están en el fondo, a cuyo fin, si V.E. lo juzga conveniente, mandaré hacer tenazas de hierro, que en casos semejantes he visto emplear con suceso, y si esta máquina prueba bien, con muy poco costo se quitará de la cañada este estorbo, que ahora lo inutiliza para grada de construcción», sino también «agrandar el boquete de la dársena L de siete a ocho pies, para poder usar de estas tres gradas de firme, y construir en ellas, si se quiere, fragatas de 50 cañones», para lo que hará, si se le permite, «pequeñas experiencias, y de poquísimo costo, para tantear el modo de evitar grandes malecones» (67).

Y muy interesante es la real orden por la que se le previene la formación de planos para la construcción de dos navíos, uno de 70 y otro de 58 cañones, en los que, «uniendo en cuanto sea posible las requisitas proporciones en los navíos de S. M., se logren todos los objetos de su instituto con los dos esenciales puntos de la prudente respectiva economía, y correspondiente fuerza; conseguido este último en el postrer navío que el propio ingeniero general

(66) ANC, caja 2208, Reales Órdenes 1774-1775.

(67) AGS, MPyD, XV-172, leg. 354.

circunstancias prescritas a las que anteriormente practicó en Guarnizo, Ferrol, Cartagena y la Habana, aprobando y queriendo se siga la de las fragatas construidas para la guerra en los mismos astilleros, manda «que en lo sucesivo, ni desde ahora se nombre, llame, pronuncie, imprima, ni escriba en sus astilleros, Arsenales, oficinas, relaciones, o informes de los bajeles de su real Armada la diferencia mal introducida de a la inglesa, ni a la francesa, pues es realidad no hay ninguna que verdaderamente lo sea; ni quiere el rey haya en sus dominios otra construcción que la española» (68). En la junta del 30 de julio, y acompañados de una real orden del día 18 anterior, ya se examinan los planos formados por el ingeniero general de los buques anteriormente citados, y en la de 23 de septiembre se examinan los dictámenes de los vocales, que junto con el comandante general confiesan sencillamente los más de ellos carecen de aquellos fundamentos en la construcción y después de una seria meditación y dilatadas discusiones se acuerda remitir a S. M. un informe, que reproducimos aquí por su interés: «... sobre las propiedades que debe tener un navío de guerra, deducen los vocales que todas pueden esperarse de lo que manifiestan los planos, pues por ellos se advierte, que los navíos tendrán bastante plan, competente manga, poca astilla muerta, y además tres pies de emparedamiento desde la línea del fuerte, a cuyas circunstancias es consiguiente que sean posantes, de aguante a la vela, y que tengan floreada batería, indicándose por la configuración externa de la obra viva que manifiestan las líneas de agua en la sección horizontal de los planos, que serán de buen gobierno, y de regular vela; siendo al mismo tiempo muy conducente para el caso de una varada, que estén macizos de popa a proa hasta la cabeza de planes, así como lo es para un combate que lo estén arriba y debajo de la línea de agua, a fin de que las valas penetren con mas dificultad el costado, o acaso no lo penetren. Y advierte en ellos que tienen otra vez las vitas dobles, que se les habían suprimido, y en que interesa el marinero.

«Concordes hasta aquí los vocales, manifestó el Sub inspector D. Manuel Travieso, que lo es nato de la junta, su disentimiento en cuanto a la fortificación, por parecerle estar de mas los contratrancañiles y opinar que sólo son necesarias cuatro bulárcamas, o cuadernas desde el mamparo de la despena hasta la escotilla de proa, considerando superfluas las demás; y que en lugar de los orcaces, de que siempre hay escasez, se pueden poner dormidos para la formación de los raseles de popa y proa, con lo que se conseguirá economía en jornales y madera, por las razones que expresa en su separado dictamen, que acompaña n.º 1; y reconvenido con la real orden de 16 de agosto de 1774, en que S.M., hablándose de la construcción de otro navío, se dignó aprobar la fortificación con los contratrancañiles, repuso sosteniendo su dictamen contra ellos, en los términos que manifiesta el documento n.º 2. Para más clara inteligencia de todo, acompañará también el papel n.º 3, en que el ingeniero general copiando el dictamen expresado del subinspector, satisface al margen de cada capítulo.

El Intendente D. Alfonso de Alburquerque ha dado también su dictamen, y acompaña n.º 4 reducido a que se encuentra en los planos de navío de 70 la dife-

(68) ANC, LAJD, t. 4, sesión de 3 de marzo de 1777.

rencia de 169 toneladas menos que las que se consideran al navío *Velasco*, resultando por consecuencia que para quedarle de batería 7 pies 3 pulgadas y 6 líneas que demuestra el plano en cuestión, estarán sus miembros mas claros que en la antigua construcción; que la colocación de los palos hallándose muy a popa facilitarán mas el orzar, y virar por avante con menos dificultad, pero al contrario en el arribar y virar por redondo, que últimamente dice considera suficientes seis sobre planes, para que no se ocupe tanto la bodega. El ingeniero general manifestó la equivocación que el Intendente padeció en cuanto a las toneladas, y así está, como lo demás del dictamen del citado ministro copiándolo en el papel n.º 5 que también acompaña, se lo reproduce al margen el mismo ingeniero general» (69).

En estos años, aunque parece que Gautier se resiente de su salud, se mantiene profesionalmente al frente de la comandancia de ingenieros del arsenal. Así nos lo pone de manifiesto su intervención en el auxilio prestado en el incendio que sufrió en el puerto la tartana napolitana *Virgen del Rosario*, pero sobre todo su estado de expectativa en relación con el curso de sus planos, ya que sus relaciones con González Castejón no son muy buenas. Esto no será óbice para que participe en el gran episodio nacional de las operaciones que se llevan a cabo en Gibraltar a partir de 1779, una vez conocido que en los primeros días de enero del año siguiente el barón Rodney ha conseguido desembarcar en el Peñón, quedando la plaza auxiliada y abastecida, consolidándose así la resolución de reconquistarla. En este trance, Gautier asiste en los primeros días de febrero, como ingeniero general de la Armada, a la junta de especialidades militares que había de considerar y discutir el proyecto a seguir para el ataque a la plaza. A la reunión, presidida por el comandante del campo, Martín Álvarez de Sotomayor, concurren también «el inspector general de ingenieros del ejército D. Silvestre Abarca y el maestro general D. Juan Caballero, con los que tenían mando en la tierra y las aguas» (70), como Antonio Barceló, Vicente Doz y el conde de Revillagigedo. Poco conocemos de la actuación de Gautier en estas juntas, pero sí que uno de los proyectos analizados en ellas fue ideado por él. Calificado por su artifice de «golpe de mano», de él sabemos escuetamente que trataba de «arrimar 12 navíos blindados» (71), que había merecido la aprobación real y que, estudiado por el marqués de González de Castejón, le ordenó su incorporación al Campo de San Roque (72).

(69) *Ibidem*, t. 5, sesión de 23 de septiembre de 1777.

(70) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. VII, cap. XIV (1780). Madrid, 1973.

(71) *Ibidem*, cap. XVII (1780-1781).

(72) Para Gautier, un bloqueo era inútil si era imperfecto, por lo que debía convertirse en un sitio por tierra o por mar con unos barcos fortificados —repetiendo la idea presentada en 1740 por Jaime Ferrá—. Gautier sugería forrar con tablones los costados exteriores de los navíos, desde el puente de la segunda batería hasta cinco pies debajo de la línea de agua de navegación, formando así un parapeto impenetrable a las balas británicas. Se necesitarían en total 12 navíos de línea con 28 cañones de a 24 en su primera batería, y cuatro del mismo calibre sobre el segundo puente, más 49 gabarras que deberían montar dos cañones a proa por cada una de ellas, haciendo un total de 480 (?;) cañones dirigidos contra tierra. Estos barcos debían anclar lo más cerca posible de las ensenadas de Remedios y Punta Europa, desde donde se desembarcaría a 16.000 soldados para tomar el Peñón. Según su plan, ocho días antes de llevarse a cabo

En efecto, en aquellos días, el peñón de Calpe había pasado a las ilustraciones «panfletarias» y a los carteles populares de París como una excrescencia de la tierra que solo puede dominarse alzando junto a ella, en el mar, otra de mayor altura. La pululación de proyectistas y arbitristas, provistos de infalibles sistemas, abrumada los despachos diplomáticos y militares (73). Así que el 25 de enero de 1780 nuestro protagonista pone en conocimiento del comandante general del departamento «que en la noche de mañana sale para la comisión que S.M. le ha confiado, llevando en su compañía al ingeniero en 2º D. Luis de Meuvillon, y que el de igual clase D. Thomas Briant queda encargado de la Comandancia de ingenieros» (74). De las anotaciones en los libros de contaduría se deduce que la permanencia de Gautier en el Campo de Gibraltar no va mas allá del mes de abril, y que en julio se encuentra ya en la corte, participando en las reuniones que se venían celebrando para la organización de un posible plan de ataque a Menorca mientras los enemigos cuidasen y temiesen el sitio de Gibraltar. De las referidas anotaciones parece desprenderse que la opinión de Gautier se tenía en muy alta consideración, y en un principio se le encargó a él la elaboración de un plan para el cegamiento del puerto de Mahón, proyecto cuya ejecución parecía fácil y segura y que «consistía en contratar en Cádiz 16 buques voluminosos, con gran obra muerta y que sería imposible de sacar, ya que los ingleses necesitarían pontones colosales», proponiendo incluso una solución técnica para «se queden los navíos en su vertical, poniéndoles dos quillas falsas muy apartadas de la verdadera que les sirven de baza», evitando así los errores cometidos en otras ocasiones. No obstante, el plan finalmente no se llevó a cabo, aunque sí se atendieron sus recomendaciones (75).

El 13 de octubre de 1781, el brigadier Gautier solicita el retiro; y, entre la alborozada victoria del duque de Crillon en Menorca y los augurios de nuevas operaciones en Gibraltar, una real orden de 5 de marzo de 1782 se lo concede, «dejándolo vivo en el Ejército con 2.000 reales de vellón al mes. Y en atención a los servicios que tiene hechos en la Armada así mismo se le han concedido 46.000 reales al año, los que únicamente se ha de satisfacer por la consignación de Marina», pasando en consecuencia a figurar en la lista de inválidos y jubilados (76). A esta solicitud subyace, aparte su falta de salud, cierta frustración profesional en cuanto a los empleos obtenidos (77).

el ataque marítimo, los ejércitos de tierra deberían comenzar un bombardeo para causar un gran daño a los de la plaza. ANGUITA OLMEDO, Concepción: *La cuestión de Gibraltar. Orígenes del conflicto y propuestas de restitución (1704-1900)*. Madrid, 2016.

(73) LEDESMA MIRANDA, Ramón: *Gibraltar. La Roca de Calpe*. Madrid, 1957.

(74) ANC, caja 1805.

(75) TORRES SÁNCHEZ, Rafael: «La movilización de recursos en la organización de la expedición anfibia de Menorca de 1781», en *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. V, núm. 10, 2016.

(76) ANC, caja 697-4.

(77) ANC, caja 1008-1, libro 19. Una real orden de 2 de septiembre de 1784, atendiendo a lo solicitado por la corte de París, le concede el valerse de los servicios de Gautier siempre que no se le necesitase en España, reservándose por tanto el poder encargarle «aquellos trabajos que

En estos años se ha hecho un esfuerzo colosal, ya que desde el departamento se ha atendido a los astilleros de Palmones y del río de la Miel en la bahía de Algeciras, durante el bloqueo de Gibraltar; al de Palma, que construye las gabarras, y al de Mahón, que construye los jabeques, lugares adonde hubieron de desplazarse ingenieros y personal de maestranza, y a los que hubo que asignar importantes caudales (78). En el arsenal se ha dedicado una especial atención a la construcción de buques menores, principalmente lanchas del tipo bombarderas, cañoneras y obuseras, demandadas por las acciones navales que se llevaron a cabo.

Las expediciones a Argel de 1783 y 1784

Estos acontecimientos ya han sido tratados profusamente en nuestra biografía del general Barceló (79); no obstante, en este trabajo aportaremos algún dato más que nos revele la actividad del departamento en esa época, como lo que supuso el nombramiento de los comandantes de los buques y la presencia de una flota tan numerosa como la que, en carta reservada de 3 de junio de 1783, propuso Barceló a Valdés: 4 navíos, 4 fragatas, 12 jabeques, 3 bergantines, 3 balandras, 4 brulotes, 19 cañoneras, 20 bombarderas, 6 buques de transporte y 3 lanchas de abordaje, que demandaba unas tripulaciones que ascendían a 9.078 hombres y 554.608 raciones (80).

La referencia oficial del día anterior a la partida nos dice que esta estuvo precedida por

«un suntuoso octavario que empezó el 23, y en el día de la fecha hace llevar en procesión a la Virgen del Carmen hasta el embarcadero, a la que concurre el Comandante general del departamento D. José de Rojas y toda la oficialidad de la escuadra, agolpándose el pueblo en masa a su paso. Los jefes, la oficialidad de Marina y del Ejército, y todas las personas notables de la población van con cirios, y la Virgen es conducida sobre los hombros de cuatro oficiales de la Armada, cerrando el acompañamiento oficial una compañía de granaderos y la música de los batallones. Una vez en el muelle, la imagen, (*sic*) es embarcada en una magnífica falúa en la que va de patrón el referido Barceló, de proel el mayor general y de remeros oficiales de la Armada. Todos los buques de la escuadra empavesan, y a la aproximación de la imagen saludan con su artillería. Fue colocada en el navío *Terrible* que montaba el general Barceló, y en la mañana del 1.º de julio se dió (*sic*) a la mar la escuadra rumbo a Argel» (81).

sean compatibles con su ausencia de esos reinos y llamarle para alguna comisión o reconocimiento que convenga al real servicio». Establecida su residencia en París, queda a partir del 1 de enero de 1785 con el goce de 35.000 reales de vellón y los 24.000 de sueldo, que le abonará el tesorero mayor de guerra.

(78) En virtud de real orden, pasarán a la maestranza de Algeciras 200 hombres. ANC, LAJD, t. 9, sesión de 15 de junio de 1782.

(79) GÓMEZ VIZCAÍNO: «La creación del departamento marítimo...»

(80) AMC, caja 3, exp. 28.

(81) *Gaceta de Madrid*, 19 de agosto de 1783.

El general Barceló no regresó al puerto de Cartagena hasta el mediodía del 11 de agosto, y el resultado de la operación se resume oficialmente en que «Argel queda casi destruido y quemado, y su puerto, arsenal y buques inutilizados por algún tiempo» (82), después de haber estado sometida a un intenso bombardeo desde el 4 al 8 de agosto, días durante los que se mantuvieron encarnizados duelos artilleros (83).

El resto del año transcurrirá con una especial dedicación a los preparativos que requiere la expedición a Constantinopla, de gran trascendencia para el departamento ya que, si bien la real resolución de 17 de enero de 1777 había declarado que los tenientes generales de la Armada que ejercían el cargo de comandantes generales de departamento tuviesen las mismas facultades, excepciones, honores y privilegios que los capitanes generales de provincia del Ejército, se refuerza esta posición por real orden de 14 de noviembre de 1783, al disponer en la Armada

«que los tenientes generales de esta que son y fuesen Comandante generales de departamento en propiedad, se denominen en adelante Capitanes generales de departamento, que se les despache título de tales, igual en todo al de los Capitanes generales de provincia, que obtengan las mismas honras, distinciones y sueldos que estos; y que se les hagan los propios honores que a ellos, no solo en la capital de su residencia, en el Arsenal, y navíos, sino en todas las plazas de la comprensión de su departamento. Y por la propia razón de igualdad, manda S. M. que a los capitanes generales de provincia se les hagan en el Arsenal y navíos del departamento de su distrito los mismos honores que en las plazas de él; todo esto con arreglo al tratado 3º de las Ordenanzas del Ejército, mandado observar y puesto en práctica en la Armada, y a los títulos 1º y 2º del tratado 3º de las de esta» (84).

La decisión de atacar de nuevo a Argel estaba tomada, no tardándose en organizar la expedición. En efecto, el 28 de junio del año siguiente, una flota compuesta por 130 buques zarpó del puerto de Cartagena, «conceptuando cederían los vientos, que reinaban contrarios para su navegación; y para evitar que entrando los favorables de Poniente le dificultasen la salida del puerto, por lo cual quedaron bordeando delante de este los vasos grandes, y fondearon los menores en Escombrera y la Asudia»; y en la tarde del día 30, con vientos favorables y horizontes muy claros, se vio desde la vigía de la ciudad toda la expedición unida y navegando en derrota para la bahía de Argel (85). La fuerza expedicionaria no regresaría hasta el 27 del mes siguiente, después someter nuevamente a la ciudad norteafricana a un intenso bombardeo a partir del día 12, «principalmente de las lanchas cañoneras y bombarderas, a quienes suministraban gente y municiones, y cubrían la retirada los navíos». Concluido el octavo ataque, se dio por clausurada la expedición (86).

(82) *Ibidem*.

(83) *Ib.*

(84) ANC, caja 2212.

(85) *Gaceta de Madrid*, 9 de julio de 1784.

(86) *Gaceta de Madrid*, 20 de agosto de 1784.

La comisión de Aristizábal a Constantinopla

Al tiempo de lo anterior, en el departamento marítimo continúan las operaciones navales, y en agosto de 1783 «se expidieron las órdenes para prevenir una escuadra de dos navios de línea y un bergantín, nombrando por Comandante general de ella al Brigadier de Marina D. Gabriel de Aristizabal, sugeto igualmente acreditado por sus prendas políticas y militares». A finales de marzo del año siguiente ya estaban concluidos los preparativos para alistar la flotilla que, en comisión diplomática, debía llevar al sultán otomano presentes del rey de España. De este modo se pretendía afianzar aún más el reciente tratado de amistad y comercio firmado entre ambos soberanos, así que, una vez tomada posesión del mando de la escuadra y reconocidos los jefes de los buques que la componían, el 24 de abril zarparon del puerto de Cartagena los navíos *Triunfante* y *San Pascual*, al mando de los capitanes de navío Sebastián Ruiz de Apodaca y Francisco Xavier de Winhuisen, y el bergantín *Infante*, bajo el gobierno del teniente de navío Juan María de Villavicencio, a los que se unió en aguas de Menorca la fragata *Santa Clotilde*, comandada por el capitán de fragata Bartolomé de Ribera (87). Cumplieron su misión y hasta el 31 de mayo del año siguiente no arribaron al mismo puerto de salida. Lo prolongado del periplo tuvo su causa en el cumplimiento, cuando regresaban, de una real orden que la expedición recibió a su arribada a Malta, el 9 de diciembre del año anterior, disponiendo que quedaran en la isla hasta que se reclutase su marinería y estuvieran preparadas las dos galeras que habían sido adquiridas al Gran Maestre, a fin de que realizaran juntos el viaje de regreso a España prestando a aquellas la adecuada protección (88).

En efecto, por real cédula de 16 de febrero de dicho año se había dispuesto que, «con el objeto de esforzar por todos medios el corso contra los Argelinos para que evidencien el poco fruto de sus piraterías, he resuelto restablecer en mi Real Armada las Galeras, y he dado las providencias convenientes para su apronto y conducción a Cartagena por los medios que tengo acordados» (89),

(87) MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*, 1891. Embarcaron los embajadores de Marruecos Ali-el-Kador y Ben-Hudy, que se hallaban en Cartagena desde el 4 de febrero, quienes, además de los 70.000 reales de gasto ocasionados al Estado por su viaje de Madrid a este puerto, fueron provistos para el viaje de 4 pilones de azúcar, 2 quintales de galleta blanca, 4 serones de naranjas y limones, 6 docenas de gallinas, 6 carneros, 24 varas de paño azul de fábricas españolas, 8 piezas de medio color y 10 de breña. Aún pidieron 7 varas de grana, 7 de media ídem, una libra de hilo de oro, 10 varas de damasco carmesí y 36 de terciopelo de diferentes colores, a lo que el comandante general del departamento no accedió, a pesar de la orden que tenía del rey para agasajarlos, por parecerle excesivo.

(88) «... se consiguió enganchar 350 hombres: y en cuanto a las galeras, como el Comandante general quisiese saber para su reconocimiento y justiprecio las que se le habían de entregar; la Orden, sin exceptuar más que la galera Capitana, le dejó que eligiese a discreción entre todas. Las escogidas en virtud de este beneplácito fueron las de los nombres *Magistrala* y *San Luis*, que el Comandante general, los capitanes de los navios, el mayor, y los primeros carpinteros y calafates graduaron de mas durables: encargándose la Orden de recorrerlas, y de renovar de todo punto su aparejo». MORENO, Joseph: *Viage à Constantinopla, en el año 1784, escrito de orden superior*. Madrid. MDCCXC. Véase apéndice 3.

(89) AMC, CH 2175.

así que en este contexto se habían adquirido las citadas, que con los nombres provisionales de 1.^a galera (90) y 2.^a galera (91) permanecerán en dicho departamento, integrándose en la flota que se estaba constituyendo (92), ordenándose además que, siguiendo el modelo de la nombrada *San Luis*, y bajo la dirección de Romero Landa, se encargara a Juan Real la construcción en el arsenal de Mahón de otras dos que se llamarán *San Antonio* (93) y *Santa Bárbara* (94).

Asimismo, una real orden de de 28 de abril del año siguiente dispone que la junta del departamento ha de formar «reglamento de dotación de todas las clases con que hayan de armarse las galeras» (95), para lo que conferencia con el capitán de fragata don Juan José Martínez, que las mandó últimamente, y el teniente retirado don Alonso de Siles, así como con los oficiales de mar Antonio Faquinet y Antonio Lacedonia, que navegaron en las antiguas, y los contra maestres Benito Rizo y Leopoldo Sira, que habían venido en las actuales y servido en Malta. Los mando enunciados llegaron al parecer al siguiente acuerdo en cuanto a su dotación: Estado mayor: 1 comandante, 4 oficiales subalternos, 1 capellán, 1 contador, 1 cirujano, 2 pilotos y 2 pilotines; De mar: 1 primer contra maestre, 1 segundo contra maestre, 1 primer guardián, 1 segundo guardián, 1 carpintero de rivera, 1 mozo de rivera, y remolar, 1 calafate, 1 mozo de calafate, 1 armero y 1 sangrador; individuos para custodiar los reos del presidio para herrarlos, desherrarlos, conducirlos al hospital y hacer aguas: 4; guarnición: 2 sargentos, 4 cabos y 54 soldados; de brigadas: 1 segundo condestable, 1 primer cabo y 4 artilleros; tripulación: 6 artilleros de preferencia, 14 artilleros ordinarios, 15 marineros, 15 grumetes, 6 pajes y 324 reos o marineros en su falta; total: 473 (96). Y de no menor importancia fueron las obras emprendidas, muy necesarias para su apresto y armamento, con las indi-

(90) Por real orden de 7 de junio de 1785 se la denomina *Nuestra Señora de la Concepción*. Comenzó su vida operativa el 1 de junio de 1787. En septiembre de 1802 quedó extinguida.

(91) Mantiene la de *San Luis* y comienza su vida operativa en 1785.

(92) MNM, CDVP, t. xxxviii, doc. 266, 17 de junio de 1785.

(93) En enero de 1787 se le asigna esta denominación (MNM, CDVP, t. xxxviii, doc. 402) Fue botada el 20 de octubre de 1787.

(94) Se ordena su construcción el 3 de marzo de 1787 (CDVP, t. xxxviii, doc. 413) y el 6 de junio de 1788 se le asigna esta denominación (ib., t. xxxix, doc. 18). Fue botada el 27 de junio de 1788. El capitán de fragata Juan de Arizavalo la mandó del 1 de junio al 19 de septiembre de 1789. El de la misma clase José Olozaga se hizo cargo del mando por real orden de 7 de agosto de 1790, pero el día 14 desembarcó por hallarse enfermo y fue relevado por el también capitán de fragata Francisco Vázquez de Mondragón. Sobre este consta que, tras naufragar el 20 de agosto en aguas del litoral granadino (Llanos de Carchuna-Calahonda) y perder la galera, el 24 de septiembre se hallaba arrestado en su casa y procesado; pero, celebrado el consejo de guerra el día 27, quedó absuelto de todo cargo. Se ordenó la construcción de otra con el mismo nombre que se botó en 1792 y, al mando del alférez de navío Antonio Aspre, entró el 30 de mayo de 1794 en el puerto de Cartagena, donde se pertrechó (MNM, CDVP, t. xxxviii, doc. 400, 21 de enero de 1787, y doc. 413, 3 de marzo de 1787).

(95) ANC, LAJD, t. 12, sesión de 8 de mayo de 1786.

(96) *Ibidem*.

caciones del jefe de escuadra Antonio de Angosto y Magarola (97), nombrado comandante en jefe de las Galeras por real orden de 16 de septiembre, alcanzando una elevada actividad en los primeros meses de 1787 (98). Por orden de 10 de agosto de 1790, y una vez armadas las galeras *San Antonio* y *Santa Bárbara*, se les confirió el mando a Juan de Herrera y José Olózaga respectivamente (99).

APÉNDICE 3

TRIPULACIONES DE LAS DOS GALERAS

	Of. guerra	Of. brg.	Tropa bón.	Tropa mar.	Of. Mar	Artilleros	Marineros	Grumetes	Pajes	Total
Galera 1. ^a	5	7	6	39	9	51	160	100	9	386
Galera 2. ^a	5	6	6	40	9	46	197	176	7	392

OFICIALIDAD DE LA 1.^a GALERA

Comandante-capitán de fragata.....D. Juan M.^a de Villavicencio
 Teniente de navíoD. Joaquín Zarauz
 Teniente de fragataD. Joseph de Zulueta
 Alféreces de fragata.....D. Andrés Berdum, y D. Fernando Escalera

OFICIALIDAD DE LA 2.^a GALERA

Comandante-capitán de fragata.....D. Juan Joseph Martínez.
 Teniente de navíoD. Eduardo Briant.
 Teniente de fragataD. Joseph de Arias.
 Alférez de navíoD. Gerónimo Osorio.
 Alférez de fragataD. Juan Venero.

(97) Ascendido a jefe de escuadra con real patente de 16 de septiembre de 1786, por real orden de la misma fecha se le concedió este empleo tras haber expuesto hallarse con la robustez necesaria para navegar, en atención a los méritos y servicios contraídos en cincuenta y un años en las armadas de España y Nápoles, donde había obtenido el retiro de jefe de escuadra. Destinado como jefe de las Galeras, embarcó de comandante en jefe de estas el 1 de junio de 1787, arbolando su insignia en la *Concepción*, y desembarcó el 17 de noviembre del mismo año. Se le concedió licencia por un año para Nápoles, que comenzó a usar el 28 de abril de 1789. Falleció allí el 8 de junio siguiente.

(98) ANC, LAJD, t. 13, sesión de 27 de febrero de 1787.

(99) MNM, CDVP, t. XXXIX, doc. 151.

INFORMACIÓN PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede leerse, en diferentes formatos, a través de las siguientes direcciones de INTERNET e INTRANET:

INTERNET ARMADA

www.armada.mde.es

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano de Historia y Cultura Naval

↳ Instituto de Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

INTERNET MINISDEF

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

↳ Revistas

↳ Armada

App Revistas Defensa: disponible en tienda Google Play

<http://play.google.com/store> para dispositivos Android, y en App Store para iPhones y iPads <http://store.apple.com/es>

INTRANET MINISDEF/ARMADA

<http://intra.mdef.es>

↳ Armada española

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano de Historia y Cultura Naval

↳ Instituto de Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

LOS BARCOS DEL DESASTRE. LA REPATRIACIÓN DE FILIPINAS (1898-1900)

José Antonio TOJO RAMALLO
Doctor en Historia

Resumen

En 1898, el temido imperio español, donde otrora no se ponía el sol, tocaba definitivamente a su fin. En la defensa de sus últimos bastiones ultramarinos, España había sacrificado a lo mejor de su juventud, en un vano esfuerzo por preservar su honor y dignidad.

El regreso de nuestros soldados, tras un largo y penoso cautiverio, fue un episodio negro en la historia de España. Un aviso, y una lección para las futuras generaciones, de que la patria debe honrar y corresponder con orgullo, generosidad y nobleza a quienes lo han sacrificado todo por ella.

Este artículo describe cómo fue el retorno de aquellos valientes.

Palabras clave: Filipinas, repatriación, guerra de 1898.

Abstract

In 1898, the dreaded Spanish empire, the largest of its time, was finally coming to an end. In defending its last overseas bastions, Spain had sacrificed the best of its youth, in a vain effort to preserve its honor and dignity.

The return of our soldiers, after a long and painful captivity, was a dark episode in the history of Spain. A warning, and a lesson for future generations that the homeland should honor and correspond with pride, generosity and nobility to those who have sacrificed everything for it.

This article describes the return of those brave men.

Key words: Philippines, Repatriation, Spanish-American War.

TRAS la firma del tratado de París, el 10 de diciembre de 1898, España renunciaba a todo derecho de soberanía y propiedad sobre la isla de Cuba y las Filipinas, y cedía a Norteamérica Puerto Rico, Guam —en el archipiélago de las Marianas— y todos los islotes bajo su soberanía exis-

tentes en las Indias Occidentales. En contrapartida, los Estados Unidos se comprometían a liberar a todos los prisioneros españoles en manos insurrectas y a correr con los gastos de su repatriación, trámite que posiblemente hubiesen cumplido en tiempo y forma de no haberse desatado las hostilidades con los isleños, el 4 de febrero de 1899. A partir de entonces, cualquier intento de negociación entre ambos contendientes iba a complicarse sobremanera, dejando a un tiempo a España inhabilitada para hacerlo por su cuenta (1)

Esta situación sería aprovechada por los líderes filipinos, deseosos de conseguir para su tierra el reconocimiento internacional de nación soberana e independiente (2). En un primer momento, exigiendo negociar con España y la Santa Sede la liberación de los presos civiles, militares y religiosos; continuación, requiriendo importantes sumas de dinero, armas y municiones a nuestro gobierno. De aceptar cualquiera de ambas demandas, el tratado de París quedaría automáticamente invalidado, y España, sujeta a un contencioso que bien pudiera saldarse con una segunda declaración de guerra por parte de los Estados Unidos.

A sabiendas de ello, y tras un mes de infructuosas gestiones por parte norteamericana, el gobierno liberal intentaría un acercamiento informal a los líderes tagalos con el único objeto de conseguir la libertad de los prisioneros retenidos por estos. Fruto de aquellos primeros encuentros —mediatizados a través del general Diego de los Ríos, hombre de confianza del Gobierno en Manila—, España supo de las pretensiones de los insurrectos: como paso previo a cualquier negociación posterior, todos los reclusos filipinos confinados en penales españoles debían ser liberados de inmediato y repatriados a su tierra. En prueba de buena fe, el ministro de la guerra —general Correa García— accedería de inmediato a tal exigencia (3). Se confirmaba también la cifra de españoles cautivos: 11.000 militares, en torno a 1.900 empleados civiles y particulares, y varios centenares de religiosos (4). En total, en torno a 13.000 almas, incluyendo mujeres y niños.

Pero con el Gobierno atado de pies y manos para cualquier negociación oficial, y teniendo que informar primero a los norteamericanos de cualquier encuentro, fue la iniciativa privada la que continuó en buena medida manteniendo los acercamientos, en especial, facilitando la llegada de medicinas y correspondencia a los prisioneros. Destacada sería la actuación del Casino Español y de la Unión Ibero-Americana de Manila, que desde fecha temprana nombraron comisiones permanentes, integradas por personas distinguidas con contactos al más alto nivel entre los líderes rebeldes, encargadas de proseguir —de forma no oficial— con las negociaciones (5).

(1) Para una información más detallada sobre este asunto concreto, véase JIMÉNEZ MANCHA, pp. 67-85.

(2) *El Nuevo País*, 7 de enero de 1899, p. 1.

(3) *La Vanguardia*, 2 de enero de 1899, p. 3

(4) *Heraldo de Madrid*, 9 de enero de 1899, p. 1.

(5) *La Correspondencia de España*, 10 de enero de 1899, p. 1.

Desde la Península, los intentos en este sentido tampoco fueron vanos. Sociedades Económicas de Amigos del País (6), Cruz Roja Española, asociaciones de madres de prisioneros, alcaldes de barrio y particulares (7) hicieron todo cuanto estuvo en su mano en pos de la tan ansiada libertad de los cautivos.

Especialmente destacada sería la actuación de la Cruz Roja norteamericana, que a petición de su presidenta —miss Clara Barton—, y por mediación del general Otis, conseguiría para muchos de aquellos un trato más humano que el hasta entonces recibido (8). Mucho más deprimente sería la respuesta enviada por el Consejo Superior de la Cruz Roja en Ginebra al general Polavieja —presidente de la asamblea de dicha institución en España—, en la cual se declaraba incapacitada para procurar la libertad de los prisioneros de guerra, dado que sus atribuciones se limitaban a la asistencia a los heridos y enfermos en campaña (9).

Complicada en extremo la vía de la negociación directa, el gobierno de Sagasta trataría entonces de facilitar el acercamiento por vía diplomática. Primero, utilizando a los españoles afines a la independencia para negociar bajo cuerda con los tagalos. Se barajaron nombres como el de Miguel Morayta, muy significado en contra de la campaña militar y amigo personal de Mabini, Lucas, Rosario y otros insurrectos al frente de la nueva República Filipina (10). A continuación, recurriendo a los embajadores de Francia y Alemania, para que sus gobiernos ejerciesen sus buenos oficios con el norteamericano (11).

Ninguna de ambas medidas obtuvo los frutos deseados.

En marzo de 1899, el gobierno de los Estados Unidos se declaraba temporalmente incapacitado para realizar gestión alguna en este sentido, al tiempo que se reafirmaba en su negativa de permitir a los plenipotenciarios españoles llevar a cabo cualquier negociación directa con Aguinaldo y los líderes rebeldes (12). En el fondo, existía cierto temor a que España pudiese aliarse con los insurrectos o les hiciese entrega de las armas y municiones que tanto demandaban (13).

El 23 de enero de 1899, como manifestación de buena voluntad y en virtud de un decreto ratificado por la Asamblea de Malolos en el que se trataba de solemnizar la proclamación de la República Filipina, Aguinaldo ordenó la

(6) *La Época*, 21 de enero de 1899, p. 2.

(7) *El Día*, 30 de agosto de 1899, p. 1.

(8) *Heraldo de Madrid*, 11 de marzo de 1899, p. 1.

(9) *La Vanguardia*, 25 de marzo de 1899, p. 5.

(10) *El Correo Militar*, 19 de enero de 1899, p. 2.

(11) *Ibidem*, 15 de marzo de 1899, p. 2.

(12) *La Vanguardia*, 30 de marzo de 1899, p. 6.

(13) «... It is not to be supposed for a moment that the Spanish government, no matter how desirous of securing the release of the prisoners more speedily than could be accomplished through the efforts of the United States government, will enter into any alliance with the insurgents». *Kansas Citestabamy Journal*, 24 de enero de 1899, p. 2.

liberación de varios miles de prisioneros enfermos. Atribuido al éxito a las gestiones realizadas por el general Ríos, la decisión en realidad nada tenía que ver con aquellos primeros acercamientos. Es más, para continuar liberando cautivos, los tagalos exigían la entrega de 7.000 fusiles, tres millones de cartuchos y 500.000 pesos (14) que, en posterior encuentro, aumentarían hasta la nada desdeñable cifra de siete millones de pesetas. Ríos recibió autorización del Gobierno para negociar hasta un máximo de dos millones, cantidad que fue rechazada (15).

A primeros de abril, el vapor *Castellanos* zarpaba de Manila con rumbo a Batangas, Maragondón y Taal Boac, para recoger a los rehenes liberados. Viajaban a bordo el presidente, el secretario y el tesorero del Casino Español, con salvoconductos firmados por Ríos, Otis y Aguinaldo para que los rebeldes facilitasen su tarea, cosa que no solo no hicieron, sino que obligaron a los expedicionarios a descargar todas sus provisiones y entregárselas (16).

El 13 de junio, el presidente William McKinley dio órdenes precisas a su lugarteniente en las islas —general Otis— para retomar las negociaciones, secundando a partir de entonces las realizadas por el gobierno español. Pero Otis —tan falto de mano izquierda como sobrado de mando— anunciaría la liberación de los cautivos «a sangre y fuego» (17), expresión harto desafortunada que no sentó nada bien entre las filas insurrectas.

Para entonces, las gestiones de Ríos habían tocado a su fin, y en España un nuevo gobierno —la Unión Conservadora—, integrado por los partidarios de Francisco Silvela y del general Camilo García de Polavieja, llevaba desde marzo en el poder. En sustitución de aquel, a primeros de junio el nuevo gabinete había enviado a Manila al general Nicolás Jaramillo para ponerse al frente de las negociaciones. De resultas de aquellos encuentros —y dejando de lado demandas inaceptables— fue posible mantener el avituallamiento esporádico de medicinas, dinero y correspondencia con los prisioneros.

En agosto, la asamblea de la Cruz Roja recibía nuevas sobre la inminente liberación de un gran número de cautivos. La decisión había sido fruto de largas y tediosas gestiones llevadas a cabo en París entre el marqués de Villalba, representante de dicha entidad en España, y Algoncillo, delegado del gobierno filipino en la capital francesa. La promesa era firme y contaba con la aprobación de los líderes rebeldes: todos los prisioneros enfermos serían puestos en libertad (18). El mismo Aguinaldo, el 29 de agosto, había firmado un decreto determinando la fecha del 19 de octubre para comenzar su concentración en Salamagua, Dagupán, Apanl, Daet y Lucena (19).

(14) *El Globo*, 7 de febrero de 1899, p. 2.

(15) *La Vanguardia*, 2 de marzo de 1899, p. 6, y *La Correspondencia de España*, 11 de marzo de 1899, p. 2.

(16) *Ibíd.*, 16 de abril de 1899, p. 6.

(17) *Ib.*, 23 de julio de 1899, p. 6.

(18) *La Vanguardia*, 29 de agosto de 1899, p. 5.

(19) *El Globo*, 12 de noviembre de 1899, p. 1.

A mediados de septiembre, el departamento de guerra de los Estados Unidos concedía autorización y escolta armada a los vapores españoles para desplazarse a los puertos señalados, a fin de comenzar los embarques (20). Asimismo, y por resolución del Congreso, resolvía dar una interpretación más favorable y extensa al tratado de París y repatriar con cuenta a sus presupuestos no solo a los rehenes recién liberados, sino también a sus familias (21).

El 1 de diciembre de 1899 veía la luz un nuevo decreto de Aguinaldo en el que se confirmaba la liberación de todos los cautivos sin excepción alguna (22). En realidad, estos comenzaban a representar un obstáculo para las tropas insurrectas, en apresurado repliegue hacia las montañas del interior.

No serían pocos los cabecillas tagalos que hicieron caso omiso a la resolución de Aguinaldo, manteniendo bajo control a sus cautivos. Varios miles de ellos habrían de esperar la llegada de las tropas norteamericanas antes de saborear de nuevo la libertad.

El número de españoles hechos prisioneros tras la derrota nunca fue cuantificado de modo fehaciente. Todo lo que disponemos son aproximaciones, en algunos casos más fidedignas que en otros. El propio gobierno español desconocía por completo su número y ubicación en el archipiélago (23). Fuentes norteamericanas cifraban su número en 13.000 hombres, así como una cantidad elevada de armas, cartuchos y municiones (24). Pero estos datos habían sido facilitados por sus aliados filipinos, y no eran más que una mera aproximación. En Manila —directamente bajo control norteamericano— se arrojó una cifra inicial de 3.000 prisioneros, cantidad que a diario iba aumentando con la llegada de fugitivos procedentes de los distintos destacamentos y guarniciones establecidos la isla (25). Informes iniciales nos remiten a la preocupación de sus captores —en concreto al oficial de intendencia, capitán Samuel Bird Bootes— por alojar debidamente al volumen creciente de individuos, en unas condiciones higiénico-sanitarias aceptables. Algo similar sucedía en Cavite, donde se estimaba que existían en ese momento unos 6.000 españoles prisioneros (26).

En algunas zonas tuvieron lugar violentas represalias por parte de los insurrectos. El 28 de noviembre de 1898, la pequeña colonia española de Balabac sería tomada al asalto aprovechando el instante en que la guarnición se dirigía a la iglesia a oír misa. El oficial al mando —teniente de navío Bellami—, un alférez de Infantería de Marina, el contable y siete soldados serían pasados a cuchillo antes incluso de que pudiesen reaccionar. Sus esposas, el sacerdote y otras sesenta personas, incluyendo mujeres y niños, acabarían sufriendo cauti-

(20) *Daily Press Newport News*, 20 de septiembre de 1899, p. 1.

(21) *La Correspondencia Militar*, 27 de diciembre de 1899, p. 2.

(22) *La Época*, 26 de enero de 1900, p. 2.

(23) *La Vanguardia*, 14 de enero de 1899, p. 5.

(24) *Barre Evening Telegram*, 17 de junio de 1898, p. 1.

(25) *The Daily Morning Journal and Courier*, 6 de enero de 1898, p. 1.

(26) *The San Francisco Call*, 20 de septiembre de 1898, p. 7.

verio (27). Algo similar sucedió en la isla de Palawan (Borneo), donde los insurrectos pasaron a cuchillo al gobernador y a todos sus subordinados, esclavizando al resto de la colonia (28).

En noviembre de 1899, las estimaciones españolas sobre el número de cautivos en manos de los insurrectos apuntaban la cifra de 10.000 soldados —incluyendo 2 generales, 40 jefes de alta graduación y 400 oficiales—, 1.500 empleados civiles y particulares peninsulares, 300 frailes de las distintas órdenes religiosas y unos 1.200 civiles entre esposas, hijos y familiares de los hombres allí destacados (29). Repartidos por las distintas provincias del archipiélago, la mayor concentración de ellos se hallaba en Batangas, Bataán y Bulacán, distribuidos por los pueblos del interior en grupos de 20 a 100 individuos (30).

Su mayor o menor fortuna dependía exclusivamente del talante del líder local bajo cuya autoridad habían sido asignados. Así, encontramos casos en los que el trato recibido fue en todo momento correcto y humano —en especial a aquellos retenidos en las provincias de Pangasinan, La Unión, Ilocos, Cagayan y La Isabela— (31) y otros en que tanto las condiciones como la situación vivida serían casi infrahumanas. La mayoría de las fuentes conservadas apuntan más a estas últimas que a las primeras, abundando los relatos sobre las penalidades y miserias sufridas por los prisioneros durante su cautiverio. Los religiosos fueron, en general, los que menos desgracias padecieron, gracias a sus mayores medios económicos para subsistir y al respeto moral de que gozaban por parte de muchos nativos.

El 20 de marzo de 1899, el diario madrileño *La Época* publicaba una carta escrita por uno de aquellos soldados, describiendo la que, durante meses, había sido la situación habitual para la mayoría:

«Estamos presos en los conventos ó en las cárceles, completamente incomunicados con el exterior. Únicamente pueden vivir menos mal los que cuentan con recursos propios, los demás van languideciendo hasta morir, pues la alimentación que dan los rebeldes no llega á la tercera parte de lo indispensable para sostenerse. La ración del día consiste en un puñado de morisqueta y unos pocos camarones. Esto en los pueblos donde dan ración, que en otras partes tienen los prisioneros, lo mismo soldados que oficiales, que pedir limosna ó trabajar en los hospitales y sementeras, donde muchos encuentran la muerte producida por la fatiga, el mal trato y la extenuación. Casi todos los soldados están enfermos, y poco á poco van falleciendo por falta de asistencia facultativa, medicinas, recursos y alimentación. El hospital de Malabón, á pesar de estar abarrotado de enfermos, es pequeño para recibir á todos los que lo necesitan. Este establecimiento es otra farsa para engañar á la opinión. Los individuos que entran en él salen casi

(27) *El Día*, 24 de enero de 1899, p. 2. Información adicional puede también consultarse en *Heraldo de Madrid*, 25 de enero de 1899, p. 2.

(28) *The Indianapolis Journal*, 14 de marzo de 1899, p. 1.

(29) *El País*, 26 de noviembre de 1899, p. 2.

(30) *La Época*, 22 de enero de 1899, p. 3.

(31) MORENO JEREZ, pp. 34-41.

tan enfermos como entraron. A poco que tarden en libertarnos, este beneficio alcanzará á la mitad, y acaso no llegue á este número los que consigan regresar á España. Por consecuencia de la tirantez de relaciones entre indios y yankees, nos trasladan al interior de la isla. Es el quinto viaje á que nos obligan los rebeldes, viajes que son verdaderos vía-crucis para nosotros, por las vejaciones, ultrajes y explotación de que somos objeto en los pueblos del tránsito, donde nos arrebatan las últimas monedas» (32).

No pocos intentarían fugarse, y algunos tuvieron la fortuna de conseguirlo. Las fuentes documentales arrojan algunas informaciones relativas a este asunto que, en ocasiones, desvelan peculiares e ingeniosos ardides, la mayoría de ellos contruidos sobre la base de ganarse la confianza de sus captores o como resultado de meses de engatusamiento y falso romance con las hijas de jefes tagalos (33). Memorable sería la huida de los prisioneros retenidos a bordo de la cañonera *Leyte* —todos ellos al borde de la inanición—, tres de los cuales conseguirían alcanzar Manila tras una increíble odisea (34).

Pero no será hasta que dé comienzo la ofensiva militar norteamericana cuando los cautivos españoles comiencen a ser liberados por centenares en pueblos y aldeas al paso de las tropas estadounidenses. Para recogerlos y trasladarlos a Manila, estos movilizarán parte de su flota de transportes ligeros, cañoneras y vapores —*Romulus*, *Zafiro*, *Urano*, *Bolinao*, *Álava*, *Meridic*, *Saturno* y *Griese*—, a los que puntualmente sirvió de apoyo el crucero de guerra *Brooklyn*.

Superados táctica y estratégicamente por sus enemigos, los tagalos propondrían entonces a muchos de los prisioneros —en especial a los veteranos de los cuerpos de artillería— recobrar la libertad y recibir una buena soldada a cambio de unirse al ejército insurrecto (35). Algunos aceptaron la propuesta, la mayoría de ellos por verse libres de la esclavitud y vejaciones a las que durante meses habían estado sometidos (36).

El ritmo de liberaciones corrió parejo al del avance estadounidense. A finales de 1899, 50 españoles fueron rescatados en Calamba, 38 en Dagután, 94 en Biganlo, 110 en Bayombong, 70 en Candón, 202 en Vigan, 2.100, en Bager, 300 en Batanga, 191 en Lipa, 500 en Ragay y 3.000 en Luzón (37). Muchos de ellos serían puestos en libertad por sus propios captores con objeto de agilizar el repliegue hacia las montañas del interior (38). No faltaron tampoco rebeliones de prisioneros que, concedores de la presencia inmediata de las fuerzas liberadoras, hicieron frente a sus captores armados con palos y

(32) *La Época*, 20 de marzo de 1899, p. 1.

(33) *La Vanguardia*, 12 de octubre de 1899, p. 5.

(34) *The Sun*, 28 de agosto de 1898, p. 23.

(35) *Heraldo de Madrid*, 12 de febrero de 1899, p. 2. Su número exacto no ha sido cuantificado, pero es de suponer —y la documentación española y norteamericana así lo sugiere en reiteradas ocasiones— que los alistados en las filas insurrectas debieron de ser muy pocos.

(36) *El Día*, 15 de febrero de 1899, p. 2.

(37) *The Wheeling Daily Intelligencer*, 28 de julio de 1899, p. 1.

(38) *La Correspondencia Militar*, 11 de noviembre de 1899, p. 1.

piedras. Tal fue el caso de los 300 prisioneros retenidos en Libmanan, muchos de los cuales conseguirían alcanzar las filas norteamericanas (39).

El rescate de españoles continuará su ritmo hasta bien entrado el año 1900 (40). Una vez libres, estos alcanzarían Manila a bordo de diferentes navíos, donde esperarían riguroso turno para embarcar hacia la patria.

A pesar de que los costes económicos derivados de la misma corrieron por cuenta estadounidense —tal y como quedaba ratificado en los artículos v y vi del tratado de París—, la repatriación supuso un ingente esfuerzo de coordinación material y humano para el Estado, y en particular para el derrotado y maltrecho Ejército español.

En conjunto, implicó a 58 buques de distintas navieras, tanto nacionales como extranjeras, siendo la Compañía Trasatlántica Española la principal garante de la misma y responsable directa del transporte de cerca de 175.000 hombres, mujeres y niños desde los territorios de ultramar —Cuba, Puerto Rico y las Filipinas— hacia la Península.

Incapaz de llevarla a cabo solo con sus propios medios, dicha naviera se vio en la necesidad de subcontratar los servicios de diversas consignatarias francesas, alemanas e inglesas, así como de otras casas armadoras españolas, las cuales, en conjunto, proporcionarían un total de 36 vapores adicionales, que junto con aquellos otros propiedad de la Trasatlántica, se ocuparían de realizar las labores de repatriación (41).

Para ello fue preciso realizar 224 viajes —112 de ida y otros tantos de vuelta— desde el Caribe y las Filipinas, en travesías que —de media— se prolongaban durante dieciséis días para cruzar el Atlántico y exactamente el doble para regresar desde el Pacífico.

Los barcos implicados:

BARCOS ESPAÑOLES	BARCOS FRANCESES	BARCOS ALEMANES
<i>Álava</i> (2.244 t), <i>Alfonso XII</i> (6.875 t), <i>Alfonso XIII</i> (5.125 t), <i>Alicante</i> (4.032 t), <i>Antonio López</i> (6.127 t), <i>Buenos Aires</i> (5.311 t), <i>Cataluña</i> (3.785 t), <i>Ciudad de Cádiz</i> (3.084 t), <i>Colón</i> (5.060 t), <i>Conde Wifredo</i> (3.774 t),	<i>Aquitaine</i> (8.716 t), <i>Cachemire</i> (3.508 t), <i>Caroline</i> (2.357 t), <i>Chandernagor</i> (3.123 t), <i>Chateau Lafite</i> (3.462 t), <i>Cheribón</i> (1.882 t), <i>Corrientes</i> (3.076 t), <i>Les Andes</i> (4.150 t), <i>Massilia</i> (2.965 t), <i>Navarre</i> (4.137 t),	<i>Darmstadt</i> (5.012 t), <i>Dresden</i> (4.527 t), <i>Ems</i> (4.912 t), <i>Fulda</i> (4.814 t), <i>Habsburg</i> (3.105 t), <i>Munchen</i> (4.536 t), <i>Stuttgart</i> (5.048 t) y <i>Werra</i> (5.012 t), empleados en travesías puntuales, mientras que Gran Bretaña participaría con

(39) *Evening Star*, 7 de febrero de 1900, p. 1.

(40) *The Evening Times*, 2 de marzo de 1900, p. 1. Todavía en esta fecha, una acción conjunta del crucero acorazado *Brooklyn* y el transporte *Álava* conseguiría rescatar a 500 españoles y 10 norteamericanos retenidos en el golfo de Ragaef, en la costa sur de Luzón. A mediados de 1900, los cautivos retenidos en las islas de Panay, Negros, Joló, Luzón, Ilo-Ilo, Mindanao, Cagayán, Cebú y Leyte habían sido finalmente liberados.

(41) Las navieras españolas implicadas —al margen de la propia Trasatlántica— fueron las de L. Mercader y Minonda y C.G. Arizmendi, de San Sebastián; J. Jover y Costas, F. Prats & Cía., y Domingo Mumbrú, S.A., de la ciudad condal; la Compañía Pinillos Sáenz & Co; de

LOS BARCOS DEL DESASTRE. LA REPATRIACIÓN DE FILIPINAS (1898-1900)

<p><i>Covadonga</i> (5.049 t), <i>Gran Antilla</i> (3.537 t), <i>Infanta Isabel</i> (1.932 t), <i>Isla de Luzón</i> (4.256 t), <i>Isla de Panay</i> (3.545 t), <i>Jover Serra</i> (3.713 t), <i>Juan Forgas</i> (3.095 t), <i>León XIII</i> (5.186 t), <i>Leonora</i> (2.792 t), <i>Méjico</i> (2.101 t), <i>Miguel Gallart</i> (3.234 t), <i>Miguel Jover</i> (3.591 t), <i>M. L. Villaverde</i> (1.501 t), <i>Montevideo</i> (5.311 t), <i>Montserrat</i> (4.076 t), <i>Patricio de Satrustegui</i> (4.638 t), <i>Puerto Rico</i> (2.678 t), <i>Reina María Cristina</i> (5.161 t), <i>San Agustín</i> (2.332 Tm), <i>San Francisco</i> (2.527 t) y <i>San Ignacio de Loyola</i> (675 t).</p>	<p><i>Neustria</i> (2.932 t), <i>Notre Dame de Salut</i> (2.811 t), <i>Río Negro</i> (3.382 t), <i>Saint Germain</i> (2.488 t), <i>Uruguay</i> (3.442 t) y <i>Versailles</i> (4.336 t).</p>	<p>el <i>Bothnia</i> (4.535 t), <i>City of Rome</i> (8.453 t) y <i>Lake Ontario</i> (4.289 t).</p>
---	---	--

Semejante esfuerzo devolvió a la patria a 146.511 hombres procedentes de la campaña del Caribe —138.488 repatriados de Cuba y 8.023 de Puerto Rico—, militares en su inmensa mayoría —146.261—, de los cuales 8.786 (5,97 por 100) eran oficiales y mandos y 137.475 (93,83 por 100) suboficiales y tropa (42). Un conjunto de 55 buques participaron en la repatriación atlántica.

Diecisiete veces inferior en volumen y envergadura fue la procedente del Pacífico, la cual empleó en total 17 vapores (43) —14 españoles (82,35 por 100) y tres franceses (17,65 por 100)— entre el 8 de diciembre de 1898 y el 24 de diciembre de 1900 (44). En conjunto, serían precisos 74 viajes —37 de ida y otros tantos de vuelta— para trasladar a su tierra a 24.828 españoles.

Cádiz; la también gaditana Marqués de Campo, y la Compañía Larrinaga de Bilbao. Por parte gala participarían 16 vapores, tres de ellos pertenecientes a la Compagnie Nationale de Navigation, otros tantos a la Société Generale de Transports Maritimes à Vapeur, dos a la Compagnie Française de Navigation à Vapeur y uno a la Letocart & Compagnie, todas ellas consignatarias de Marsella; otros tres a Chargeurs Réunis SA, Compagnie de Navigatio à Vapeur, y uno a la Compagnie Generale Transatlantique, con razón social en El Havre; uno a la empresa A.D. Bardes et Fils, de Dunkerque; otro a la Compagnie Bordelaise de Navigation à Vapeur, de Burdeos, y el último a la Compagnie Generale Trasatlantique, con sede en Saint-Nazaire. Por parte alemana, todas las embarcaciones fueron contratadas al Norddeutscher Lloyd, de Bremen, y los tres barcos británicos eran propiedad de Barrow SS Co. Ltd. (Anchor Line), de Barrow; Elder Dempster & Co., de Liverpool; y Cunard SS Co. Ltd, de Glasgow, respectivamente.

(42) MIGUEL FERNÁNDEZ, p. 258.

(43) Fueron los siguientes: *Antonio López*, *Alicante*, *Buenos Aires*, *Cataluña*, *Ciudad de Cádiz*, *Isla de Luzón*, *Isla de Panay*, *León XIII*, *Montevideo*, *Montserrat*, *Patricio de Satrustegui*, *Puerto Rico*, *Reina María Cristina* y *San Ignacio de Loyola* por parte española, y *Cachemire*, *Río Negro* y *Uruguay*, por la francesa.

(44) Fechas extremas que se corresponden con la llegada a Barcelona del *Buenos Aires* —primer navío procedente de Filipinas con repatriados a bordo— y el arribo del *Alicante*, en el que viaja el general Jaramillo con una delegación plenipotenciaria y —según la prensa— el

De ellos, 19.696 (79,33 por 100) eran militares, 1.999 (8,5 por 100) mandos y oficiales y 17.697 (71,28 por 100) suboficiales y tropa, siendo el resto familiares de aquellos, funcionarios civiles, comerciantes y empresarios —4.790 (19,29 por 100)—, así como 342 religiosos (1,38 por 100) de las distintas órdenes hasta entonces afincadas en las islas.

A diferencia de la repatriación atlántica, que emplearía un mayor número de puntos de desembarco en la Península (45), la procedente de las Filipinas se centralizó desde un principio y casi en exclusiva en el puerto de Barcelona, donde tuvieron lugar 34 desembarcos (91,89 por 100), seguido de los de Valencia (27/03/1899) y Cartagena (03/04/1899 y 30/12/1899), donde ocasionalmente se efectuaron arribos. El vapor más implicado en esta segunda repatriación fue el *Isla de Luzón*, el cual llegaría a completar hasta siete trayectos, seguido del *Alicante* y del *León XIII* con seis y cuatro viajes, respectivamente.

Tanto la travesía como el procedimiento de desembarco de estos buques desde el Lejano Oriente era siempre muy similar, cuando no idéntico. Tras un largo periplo de 32 días de navegación vía Manila, Singapur, Port Said y Malta —el cual, en ocasiones, y a causa del mal estado de la mar, podía llegar a prolongarse otras 10 o 12 jornadas adicionales (46)—, el buque finalmente arribaba a Barcelona.

Anunciada su llegada por el vigía del castillo de Montjuich, era obligado detener máquinas a cierta distancia del puerto, iniciándose a partir de ese momento un procedimiento protocolario muy estricto destinado a impedir la propagación de enfermedades contagiosas en tierra. Para ello, instantes después de la llegada del vapor, el inspector sanitario, acompañado de varios oficiales de administración y sanidad militar, se dirigía a él en una lancha para entrevistarse con el jefe de la expedición, revisar el cuaderno de bitácora y los historiales médicos y comprobar personalmente, uno tras otro, el estado de los enfermos y heridos. Dependiendo de las circunstancias de cada embarcación y del número de pacientes que desplazaba, la inspección sanitaria podía prolon-

resto de la colonia española en Filipinas. Algunos estudios citan como final de la repatriación el mes de abril de 1900; sin embargo, existe registro de llegada de militares en número todavía abundante, así como de inspecciones sanitarias y recibimientos militares, hasta el 5 de agosto de 1900 (vapor *Montevideo*), los cuales no remitirán hasta la llegada del *Alicante* la Nochebuena del nuevo siglo. De acuerdo con lo dispuesto en el tratado de París, el tráfico con las islas se mantuvo operativo y durante años continuó desplazando tanto pasajeros como mercancías en ambas direcciones, llegando a bordo de los barcos de la Trasatlántica numerosos civiles y, en contadas ocasiones, algún militar aislado, en número y porcentaje inapreciable.

(45) Concretamente los puertos de La Coruña, Vigo, Ferrol, Santander, Cádiz, Valencia, Málaga, Barcelona, Tenerife y Cartagena.

(46) Provocados por temporales y fuertes borrascas, estos retrasos afectarían puntualmente a los buques *Reina María Cristina* (12/03/1899), *Alicante* (13/04/1899 y 14/02/1900), *Antonio López* (07/11/1900) e *Isla de Luzón* (24/02/1901), siendo lo habitual periplos de un mes escaso entre el punto de origen y el de destino. El viaje más breve fue el protagonizado por el vapor *Buenos Aires* en abril de 1899, empleando tan solo veinticinco días de navegación en cubrir la totalidad del trayecto.

garse durante horas, paralizándose el desembarque hasta que esta diese el visto bueno.

Entretanto, y en tierra —en el Muelle de la Paz—, aguardaban familiares y amigos de los recién llegados, mozos de cordel (47), cambistas, curiosos, empleados de fondas y hospederías, periodistas, fuerzas del orden y voluntarios de la Cruz Roja.

Autorizado el desembarque, y en un palco instalado al efecto, se personaba una representación de autoridades —encabezadas siempre que era posible por el gobernador civil—, y que en mayor o menor medida incluía una delegación municipal, otra de las sociedades benéficas y asistenciales, la presencia de uno o varios religiosos, algunos cuadros de la Guardia Civil y un nutrido grupo de jefes y oficiales del Ejército y la Armada.

Entretanto, a bordo del recién llegado se organizaban los preparativos para el desembarque. Los primeros en descender por las escaleras hacia las golondrinas eran los hombres en mejor estado de salud. Uniformados, lo más arreglados posible y en perfecta formación, uno tras otro iban llenando las barcas que los trasladarían a tierra, siendo recibidos a su llegada por curiosos, familiares y amigos, antes de dirigirse al Cuartel Jaime I. En ocasiones —no pocas, como veremos más adelante—, tan solo por unos cuantos comerciantes de hostelería, algún periodista y las autoridades de turno. Con frecuencia, la Cruz Roja les tenía preparado un caldo caliente o algún otro alimento reconfortante, y gracias a esta misma entidad nunca faltaron mantas, calcetines, pantalones y prendas de ropa para los más necesitados.

Una tras otra iban las golondrinas desembarcando tropas, reservando siempre las últimas para transportar enfermos, heridos y mutilados. Los más graves eran trasladados de inmediato al hospital Alfonso XIII, y en caso de necesidad el hospital Batlló disponía de plazas adicionales. Algunos hombres venían en un estado tan deplorable que fallecían durante el traslado a tierra.

En el proceso de repatriación de las Filipinas, un total de 172 hombres (0,69 por 100) perecieron durante las travesías, y sus cuerpos, tras salvos y honores, fueron arrojados al mar. Comparada con el número de bajas registradas durante el éxodo atlántico —1.346 (0,92 por 100)—, esta cifra fue insignificante, en especial si cuantificamos las defunciones hospitalarias ocurridas tras los desembarcos.

Lo mismo ocurre con el número de enfermos y heridos transportados en esta última —14.514 (9,9 por 100)— frente a la procedente de las islas del

(47) *La Vanguardia*, 23 de febrero de 1900, p. 1. El comportamiento de estos agentes de fondas y hostales de segunda dejaría siempre mucho que desear. Ávidos por ofrecer alojamiento a los recién llegados, tenían por costumbre arremolinarse en lanchas y botes en torno a los vapores, y en alguna ocasión tratarían incluso de abordar los buques por medio de cuerdas con garfios, para sortear a la competencia y hacerse con la clientela. Especialmente bochornoso en este sentido fue el espectáculo protagonizado tras la llegada del *Isla de Panay* en la fecha apuntada, en que los mismos repatriados se vieron obligados a amenazarles con cortar los cabos si no cejaban en su empeño de subir a bordo.

Pacífico —1.899 (48) (7,6 por 100)—, lo cual nos permite concluir que la segunda fue poco menos que inapreciable en lo concerniente a este parámetro, si bien, atendiendo a criterios de proporcionalidad basados en el volumen total de repatriados, se reducen sensiblemente las distancias entre ambas.

Distinto fue, sin embargo, el flujo de heridos y enfermos en ambas repatriaciones. Mientras que la dispersión dominó por completo la procedente de Cuba y Puerto Rico, la concentración caracterizaría a la filipina. De hecho, tres únicos barcos —*Buenos Aires*, *Cachemire* y *León XIII*— serían los responsables del traslado a la Península del 88,6 por 100 de los heridos y enfermos de la campaña del Pacífico. Correlativamente puede decirse lo mismo respecto a la cifra de defunciones: mientras que en el éxodo atlántico fue una constante, un goteo permanente, en el filipino el 63,37 por 100 de la misma se concentró en los dos primeros barcos llegados a Barcelona —*Buenos Aires* y *Cachemire*—, frente al 36,63 por 100 inventariado en el conjunto de los 35 buques restantes.

El primero de ellos, propiedad de la Compañía Trasatlántica, zarpó de Manila con 1.073 hombres, el 72 por 100 de ellos heridos o enfermos. Algunos habían sido embarcados sin esperanza alguna de ver de nuevo la patria. Sesenta y cinco hombres fallecerían durante la travesía, siendo despedidos con salvas y honores militares.

El 8 de diciembre de 1898, tras treinta y un días de navegación, el *Buenos Aires* entraba finalmente en Barcelona. En tierra aguardaban multitud de compatriotas que habían venido a recibirlos. Familiares, amigos, autoridades y curiosos abarrotaban el Muelle de la Paz para dar una entusiástica bienvenida a los recién llegados. Algunos incluso habían pagado un módico precio a beneficio de Cruz Roja para presenciar el desembarque desde la cubierta del vapor *Bellver*, lugar privilegiado, parejo al palco de autoridades (49). Lo que iban a contemplar les helaría la sangre.

Durante horas, a bordo del vapor, los médicos de la sanidad militar junto con sus homólogos de puerto se afanaron en explorar a los enfermos, colocándoles cintas de distintos colores en uno de los brazos, en función de su estado y gravedad. Una banda blanca exigía cuidados hospitalarios, pero el diagnóstico era moderado. Las de color azul demostraban peor pronóstico, necesitando atención hospitalaria prolongada. Si la cinta era de color verde, indicaba enfermedad grave, y los desahuciados eran marcados con tiras de color rojo (50). Una vez examinados, uno por uno, los hombres eran embarcados en las golondrinas en función de su estado de salud. Los más sanos descendían primero. Tras ellos seguirían aquellos otros enfermos de distinta consideración, y finalmente, en camillas, desembarcarían los graves y muy graves.

(48) Algunos autores cifran el número de enfermos repatriados en 2.478, volumen ligeramente superior al apuntado. Véase FLORES THIES, pp. 59-75.

(49) *La Vanguardia*, 10 de diciembre de 1898, p. 1.

(50) *Las Noticias*, 10 de diciembre de 1899, p. 1.

En tierra, desde las escaleras del embarcadero al monumento a Colón esperaban dispuestas en hileras 90 camillas de la sanidad militar y otras tantas de los dispensarios municipales, sanatorios locales y cuerpos de la guarnición. Varios furgones y dieciséis carruajes estaban aparcados en hilera, próximos a la caseta de los carabineros.

Cruz Roja Española había instalado varias tiendas de campaña. La más grande en el centro, rodeada de mesas y sillas, y un mostrador en su interior con cientos de vasos y tazas para servir caldo, vinos y bebidas reconstituyentes a los enfermos recién llegados.

Poco después de las diez de la mañana alcanzaba tierra la primera lancha. De ella descendieron 144 soldados, perfectamente uniformados y con buen aspecto, que fueron ovacionados en cuanto pusieron el pie en las escalinatas del muelle. Tras esta llegó otra con 143 hombres y una tercera con 119, repitiéndose de nuevo la escena.

Con la cuarta comenzaron a verse las primeras bandas azules y blancas, y a partir de la quinta, y hasta la undécima y última golondrina, un silencio sepulcral se adueñó del puerto.

Por un instante, el grito desgarrador de una madre que había reconocido a su hijo desembarcando captó la atención del gentío. El muchacho traía una pierna amputada. Tenía diecinueve años, se llamaba Ramón Serra y se había alistado como voluntario para combatir en las Filipinas a los enemigos de su patria.

A la una y media de la tarde amarraba a puerto la última lancha. En ella venían hombres de rostros afilados, huesudos y miradas desencajadas, incapaces de caminar por sus propios medios. Varios de ellos recibirían la extremaunción bajo la carpa de la Cruz Roja.

El *Buenos Aires* no era el primer buque de la repatriación que llegaba a la ciudad condal (51), pero era el primero en hacerlo desde las Filipinas. Era el preludio de lo que estaba por llegar. La prensa definió la situación como «tristísima, desconsoladora, negra» (52).

No había sido, desde luego, el reencuentro alegre que muchos habían soñado.

En mayor o menor medida, todos los barcos de la repatriación filipina trajeron enfermos y heridos a bordo. No obstante, esta concentró sus cifras más acusadas en algunos navíos concretos que, sin haber sido previamente habilitados o reconvertidos en buques hospital, en la práctica acabaron ejerciendo como tales. Este fue el caso del *León XIII* que, en tres de sus cuatro viajes efectuados entre Manila y Barcelona, repatrió a 770 hombres afectados de las más diversas dolencias, logrando salvar al 98,32 por 100 de ellos antes

(51) Ese mismo año, el 9 de noviembre, había entrado el *Miguel Gallart* procedente de Nuevitás, trayendo a bordo 123 enfermos, y dieciséis días más tarde atracaba, proveniente de La Habana, el vapor francés *Les Andes*, con 400 mutilados y heridos apilados en sus bodegas y sobre las cubiertas. La situación, por tanto, aunque dolorosísima, no cogió a nadie por sorpresa.

(52) *Las Noticias*, 10 de diciembre de 1898, p. 1.

de su llegada a destino (53). El 11 de febrero de 1899, este vapor echaba amarras en la capital catalana con solo siete (5 por 100) defunciones registradas. Había salido de Manila con 132 enfermos de diversa consideración —el 12,38 por 100 del pasaje— de un total de 844 pasajeros. Regresaría de nuevo el 2 de julio, contabilizando cinco bajas (1,8 por 100) respecto de un total de 277 convalecientes —el 19,41 por 100 del pasaje— de distinto pronóstico. Y retornó una vez más el 16 de enero de 1900, llevando a bordo 1.829 hombres, de los cuales 362 (19,73 por 100) estaban enfermos. Durante el viaje solo uno perdió la vida (0,26 por 100). Sin duda, el *León XIII* era un barco de vida, no de muerte.

La media de enfermos y heridos transportados en el resto de los buques procedentes de las Filipinas fue de 10,87 individuos por barco, y la media de defunciones fue de 1,56 bajas, las cuales son cifras realmente insignificantes para una repatriación de estas características, especialmente cuando la comparamos con su homóloga atlántica.

De todas las travesías cubiertas desde Manila, tan solo en una la inspección sanitaria sospechó de la existencia de enfermedades contagiosas a bordo, activando el protocolo especial dispuesto para tales situaciones. El protagonista de esta historia fue el vapor *Montevideo*, salido de Filipinas el 15 de marzo de 1900 con un contingente de tropas, un grupo de regulares indígenas y una veintena de frailes a bordo. En el trayecto hacia Suez, tres pasajeros —un capellán, un médico y un pasajero— fallecieron a consecuencia de lo que fue diagnosticado como una apoplejía y dos casos de anemia.

El día 7, durante su escala en Port Said, tuvo lugar el ingreso en la enfermería de dos soldados: uno de ellos presentando un infarto ganglional en la ingle derecha, el segundo con síntomas de una aparente adenitis axilar. Ninguno tenía fiebre o sintomatología adicional alguna, pero el oficial médico sospechó que pudiese tratarse de peste bubónica y como tal lo anotó en su diario de incidencias, aislando a los enfermos y ordenando la desinfección de todo el equipaje.

El día 13 de ese mismo mes, el *Montevideo* entraba en Barcelona ondeando bandera amarilla, señal inequívoca de enfermedad contagiosa a bordo (54). Revisada la documentación por el inspector sanitario, don Rafael Bianchi, desde una lancha abarloada al costado del buque, se ratificó la sospecha de epidemia, informando de ello a la junta de sanidad.

Reunida esta, acordaría como medida cautelar enviar el vapor al lazareto de Mahón (55). El hecho de que no se hubiesen producido nuevos casos de peste bubónica desde hacía una semana no implicaba que esta no pudiese estar todavía latente entre el pasaje. Era un riesgo que no se podía correr, y como tal, la

(53) Fue también el buque que mayor número de repatriados trasladó a la Península en un solo viaje —1.829 hombres—, el 16 de enero de 1900.

(54) *El País*, 14 de abril de 1900, p. 1.

(55) *La Época*, 14 de abril de 1900, p. 2. Componían la misma el inspector de sanidad marítima, don Luis Comenge, y los responsables de las juntas provisional y local, doctores José Corominas y José Góngora.

decisión fue prudente y acertada. Pero lo que, al parecer, nadie había tenido en cuenta es que esta pivotaba únicamente sobre el diagnóstico realizado por el médico del *Montevideo*, pues nadie a posteriori había realizado una segunda exploración a los enfermos, confirmando in situ el dictamen inicial (56).

La decisión fue ratificada por el gobernador civil y comunicada al jefe de la expedición, coronel Juan Navas, quien daría las órdenes oportunas de partir de inmediato hacia el lazareto. Antes de zarpar, embarcaría a bordo a su director, José Arias Carvajal, casualmente en uso de licencia esos días por la ciudad condal.

El pasaje, siempre en desacuerdo con la decisión adoptada, y muy a regañadientes, desembarcaba en el mismo horas más tarde, solo para ser testigo directo del estado de abandono más absoluto en que se encontraba la instalación. Denuncias posteriores hablarán de habitaciones destartaladas y húmedas, camas inmundas con gusanos en los colchones, sin sábanas y con mantas llenas de agujeros. El establecimiento no reunía ni por asomo las condiciones mínimas de salubridad previstas para un centro de esas características, pero en él hubieron de pasar varias jornadas los pasajeros y una veintena de enfermos —algunos de ellos graves— hasta que la inesperada visita de un delegado del Gobierno destapase la situación existente. Por carta, este pedirá al ministro de la Gobernación y al director de Sanidad la fulminante destitución del director del centro, así como la prolongación de la cuarentena, por considerar inadecuada la llevada a cabo hasta el momento (57).

Enterado de que debía continuar por tiempo indefinido en aquel lugar, el pasaje al completo amenazó entonces con dirigirse a la prensa para denunciar la situación, exigiendo el fin del aislamiento. Desde el reconocimiento médico efectuado en Port Said doce días antes, ninguno de ellos había experimentado síntoma alguno de enfermedad que hiciese sospechar de un nuevo brote de peste bubónica. La situación, a su entender, era producto de un conjunto de despropósitos e irregularidades. Empezando por la puesta en marcha de una cuarentena sin el reconocimiento previo de los enfermos por parte de la autoridad portuaria, y continuando por el desembarque irregular realizado en el lazareto y la desolación más absoluta en que se encontraba el mismo.

El 24 de abril, después de ser reconocidos minuciosamente tanto el buque como la tripulación y el pasaje, y hallándose todos en perfecto estado, se permitió por fin la salida del *Montevideo* de Mahón (58). Horas más tarde atracaba en Barcelona, desembarcando el pasaje al completo y unos cuantos enfermos. Algunos de ellos continuarían viaje a Cartagena, Cádiz y La Coruña al día siguiente a bordo del vapor *Cataluña* (59).

Tras su marcha, había quedado patente la incapacidad de las autoridades sanitarias para actuar con la organización, serenidad y profesionalidad que se

(56) *Ibidem*, 14 de abril de 1900, p. 2.

(57) *El Día*, 19 de abril de 1900, p. 2.

(58) *El Correo Militar*, 25 de abril de 1900, p. 3.

(59) *El Liberal*, 25 de abril de 1900, p. 3.

esperaba de ellas en caso de arribo de un buque con enfermedades contagiosas a bordo.

Afortunadamente, durante la repatriación filipina ningún barco trajo la peste consigo.

Otro aspecto a analizar es el del trato dispensado al pasaje durante las travesías y el cumplimiento de las condiciones acordadas entre contratista y compañía arrendataria. En el caso que nos ocupa, entre el departamento de guerra del gobierno de los Estados Unidos —obligado a sufragar íntegramente los gastos derivados de ambas repatriaciones, según lo dispuesto en el tratado de París— y la Compañía Trasatlántica Española, S.A.

En ambos casos nos encontramos con flagrantes incumplimientos de las condiciones contratadas, en especial respecto de la cantidad y calidad de la alimentación proporcionada a los pasajeros (60). El asunto cobraría tintes especialmente serios en algunos buques de la repatriación atlántica —por ejemplo, en el *Cheribón*—, registrando solo un par de casos en su homóloga filipina.

El primero tuvo como protagonista al vapor galo *Cachemire* en su viaje de regreso de Manila a Barcelona en enero de 1899. Al parecer, el barco carecía de personal de cocina en número suficiente para cubrir las necesidades del pasaje, y servía un menú con una deficiente dieta calórica.

El día 5, en ruta hacia Port Said, un grupo de soldados desesperados por el hambre asaltó las cocinas, mató una vaca y repartió la carne con el resto de la tropa. Como resultado de esta acción fue instruida la correspondiente sumaria contra sus autores (61). Pero a bordo viajaban también una treintena de civiles que bien podrían filtrar a la prensa lo sucedido o abrir las correspondientes reclamaciones a su llegada a destino. Quizá por ello, en cuanto alcanzó Suez, el barco fue reabastecido de nuevo con abundantes productos de primera calidad, y dos nuevos cocineros fueron contratados ex profeso para atender a convalecientes y enfermos (62). El resto del trayecto no registró nuevos incidentes hasta el momento del desembarque, en que fueron denunciados numerosos hurtos en las maletas y equipajes de oficiales y tropa, todavía almacenadas en los sollados del *Cachemire* (63)

Abundantes quejas registró también el pasaje del vapor francés *Uruguay* tras su arribo a Barcelona el 22 de marzo de 1899. Las causas habían sido muy similares: pésimo trato dispensado por la tripulación durante el viaje y, sobre todo, escasez de comida y padecimiento de hambre durante el trayecto

(60) *Evening Star*, 20 de enero de 1899, p. 8. El departamento de guerra había determinado minuciosamente en contrato las condiciones, alimentos y dosis calóricas recomendadas por individuo y día, sobre la base de lo establecido para sus propias tropas, así como el espacio mínimo recomendado, ventilación e higiene para oficialidad y tropa a bordo de los buques contratados. La dieta debía ser equilibrada y variada, en especial en el caso de enfermos y convalecientes, e incluir a diario determinadas cantidades de pan, carne de cerdo, verduras, legumbres, café, azúcar y agua potable.

(61) *El Correo Español*, 19 de enero de 1899, p. 2.

(62) *La Reforma*, 20 de enero de 1899, p. 1.

(63) *El Globo*, 19 de enero de 1899, p. 2.

(64). Tras su llegada a puerto, no habría de despedirse el pasaje sin que le dejaran un nuevo e inesperado mal sabor de boca, esta vez en la aduana, donde los agentes del fisco requisaban prácticamente todos los recuerdos —pañuelos de seda, cajetillas de tabaco y otras bagatelas— que los soldados traían tras sus años de estancia en Filipinas. El barco no volvería a participar en ninguna de las dos repatriaciones (65).

Con la excepción de estos incidentes puntuales, no volvieron a registrarse nuevas quejas de consideración a bordo de los buques de la Trasatlántica ni de sus subcontratas europeas. Al contrario, la prensa española se deshizo en elogios hacia la figura de algunos de sus empleados. Tal fue el caso, por ejemplo, del sobrecargo del *León XIII*, don José Luis Villanueva, quien con su trato y sus atenciones constantes con todo el pasaje cautivó por igual el corazón de civiles y militares. En marzo de 1899 le fue entregado, en nombre de la prensa barcelonesa, un pergamino diseñado por el artista Pellicer Montseny cuya inscripción rezaba:

«A don José Villanueva, sobrecargo del vapor *León XIII*, los redactores marítimos de la prensa de Barcelona por el excelente y cariñoso trato que ha dispensado á los soldados repatriados de Cuba y Filipinas, haciendo extensivo este recuerdo de respetuoso afecto al capitán y oficialidad de dicho buque y a todo el personal de la Compañía Trasatlántica española».

Firmaban el documento los directores y redactores jefe de *El Noticiero Universal*, *Diario Mercantil*, *Diario de Comercio*, *La Publicidad*, *Correo Catalán*, *Las Noticias*, *El Heraldo*, *La Opinión de Cataluña*, *La Veu de Catalunya*, *Diario Catalán*, *La Voz de la Patria* y *La Vanguardia* de Barcelona (66).

No había un soldado que viajase a bordo de este vapor que no hubiera suscrito punto por punto tal afirmación. Tanto su capitán como el sobrecargo y el resto de la tripulación se habían desvivido siempre por ayudar a sus compatriotas, en especial a los más necesitados, heridos y enfermos. Gracias a ello habrían de ser recordados durante largo tiempo.

El 13 de febrero de 1899 atracaba próximo a la dársena del Muelle de la Paz, procedente del Manila, el vapor *Montserrat*. A bordo venían 656 hombres, en su mayoría militares, acompañados de sus familias. Había dirigido la expedición el general y antiguo gobernador general de la isla de Luzón don Francisco Rizzo.

Durante el viaje, un oficial —el comandante de Infantería don Ernesto

(64) *El País*, 24 de marzo de 1899, p. 1.

(65) *El Correo Militar*, 23 de marzo de 1899, p. 3. Las protestas fueron tan serias y los ánimos estaban tan cargados que sería precisa la presencia del gobernador, de fuerzas de caballería de la Guardia Civil y de varias parejas de orden público para poner orden en todo aquel despropósito. A partir de entonces el exceso de celo de los inspectores fiscales con los recién llegados se redujo notablemente.

(66) *La Vanguardia*, 2 de marzo de 1899, p. 2.

Cañizar—, posiblemente afectado por algún trauma de guerra, se arrojó por la borda, pereciendo ahogado. Dejaba esposa y cuatro hijos en el barco. Otros dos soldados —don Juan Vaca Carnero y don Antonio García Fernández— habían perdido la vida tras una larga lucha contra la enfermedad. Y uno de los doctores —don Manuel de Seine— perecería también, aquejado de una grave dolencia, días antes de su llegada a destino.

Viajaban a bordo 44 oficiales y 501 suboficiales y tropa. Entre los primeros destacaba especialmente un joven oficial de Infantería de Marina llamado Pedro Pujales Salcedo, cuyo valor y celo en defensa de la patria había superado con creces lo exigible a cualquier soldado en el cumplimiento de su deber. Aquel capitán, que pasaría inadvertido para la multitud durante el desembarco, había participado activamente, junto con sus compañeros del 1.º Batallón de Infantería de Marina, en la defensa de Cavite, donde resultó herido, y acto seguido en el sitio de San Francisco de Malabón. Allí, junto con otros 50 compatriotas, resistiría durante cuatro días —entre el 30 de mayo y el 2 de junio de 1898— el envite de 8.000 insurrectos armados, dispuestos a tomar la posición a toda costa. Agotada la munición y con numerosas bajas, la guarnición recibió orden de rendirse. Dando todo por perdido, Pedro recibió la bandera de su batallón y regimiento, así como los fondos de la unidad, que en ese momento ascendían a 7.700 reales y 30 céntimos, y enrollándose aquella en la cintura, continuó luchando hasta resultar nuevamente herido. Capturado por los tagalos, y tras sufrir cautiverio durante cuatro meses, el capitán español conseguiría huir aprovechando un descuido de sus guardianes, alcanzando Manila días más tarde y haciendo entrega a sus mandos de la enseña y dinero custodiados. Su valentía y arrojo le valdrían, tras su llegada a España, la concesión de la Cruz de 1.ª clase del Mérito Naval, concedida por S.M. la reina, el 23 de febrero de 1899. Solo un diario dedicó unas líneas a narrar la historia de este hombre tras su regreso a la patria (67).

Siete meses más tarde, el 1 de septiembre de 1899, entraba en puerto el vapor *Alicante*, trayendo a bordo a los hombres del heroico destacamento de Baler. Treinta y un españoles que, con escasos medios, habían resistido durante 337 días un feroz asedio enemigo, atrincherados en el interior de la iglesia de esta pequeña localidad filipina. En tierra les esperaban los voluntarios de la Cruz Roja y medio centenar escaso de personas (68). Algunos diarios, avergonzados, se disculparían diciendo que mucha gente no estaba al tanto de su llegada (69). Sumando mozos de cordel, curiosos de último minuto y autoridades, la comitiva apenas alcanzaba en el momento del desembarco el centenar de individuos (70). El resto de su historia es ya bien conocida por la copiosa y exhaustiva bibliografía existente, pero lo cierto es que aquellos

(67) *Ibidem*, 14 de febrero de 1899, p. 3.

(68) *Ib.*, 2 de septiembre de 1899, p. 1.

(69) *El Globo*, 2 de septiembre de 1899, p. 1.

(70) *La Época*, 1 de septiembre de 1899, p. 1.

hombres —unos de los héroes más grandes que tuvo nuestra patria— merecían otro recibimiento.

El 16 de enero de 1900 hacía su entrada en puerto el *León XIII*, con una expedición de 1.829 repatriados. Dirigía la misma el teniente coronel José Rodríguez, e incluía esta un gran contingente de prisioneros de los tagalos, dos religiosos y un centenar de oficiales con sus familias. A bordo venían las dos últimas compañías de Infantería de Marina destacadas en las Carolinas Orientales y Occidentales con sus respectivos mandos —capitanes Salvador Cortés y Ricardo de Castro—, responsables de su entrega a los plenipotenciarios alemanes, garantes de su recepción.

Hacinado en las bodegas, junto a la tropa, viajaba también un muchacho gaditano, de apenas veinte años, llamado José Ruiz Gómez. A bordo era conocido por todos como el «Cabo de Bolinao», por haber defendido durante cinco días, junto con otros doce compañeros cazadores y guardias civiles, la estación telegráfica de Bolinao —única vía de comunicación inalámbrica entre España y las Filipinas— de los sucesivos ataques de los insurrectos locales. Tras cinco días sin dormir, exhaustos y con escasa munición, los defensores serían auxiliados el 12 de marzo por una compañía de cazadores que pondría fin al sitio dispersando a los sublevados. Gracias a la heroica actuación de ese puñado de arrojados defensores, las comunicaciones con la Península habían permanecido abiertas.

A bordo del *Isla de Panay* llegaba el 22 de febrero un repatriado de excepción: el teniente coronel Vara de Rey, hermano de Joaquín Vara de Rey, difunto héroe de la guerra de Cuba y receptor a título póstumo de la Cruz Laureada de San Fernando por el valor sin igual mostrado en la defensa del fortín de El Viso, durante la batalla de El Caney.

El 8 de mayo de 1900 arribaban a Barcelona, a bordo del *León XIII*, un puñado de voluntarios macabeos. Eran estos indígenas filipinos leales desde un primer momento a la causa española. Los comandaba Eugenio Blanco, un joven de treinta y tres años, de padre español y madre filipina que, junto con sus hombres, se había destacado en todos cuantos enfrentamientos —Cavite, Alaminas, Batangas, Pampanga, Bataán, etc.— había participado contra los tagalos. Desde la derrota española en las Filipinas, Blanco y trescientos de sus hombres habían sido destinados a las islas Carolinas y a las Marianas, donde permanecerían hasta su venta a Alemania, en 1899.

Perdidas todas sus posesiones, familias y haciendas, un puñado de ellos —el grupo más estrechamente ligado a su líder— decidieron entonces dirigirse a la metrópoli por la que tanto habían luchado. Dos motivos les animaban a ello: obtener la nacionalidad por la que tanta sangre habían derramado, y recuperar los atrasos devengados, que les permitirían comenzar una nueva vida.

Una segunda y última expedición arribaba a la ciudad condal un mes más tarde, el 8 de junio, a bordo del vapor correo *Alicante* (71), trayendo a bordo al mismísimo Blanco, 16 oficiales y 40 de su hombres más leales. Algunos de

(71) *Ibidem*, 8 de junio de 1900, p. 2.

ellos serían fotografiados por los medios, posando para la cámara sobre una de las cubiertas superiores del buque (72).

Ya en julio de 1899, el por aquel entonces capitán Miguel Primo de Rivera, veterano de las campañas de África, Cuba y Filipinas, había propuesto en el Senado su traslado a la Península (73), y el marqués de la Estrella había apuntado encuadrarlos en alguna unidad colonial de nueva creación destinada a Marruecos, Baleares o Canarias. Su probado valor les había hecho merecedores de una condecoración especial, la Medalla de los Voluntarios Indígenas de Filipinas, creada por real orden de 28 de enero de 1898.

Recibidos como héroes por el general Adolfo Villa, y con un enorme gentío ovacionándolos desde tierra, dio comienzo el desembarco (74). Blanco esquivaría a la multitud dirigiéndose por la plaza de Medinaceli hasta el Gran Hotel, donde esa misma noche sería homenajeado con un gran banquete (75).

Seis días más tarde se dirigiría a Madrid, donde esperaba conseguir lo que sus hombres tanto ansiaban y merecían.

El futuro les deparaba una amarga sorpresa, como veremos más adelante.

Tras el desembarco, para muchos repatriados los problemas no habían más que comenzado. Sin ingresos, con poco más que lo puesto o un petate a la espalda, buena parte de la tropa y suboficialidad carecía incluso de medios económicos para continuar viaje hasta sus respectivas localidades.

La situación de los repatriados de Filipinas fue —en líneas generales— mucho mejor que la vivida por sus compañeros retornados de Cuba y Puerto Rico. A pesar del considerable esfuerzo desplegado por los organismos públicos civiles y militares para atender a los recién llegados, muchos de estos últimos se encontrarían a su llegada con una situación nada deseable. Carentes de infraestructuras suficientes y adecuadas, y de una estructura organizativa asistencial moderna y solidaria preparada para acogerlos, el Estado dejó a muchos de estos hombres en manos de la caridad privada y de las organizaciones asistenciales (76). El papel desempeñado en este sentido por la Cruz Roja fue, sin duda, encomiable. La organización internacional y su representación española

(72) *La Ilustración Artística*, t. XIX, núm. 964, 1900, p. 402.

(73) *La Época*, 4 de julio de 1899, p. 1.

(74) La labor de la prensa local y nacional en este sentido —comunicando su inminente llegada y los pormenores de su actuación durante la guerra, así como su arrojo y gallardía en la defensa de España— garantizaría un enorme poder de convocatoria el día de su arribo.

(75) *La Vanguardia*, 9 de junio de 1900, p. 1.

(76) La prensa denunció en no pocas ocasiones tales carencias. Véase por ejemplo lo que decía el diario madrileño *El Día* del 3 de septiembre de 1898, en un artículo de su portada: «Los soldados no necesitan socorros ni limosnas, ni que suene para ellos la clamorosa trompeta de la caridad. Debe bastarles con recibir lo suyo, lo que por derecho les corresponda en relación á los servicios prestados por cada uno, durante la campaña y al daño que haya recibido en los azares de la guerra. Menos caridad y más justicia; la caridad, por muy de lo alto que proceda, siempre resulta humillante para el individuo que la recibe; la justicia le enaltece y le dignifica. Es necesario evitar que se diga en el extranjero, con razón aparente, que España es el país de los mendigos y de las suscripciones públicas; que aquí todos los pretextos son buenos para postular y para poner en movimiento á los filántropos de ocasión».

se volcaron con los enfermos, heridos y mutilados, ofreciéndoles asistencia sanitaria y ayuda humanitaria en la medida de sus posibilidades. Pero muchos de ellos necesitaban de hospitales, personal sanitario, instalaciones y medicaciones que nunca eran las suficientes ni las más adecuadas. Hacinados en lazaretos y otros edificios improvisados al efecto, muchos perecerían de fiebres, disentería y otras enfermedades tras su llegada a la patria. Algunos no llegarían ni siquiera a los hospitales, falleciendo durante los desembarcos. Un mes tras otro, los puertos de La Coruña, Vigo, Santander, Cádiz y Barcelona ofrecían al espectador un espectáculo dantesco. Hombres incapaces de caminar por sus propios medios, enfermos en camillas, con rostros demacrados, cuerpos esqueléticos, miradas perdidas, descendían por las pasarelas hasta las balleneras, mientras eran observados con estupor por familiares y amigos desde tierra.

Ciertamente, la mayoría de los llegados de Filipinas no lo hicieron de este modo. Pero, tras el desembarco, los problemas con los que se encontraban fueron similares a los vividos por sus compatriotas del Caribe. El Estado tuvo con ellos una mayor sensibilidad, entregándoles a su llegada los alcances necesarios para desplazarse a sus localidades y mantenerse durante una temporada.

No ocurrió lo mismo con los llegados de Cuba y Puerto Rico, muchos de los cuales malvivieron por las calles en espera de cobrar unos haberes que nunca llegaban. En febrero de 1899, su situación llegó a ser tan precaria que en muchas ciudades comenzaron a organizarse para reclamar colectivamente lo que a título individual no conseguían. Miles de ellos llevaban años de campaña sin cobrar y la cantidad que se les adeudaba, siendo exigua, era cada vez mayor.

La primera manifestación de protesta tuvo lugar en Madrid a mediados de mes. Cerca de 1.000 repatriados fueron convocados a una asamblea en el teatro de variedades del Liceo Ríos de la capital. Organizaba el acto el Partido Socialista Obrero Español, que demandaba al Gobierno el pago de sus alcances y la supresión de los recargos de guerra sobre los impuestos que gravaban los artículos de primera necesidad (77).

Su ejemplo se extendió como un reguero de pólvora por otras ciudades. La Coruña y Valencia celebraron el 5 de marzo sendas reuniones, acordando dirigirse por escrito a la reina regente para que hiciese de mediadora frente al Gobierno.

Para entonces, y a pesar de todos los ofrecimientos espontáneos y sin duda bienintencionados de particulares y de organizaciones asistenciales y religiosas en forma de donaciones, colectas populares, subastas, galas benéficas, tómbolas, suscripciones y demás actividades encaminadas a recaudar fondos de ayuda a nuestros veteranos, muchos de ellos mendigaban ya por las calles vestidos de rayadillo o veían cómo se abusaba de sus precarios capitales en fondas, comedores y tiendas de alimentación. En marzo de 1899, Madrid se

(77) *El Globo*, 20 de febrero de 1899, pp. 1-2.

había convertido en un lugar inseguro, donde la delincuencia y los atracos crecían a ojos vistas, mientras los debates y las acusaciones entre rivales políticos se sucedían en las Cortes. Ese mismo mes, y a pesar de una circular enviada por el Ministerio de la Gobernación recomendando que no se autorizaran las manifestaciones de veteranos (78), estos tomaron las calles de distintas localidades para hacer pública su protesta. Cerca de 250 repatriados conseguirían reunirse en Barcelona el primero de mes con el gobernador civil, recorriendo a continuación las Ramblas con pancartas alzadas. En días sucesivos tuvieron lugar nuevos mítines y manifestaciones en Madrid, Bilbao, Valencia, La Coruña, Palma de Mallorca, Zaragoza, Santiago de Compostela, Valladolid y Reus. La celebrada en la capital de España llegaría a proponer que se descontase a todos los empleados públicos y al clero el 25 por 100 de sus haberes hasta ser abonados los alcances adeudados a los veteranos (79).

Al parecer, estas actividades propiciaron que desde el Ministerio de la Guerra y el de Hacienda se procediese a buscar la forma de acelerar el proceso de pagos (80), atribuyendo en una real orden circular el retraso en su entrega a negligencias de las comisiones liquidadoras.

Durante la segunda quincena de marzo el debate subiría de tono, en especial tras hacerse la prensa eco del mismo. De nuevo Barcelona, Valencia y Tarragona organizaron manifestaciones por sus calles, a las que días después seguían Granada, Segovia, Teruel, Sevilla, El Puerto de Santa María y Tudela. Especialmente importante fue el mitin celebrado el día 12 en Granada, en el cual se decidió aunar esfuerzos de forma organizada y conjunta con los repatriados de la capital. Detrás de esta idea se encontraba la comisión permanente designada en Madrid, y tras ella, la experiencia de numerosos líderes socialistas y el apoyo de su máximo dirigente, Pablo Iglesias, que veía en los repatriados los mismos intereses de clase que el resto del elemento obrero (81).

Muy interesados también en este colectivo —aunque por razones bien distintas— estaban los carlistas. Deseosos de un levantamiento militar en España que situase en el trono a su pretendiente, estos habían entablado contactos con los repatriados madrileños y de otras capitales de provincia, facilitándoles socorros en metálico en no pocas ocasiones (82).

Menos pacífica que todas las anteriores fue la manifestación que tuvo lugar en Palma de Mallorca el 16 de marzo. Desautorizada por el gobernador civil,

(78) *La Época*, 19 de marzo de 1899, p. 2.

(79) *Ibidem*, 19 de marzo de 1899, p. 2.

(80) *El País*, 11 de marzo de 1899, p. 1: «Examinados los inventarios de obligaciones y recursos remitidos á este Ministerio por las Comisiones liquidadoras de los Cuerpos de Ultramar, según previene el artículo 2.º de la real orden de 23 de Agosto de 1898, se observa en ellos, por regla general, un gran atraso en las operaciones de contabilidad, tanto en las correspondientes al Cuerpo, como en la liquidación de extractos de revista, aprobación de cuentas y otras que, debiendo practicarse por diversas dependencias, no lo han sido a tiempo, causando la consiguiente perturbación, que las operaciones de la campaña y el frecuente cambio de personal no ha[n] permitido subsanar».

(81) *Ibidem*, 12 de marzo de 1899, p. 2.

(82) *La Correspondencia Militar*, 14 de marzo de 1899, p. 1.

y compuesta por más de 500 veteranos, fue preciso el empleo de las fuerzas de orden público para dispersarla. Era el primer aviso de que las cosas estaban cambiando. Y, aunque se saldó con unos cuantos cabecillas detenidos, el Gobierno tomó buena nota de lo sucedido.

Un real decreto, ratificado al día siguiente por S.M. la reina María Cristina, establecía el abono íntegro e inmediato de los alcances adeudados a todos los licenciados de las campañas coloniales que los tuviesen liquidados, determinando para el resto el pago de cinco pesetas por mes de campaña como saldo definitivo de sus liquidaciones (83).

Aceptar esta cantidad suponía para muchos repatriados contentarse con una suma muy inferior a la que realmente les correspondía por derecho. Rechazarla no haría sino mantener su situación de precariedad, posiblemente por tiempo indefinido.

La primera reacción fue, por supuesto, la protesta. Y, de hecho, tenían buenas razones para ello. Eran muy pocos los licenciados que tuviesen al corriente los importes de sus alcances a causa de no haber liquidado aquellos con la Administración militar. Batallones y cuerpos completos carecían de ellos a pesar de haber servido en Cuba más de treinta meses. Por tanto, muy pocos en realidad podían acogerse al primer apartado del real decreto. Para el resto, la entrega de cinco pesetas por mes de servicio era directamente un abuso. Pero la mayoría carecían de medios económicos para desestimar la oferta y no tuvieron más remedio que acogerse al decreto. Tan solo algunos, unos pocos, continuaron reclamando sus haberes. Pero hicieron mucho ruido. Tanto como pudieron.

El Gobierno se cuidó bien de no repetir con los repatriados de Filipinas los mismos errores cometidos con los destacamentos procedentes de Cuba y Puerto Rico. Los recién llegados a Barcelona eran informados nada más descender a tierra de que podrían cobrar sus alcances dirigiéndose a la comisión liquidadora de la caja de ultramar correspondiente, donde se encontraban depositados.

No obstante, un nuevo motivo de descontento vino a sumarse al provocado por el real decreto. Una real orden circular rubricada por el ministro de la Guerra, general García Polavieja, en el Diario Oficial el 13 de junio de 1899, disponía que todos los abonos por premios de enganche, pluses, pensiones, condecoraciones y méritos extraordinarios se considerasen liquidados igualmente dentro del duro mensual (84). Las tropas de Infantería de Marina quedaban excluidas de recibir sus alcances, por no haberse hecho extensivo a dicho cuerpo el real decreto relativo al pago de repatriados de 17 de marzo (85).

Era la gota que colmaba el vaso. A pesar de que la reina regente firmó de inmediato un decreto extendiendo el pago de los alcances a los infantes de

(83) SOLDEVILLA, p. 103.

(84) *El Siglo Futuro*, 14 de junio de 1899, p. 4.

(85) *El Día*, 15 de junio de 1899, p. 1.

Marina (86), la indignación era ya imparable. Atrás quedaban los tiempos de las manifestaciones pacíficas, disueltas al primer aviso de la autoridad. Azuzados por socialistas y carlistas, algunos repatriados empezaron a usar —siempre dentro de la legalidad vigente— un lenguaje mucho más combativo en sus mítines, mientras en las calles no pocos eran detenidos por resistencia a las fuerzas del orden. Solo en Madrid, cerca de 2.000 veteranos vivían para entonces de la caridad pública, careciendo de todo albergue o sustento, y en Cuba más de 50.000 voluntarios y movilizados que habían luchado codo con codo con los españoles sufrían persecución y eran asesinados, mientras la metrópoli por la que habían combatido los abandonaba a su suerte (87).

Al Gobierno no le quedaba otra solución que abonar cuanto antes lo adeudado. En septiembre de 1899 había satisfecho ya 62.000 pagos, y en abril de 1900 el número de individuos que habían percibido lo que les correspondía ascendía a 81.000 hombres. Lentamente, los ánimos se fueron relajando al compás marcado por los desembolsos.

No obstante, y a pesar de los esfuerzos del Gobierno, todavía en septiembre de 1903 quedaban bastantes veteranos pendientes de percibir sus haberes. Y su tono fue radicalizándose cada vez más. El día 11, un mitin celebrado por la Unión General de Repatriados en el Teatro Barbieri de Madrid se saldó con la clausura del mismo y la detención de todos sus oradores, diputados republicanos en su mayoría, encabezados por Alejandro Lerroux.

Iniciado un nuevo año, las protestas derivarían en el todavía ingente número de españoles prisioneros de los tagalos en Filipinas. Se hablaba de entre 3.000 y 4.000 soldados cautivos, por los que el Gobierno no había hecho, ni estaba haciendo, nada (88). Zaragoza, Madrid y Barcelona acogieron varios mítines en los que se pronunciaron encendidos discursos, censurando la inactividad del Gobierno en este asunto y elogiando a los norteamericanos por haber hecho más por los prisioneros que su propia patria. El asunto llegaría a cobrar tal revuelo que, por orden del presidente del Gobierno, don Antonio Maura, los ministerios de Estado, Guerra y Marina fueron convocados para investigar qué había de cierto en todo ello.

Los informes oficiales derivados de la investigación desmintieron la existencia de tales prisioneros (89). Quedaban, eso sí, españoles que durante la guerra se habían pasado al enemigo y ahora no podían regresar so pena de ser ajusticiados, o antiguos prisioneros que por su propia voluntad habían decidido quedarse en las islas. Las cifras barajadas oscilaban en torno a los 60 o 70 individuos.

No fueron pocos los diarios que trataron el tema, y en su mayoría no hicieron más que acabar confirmando los datos del Gobierno.

(86) *Heraldo de Madrid*, 8 de febrero de 1900, p. 2.

(87) *El Correo Español*, 20 de diciembre de 1899, p. 2.

(88) Al respecto, véanse por ejemplo la portada de *El País* del 28 de diciembre de 1903 o la página 3 de *El Correo Español* del 4 de enero de 1904.

(89) *El Imparcial*, 6 de enero de 1904, p. 3.

Definitivo, en este sentido, sería el escrito publicado por el presidente de la República Universal Democrática Filipina, don Manuel Prin Ruiz, en la revista *Las Dominicales del Libre Pensamiento* el 4 de agosto de 1905, en el cual decía:

«Sirva mi declaración de un documento oficial y verídico dentro de la autoridad que represento en la actual revolución en Filipinas, y queden tranquilas tantas desgraciadas familias que lloran á sus ignorados hijos. Declaro ante la faz del mundo entero, que en las islas Filipinas no existen españoles algunos en calidad de prisioneros en guerra, procedentes de la revolución del año 1896 al 1898. Todos los españoles civiles y militares que fueron hechos cautivos por la revolución del año 1898, y cuyo número aproximado era de nueve á diez mil hombres, fueron puestos en libertad por voluntad libre y espontánea de aquellos jefes que comandaban tropas revolucionarias y no llegaron á ser libertados por el ejército yanqui, como han querido demostrar los americanos al mundo y á todos los gobiernos, y como prueba de ello se justifica la libertad de los prisioneros españoles por los filipinos, por un sinnúmero de actas levantadas entre los jefes militares y civiles prisioneros con los jefes filipinos que tenían la custodia de ellos, haciendo constar que eran puestos en libertad por los filipinos y no por los yanquis.

Conste, repito, que los revolucionarios filipinos de actualidad no tienen prisioneros españoles que procedan de la anterior revolución, y caso que haya algunos españoles con los filipinos revolucionarios, no son tales prisioneros, no, pues son rebeldes contra la soberanía norteamericana impuesta en Filipinas, son españoles que sienten y piensan como los filipinos que se rebelan contra una soberanía que no tiene razón de ser, y estos españoles son robados y atropellados por los yanquis como pasa á los filipinos... ¡Cuántos desgraciados prisioneros se vieron obligados á empuñar las armas en favor de la revolución filipina y en contra de los yanquis! ¡He ahí la causa de haber tantos individuos ignorados para sus desconsoladas familias que lloran la incertidumbre de si son ó no cautivos! En Filipinas existen muchos españoles que proceden del cautiverio revolucionario filipino, pero todos están tan libres y gozan de tanta libertad que pueden partir de Filipinas á donde les plazca. ¿Que no vuelven al seno de sus familias? No lo hacen muchos por miedo de verse envueltos en consejos de guerra y sufrir consecuencias funestas, habiendo obedecido todo á las circunstancias del cautiverio y otros muchos defendieron y defienden la libertad absoluta de Filipinas por entender que tiene razón de ser».

Todavía en 1907 otro filipino, don Isabelo Reyes, recuperaba el asunto en la prensa reiterando la inexistencia de prisioneros españoles en las islas (90).

En julio de 1900, tras seis meses intentando sobrevivir en una España que los aplaude y condecora al tiempo que los abandona a su suerte, los voluntarios macabebes deciden regresar a su tierra. Algunos de ellos han llegado incluso a pasar precariedad y hambre, mendigando por las calles antes de tomar tal determinación (91).

(90) *La Época*, 1 de noviembre de 1907, p. 3.

(91) Revista *Nuevo Mundo*, 4 de julio de 1900, núm. 339, p. 19: «Díganlo las hambres pasadas en Madrid por algunos de sus oficiales que no tienen pecho para sostener las cruces ganadas en numerosos hechos de armas».

En un último e infructuoso intento de conseguir el favor de María Cristina, su comandante despacha un telegrama a S.M. la reina en el que, con el pretexto de felicitarla por su cumpleaños, le recuerda la inquebrantable fidelidad al Trono y la sangre derramada por su pueblo durante la defensa de las Filipinas, y le comunica la decisión recién adoptada (92).

El 11 de agosto, el contingente de voluntarios (93) se concentra ya en la ciudad condal, en espera de su partida al día siguiente a bordo del *Isla de Luzón*. Abandonará España sin mayor pena ni gloria que alguna breve alusión al ruín y mezquino pago recibido por su lealtad, denunciado tan solo en un par de diarios militares (94).

Tras su partida, y a pesar de que oficialmente la repatriación había tocado a su fin, todavía continuaban llegando a su tierra elementos aislados, recién liberados del cautiverio. Tal es el caso, por ejemplo, del cabo de infantería José Hervás, que el 18 de enero de 1901 arriba a Barcelona a bordo del vapor correo *Buenos Aires*, sin más pertenencias que lo puesto (95).

Capturado en Zamboanga poco antes de la evacuación por los hombres de un caudillo insurrecto apellidado Álvarez, Hervás sufrirá años de duras penalidades a manos de los tagalos hasta su liberación por tropas norteamericanas. Libre de nuevo y enfermo, el cabo embarcará a bordo de un navío inglés que se dirige a Gandakan (Borneo). Una vez en tierra, entabla amistad con un compatriota —el oficial del Ejército retirado don Bernardo López—, quien durante tres meses le dará cobijo, vestimenta, medicinas y alimento.

Recuperado de su dolencia, e incapaz de encontrar modo de sustentarse por sí mismo, Hervás se dirige entonces a Labuán, donde gracias a sus conocimientos de inglés consigue colocarse en la Labuan Trading Company. Allí trabajará por el tiempo imprescindible para poder agenciarse algo de ropa y abonar el billete para Singapur a bordo del vapor *Kong-Beng* (1.359 t), del Nord-Deutscher Lloyd.

A su llegada, lo primero que hará es dirigirse al vicecónsul español, quien enterado de sus penalidades, y a la vista de los documentos identificativos que porta, el 24 de diciembre de 1900 le abona el pasaje a España.

(92) *El Correo Militar*, 10 de julio de 1900, p. 2: «General Echagüe: Miramar.—San Sebastián. Ruego á V.E. haga presente á S.M. la Reina que en tan señalado día como el de hoy para todo amante de España, los 22.000 habitantes del pueblo Macabebes, por fuerza americanos, hasta ahora, por el funesto Tratado de París, respetuosamente acuden a los pies de la que por ser la Soberana española lo es de ellos. En breve tendré que dejar esta tierra para mí tan querida, quizás para no volver, por lo cual suplícole solicite de S.M. el permiso para despedirme rindiendo otra vez el homenaje de mi respeto a los pies del Trono. Eugenio Blanco».

(93) Los distintos medios no se ponen de acuerdo sobre el volumen del contingente, el cual oscila entre 53 y 103 hombres, según el diario consultado.

(94) Véanse por ejemplo *La Correspondencia Militar* o *El Correo Militar* del 13 de agosto de 1900, p. 1: «En el *Isla de Luzón* vuelven á Filipinas el coronel D. Eugenio Blanco, 50 oficiales y 32 individuos de tropa del batallón de macabebes. Nuestra enhorabuena al Ministro de Hacienda por las cuatro y media pesetas que se ahorra de esa gente que se va nuevamente á su ingrata tierra».

(95) *La Vanguardia*, 18 de enero de 1901, p. 4.

Siete meses después —el 26 de agosto—, cuando ya todo el mundo lo daba por muerto y su herencia había sido repartida, aparecía en su pueblo de Castilblanco (Badajoz) Miguel Vallejo, prisionero durante años de los tagalos en Bulacán, provincia de Luzón, junto con muchos otros compatriotas. El recién llegado citará incluso los nombres de varios de ellos, mencionando a uno de sus vecinos de localidad, el teniente Lucio Muñoz, cuyas exequias su familia había realizado hacía tiempo (96).

Y todavía bien entrado el año 1903 continuaban llegando a la Península españoles procedentes de Filipinas que aseguraban haber sido prisioneros de los tagalos. Tal es el caso de José Rata Martínez, cautivo durante más de cinco años de los hombres de Aguinaldo, uno de los cabecillas de la insurrección filipina. Junto con medio centenar de compatriotas, conseguirá huir, echarse al agua a la desesperada y nadar durante horas hasta ser recogido por un transporte que lo conducirá a Manila. El mar se ha cobrado nueve vidas, como precio a la libertad. En la capital, serán vestidos, atendidos y alimentados por el Ejército norteamericano, que los repatriará a España en el primer vapor que sale para Europa (97).

El 12 de octubre llegan a Cádiz. Allí, nadie les espera ni ha venido a recibirlos. Son pasajeros anónimos, procedentes de una tierra lejana de la que nadie quiere ya hablar. Lo primero que harán una vez desembarcados es acudir al gobernador provincial en busca del socorro necesario para desplazarse a sus respectivas localidades, pero carentes de cualquier documento acreditativo que confirme su identidad, este rehusará ayudarles.

Mes y medio tardará José Rata en llegar por sus propios medios a Tarrasa, su pueblo natal. Para entonces, allí ya nadie cuenta con él. Era un muerto más, un desaparecido en una infame contienda de la que su familia solo conservaba el amargo recuerdo de una partida de defunción.

Uno de los últimos españoles —si no el último— en regresar a su tierra será Luis Checa Martínez, oriundo del pueblo conquense de San Clemente y veterano del Batallón de Cazadores Expedicionarios número 12.

Luis sobreviviría en condiciones infrahumanas a un terrible cautiverio de años durante el que, por rechazar en matrimonio a la hija de un dirigente insurrecto, fue condenado a tirar de una arado junto a una vaca. El trato recibido fue tan duro y la alimentación tan pobre y escasa que este humilde soldado —analfabeto y antiguo jornalero— perdió toda su dentadura y quedó reducido a un despojo humano. Lo único que lo mantuvo con vida durante todo su cautiverio fue la idea de regresar a su país, a su pueblo, con su esposa y sus hijos, con su familia. Y eso precisamente fue lo que lo animó a emprender la huida con las escasas fuerzas que le quedaban. Un buen día, como otro de tantos en que a Luis se le permitía coger un borrico para ir en busca de agua, escapó y dejó atrás aquella pesadilla. Caminando durante el día y ocultándose de noche, tras varias jornadas deambulando sin rumbo fijo, al fin consiguió ponerse a salvo.

(96) *Ibidem*, 26 de agosto de 1901, p. 4.

(97) *El Correo Español*, 22 de diciembre de 1903, p. 2.

Poco después navegaba rumbo a la Península, adonde llegaría un mes más tarde, desembarcando con lo puesto en el puerto de Barcelona. Corría para entonces el año 1903. Quiso la suerte que allí coincidiese con varios compañeros que hacía ya tiempo lo daban por muerto, quienes se apresuraron a telefonar a su familia para comunicarle la buena nueva.

En cuestión de horas, la noticia se difundió como la pólvora por su pueblo, y a su llegada la población entera le esperaba en las calles para recibirle como a un héroe. Porque lo era. No en vano, en su pecho lucía la Cruz de Plata con distintivo rojo (1897), la Medalla de Luzón (1898) y la Medalla de Sufrimiento por la Patria (1900), bien ganadas todas ellas en tierras lejanas. Lo que no se le concedió fue pensión alguna. Luis volvió a sus faenas del campo, a su anhelada vida de campesino, y en su pueblo falleció en 1940, dejando dos hijas con su primera esposa y otras tres como resultado de segundas nupcias.

En el cementerio de San Clemente, una placa sobre su lápida recuerda al visitante que Luis Checa fue —quizá— el último de Filipinas (98).

El 14 de abril de ese mismo año, el navío *Rainbow* (4.430 t), de la Philippine Salvage Company, al mando del capitán de fragata Garry, recuperaba del agua los restos mortales de 58 marinos españoles fallecidos a bordo del crucero de guerra *Reina María Cristina* (3.042 t), hundido durante la batalla naval de Cavite, el 10 de mayo de 1898.

El barco había sido reflotado junto con los cruceros de guerra *Marqués del Duero* (492 t) y *Antonio de Ulloa* (1.152 t) y la cañonera *Argos* (508 t), por orden del gobierno de los Estados Unidos.

Considerados como dignos enemigos, y con el deseo de enterrarlos en tierra con todos los honores militares, el contraalmirante de la Armada norteamericana P.H. Cooper será el responsable de comunicar la noticia al gobierno de España, a través de su consulado en Manila.

Ese mismo día, hecha pública la noticia, la Compañía Trasatlántica española se ofrecía a repatriar gratuitamente a la Península los restos mortales de aquellos hombres.

Pero los meses transcurrieron sin que el gobierno de España se pronunciase en modo alguno. Entretanto, y a la espera de unas noticias que nunca llegarían, los restos mortales del medio centenar de marinos reposaban provisionalmente en Cavite, custodiados en el departamento médico de la Armada norteamericana. Y allí continuaron hasta que, avanzado el mes de septiembre, una junta gestora encabezada por las fuerzas vivas españolas que todavía quedaban en la capital —prensa, casino, cámara de comercio, cabildo catedralicio, empresarios, etc.— organizó una colecta destinada a sufragar el coste de dos urnas, artísticamente decoradas con sendas coronas de hierro, en las que trasladar a la Península los restos mortales de los marinos y de los caídos durante el sitio de Baler (99). En conjunto, eran los

(98) *El Mundo*, 12 de diciembre de 2016, p. 24.

(99) PELLICENA CAMACHO, pp. 20-28. La viuda del capitán Enrique de las Morenas —uno de los héroes en Baler— solicita que los restos mortales de su marido sean trasladados a la

despojos de 75 hombres (100), abandonados hasta entonces en una tierra lejana.

De la construcción del primer cofre se encargará la empresa Zamora Hermanos, mientras que la segunda será tallada por el artesano local don Eulogio García.

El 14 de febrero de 1904, con la mayor solemnidad y tras el disparo de 21 salvas de honor, un destacamento de marines hace entrega a los españoles de los restos de sus compatriotas. Depositados en su correspondiente urna y subidos a bordo del *Isla de Panay*, serán trasladados a la Península junto con los de sus compañeros de Baler, entrando en Barcelona el 16 de enero y en Cádiz tres días más tarde.

Una real orden de 29 de enero, firmada por S.M. el rey Alfonso XIII, dispuso que los marinos fuesen enterrados en el Panteón de Marineros Ilustres de Cádiz. Los restos mortales contenidos en el segundo cofre serían solemnemente depositados en el cementerio madrileño del este (101).

De más dudosa credibilidad, a pesar de la abundancia y precisión de los datos aportados, resultó en su día el testimonio de José García Perelló, supuesto prisionero de los tagalos que, tras once años de cautiverio en la isla de Tai-Tai y una larga odisea a su espalda, conseguiría regresar a España en mayo de 1910. De su supuesta epopeya dieron buena cuenta unos cuantos diarios de la época, si bien su relato apenas encontró ya el eco social o político que sin duda hubiese alcanzado de haber tenido lugar unos años antes.

Oriundo de la localidad navarra de Tafalla, donde había dejado a sus padres y hermanos, y tras una breve estancia en Madrid ejerciendo como dependiente en el comercio local, José fue enviado, junto con muchos otros muchachos de la quinta de 1896, a las islas Filipinas, donde sería asignado a una compañía de Infantería de Marina.

Durante la guerra hispano-norteamericana participó en la batalla naval de Cavite a bordo del crucero *Reina Cristina*, consiguiendo alcanzar a nado la costa junto con otros supervivientes tras la destrucción de su buque. Allí sería hecho prisionero de los insurrectos locales, con quienes sufriría años de trasla-

Península junto con los de los marinos fallecidos en Cavite. Aprobada la solicitud, se acuerda que no solo los de este oficial, sino los de todos los hombres caídos en Baler sean recuperados y trasladados a España. Para exhumar sus cuerpos se envía a esa localidad una delegación española a bordo del vapor *Mauban* (1.253 t).

(100) *Ibidem*, p. 51. En Baler serán desenterrados 17 cuerpos: «Debidamente identificados por el M. Rev. P. Juan López, O.M., párroco misionero de Baler, han sido exhumados los restos del M. R. P. Cándido Gómez Carreño, O.M., capitán del ejército español D. Enrique de las Morenas y Fossi, teniente don Juan Alonso Zayas, cabo José Chaves Martín y soldados Julián Galvete Iturmendi, Francisco Rovira Mompó, Ramón Donat Pastor, José Laforga Abad, Ramón López Lozano, Juan Fuentes Damián, Baldomero Larrode Paracuellos, Manuel Navarro León, Pedro Izquierdo Arnaiz, Rafael Alonso Medera, José Sanz Meramendi, Salvador Santamaría Aparicio y Marcos José Petana, muertos en la defensa de la plaza durante el memorable sitio de 1898-1899 (...) Y se ha hecho solemne entrega de los citados restos á los Sres. M.R.P Anastasio Gutiérrez, O.M., y D. Ramón Sotelo Mattí, comisionados en debida forma por la Junta gestora y ejecutiva encargada de la repatriación de los restos».

(101) FERNÁNDEZ, pp. 77-89.

dos (102), maltrato y vejaciones. No faltaban en su relato las alusiones directas a numerosos compatriotas navarros con los que había entablado amistad durante su largo cautiverio, y que según su testimonio —esto era lo grave— todavía se hallaban en poder de los tagalos (103).

En ese estado permanecieron hasta que la noche del 28 de enero de ese mismo año, con las luces de un barco a la vista, desesperados, noventa de ellos se echaron al agua y fueron recogidos por el mismo, que resultó ser el USS *Baltimore*, desembarcando mes y medio más tarde en Burdeos (104). Desde allí —al parecer—, y por sus propios medios, el grupo alcanzó Irún, despidiéndose y dirigiéndose cada cual a su tierra. José García se encaminó a Pamplona, presentándose a su llegada ante las autoridades locales para contarles su historia. Demandaba, al parecer, dos cosas: que se le abonasen las 10.000 pesetas que decía le correspondían por alcances derivados de la campaña, y el reconocimiento en forma de medalla a sus sufrimientos por la patria.

Lo cierto es que, una vez llegados a la Península, de sus compatriotas nunca más se supo, como tampoco, después de que su historia saltase a los medios, del propio Perelló (105).

(102) *El Eco de Navarra*, 17 de mayo de 1910, p. 2: «De la playa de Noveleta nos enviaron á San Miguel de Mayumo, un pueblecillo de la provincia de Bulacan; de San Miguel á los montes de Blac-Nabató, donde antes hubo de firmarse un tratado de paz. De este último punto nos llevaron á San Isidro de Nueva Écija, después á Camarines del Norte y á Camarines del Sur; á San Juan del Monte, y finalmente á la isla de Tai-Tai donde hemos permanecido nueve años y medio».

(103) *El Imparcial*, 18 de mayo de 1910, p. 2: «... Recuerda los nombres de los compañeros que se han repatriado con él. Son: José Rafols Martín, de Tarrasa; Ezequiel Velasco Acebes, de Calabaza de Fuentidueña (Segovia); José Bulgueda Cebolla, de Sueca; Francisco Rivas Expósito, de Montrouj del Real; Francisco Latorre Sarrón, de Codeyeta; José Santos Martínez, de Chiva; José Gómez Hernández, de Turia, Adrián San José Expósito, de Reinosa; Feliciano Martínez Espinosa, de Toro; Angel García Domínguez, de Zamora, y Laureano Senesio Mezquita, de Alcañices».

El Eco de Navarra, 17 de mayo de 1910, p. 2. «... Donde empezamos á relacionarnos unos con otros, y á entablar amistades fué en Camarines del Sur. Allí comprobé que éramos 78 navarros los que estábamos prisioneros con los demás, que en junto ascendían á unos miles. Recuerdo á uno de Villatuerta, llamado Modesto Azcona Latasa; otro de Alsasua, Francisco Ceiaya Mazquirria; otro de Lacunza, José Atondo Tejedor; otro de Aguilar de Navarra, Marcelino Casado Albizu; y otro de Echarri-aranaz, Antonio Echevarría Luquin. Todos estos navarros, y los restantes hasta 78, cuyos nombres no recuerdo, continúan aún en la isla de Tai-Tai».

(104) *Ibidem*, 17 de mayo de 1910, p. 2: «El día 28 de Enero del año actual, á las diez de la noche nos echamos al agua noventa hombres, decididos á llegar hasta un buque cuyas luces se veían brillar hacia el puerto de Manila, que dista solo una legua de la isla de Tai-Tai. De los noventa solo llegamos 28 al buque, que era el *Baltimore*, barco de la marina yanqui. Allí nos recogieron; durante veinte días nos dieron 3 pesetas diarias y un pan, y más tarde, después de 44 días de navegación nos dejaron en Burdeos, donde desembarcamos hace pocos días, sin una peseta y muy satisfechos del comportamiento de los marinos yanquis».

(105) Resulta altamente sospechoso que ni uno solo de sus nombres aparezca en la prensa española del momento, corroborando o ampliando en otros diarios las declaraciones efectuadas por Perelló en Pamplona, como también resulta fuera de toda credibilidad la cifra de 4.143 españoles que, según este, todavía continuaban en la isla prisioneros de los tagalos.

Nada se hizo, oficial o extraoficialmente, por comprobar la veracidad de su relato, el cual en parte era de dudosa credibilidad. Respondiendo a sus afirmaciones en relación con la todavía existencia de miles de prisioneros, un antiguo misionero en las islas publicaba escasamente un mes más tarde un artículo en prensa, denunciando las falacias que en torno a este asunto todavía circulaban:

«Hace año y medio recibí una señora de Sans (Barcelona) un aviso participándole que su hijo, soldado de Polavieja en la campaña de Cavite, se hallaba en poder de los salvajes aetas de la provincia de Zambrales, y por cuyo rescate se necesitaban 50 duros. La pobre madre, que hacia [hacía] siete años lloraba por muerto á su hijo único, vino satisfechísima á contarme su nueva dicha y á pedirme consejo en lo que debía hacer. Costóme un poco, pero pude ahorrarle la ansiedad y zozobra horribles de esperar inútilmente al hijo de sus entrañas y de perder miserablemente los dineros que se le exigían.

Por sí, con la lectura de la prensa de ayer, hay madres que aun [aún] creen vivos y prisioneros en Filipinas á sus hijos desaparecidos en la guerra, he determinado publicar este artículo: ¿Hay prisioneros en Filipinas? He vivido en aquellas islas casi siete años, practicando el ministerio apostólico; he recorrido aquellos puntos donde la malicia y astucia de algunos embaucadores colocan las mazmorras y cárceles en que gimen los españoles, y puedo afirmar sin temor de errar ni de ser desmentido, que todo lo que se afirma de los prisioneros españoles es pura fábula y que los horrores que se cuentan son pura calumnia. Ni en Filipinas hay prisioneros ni aún [aun] caso que los hubiera estarían tan mal tratados como se dice. No recuerdo el año fijamente; pero habrán pasado unos cuatro, que hallándome en San Miguel de Mayumo, leí en *El Siglo Futuro* la discusión entablada en el Congreso referente á esta cuestión. Afirmábase que en dicha ciudad existían 3.000 prisioneros españoles. Extrañado de tal cosa, visité al presidente ó alcalde, quien enterado de las aseveraciones del diputado español, rióse grandemente del poco tino y mucha inocencia del tal señor en aportar al Congreso cosas tan absurdas. En San Miguel de Mayumo sólo vivía un español allí domiciliado; los otros 2.999 que faltaban para arribar á los 3.000 serían tal vez los espíritus de los no pocos españoles que en aquellas comarcas murieron heroicamente defendiendo los derechos de la patria. Estuve por aquellos días en Hagoney, población importante de la provincia de Bulacán, en la que radican las cuevas de Riacuabató, pasé por Malolos, capital que fue de la república filipina; pregunté sobre el caso a caracterizados filipinos, españoles y americanos, tanto civiles como militares, y todos deploraron que hubiera seres tan abyectos que á la par que desacreditaban el buen nombre filipino, llevaban incertidumbre cruel a las familias aquellas que, como ocurre en las guerras, ignoraban el paradero de sus hijos. De manera que el cuento de los prisioneros es pura fábula y mentira. ¿Pero cómo es que el tal García Perelló lo asegura y él da las señas exactas de su cautiverio, y de los 30 navarros que allí quedan, y de los 60 que quisieron escaparse, y de los 25 que se salvaron, y de los 35 que perecieron y hasta del vapor que los recogió? La respuesta es fácil y quisiera darla sin que se ofendiese el ex-prisionero: sabido es aquello de que “á luengas tierras, luengas mentiras”, y los otros versos: “El mentir por las estrellas, es un seguro mentir, pues que ninguno ha de ir á preguntárselo á ellas”.

Concluida la guerra, todos los prisioneros, quiénes antes, quiénes un poco después, recobraron la libertad, de suerte que en 1902 no quedaba un español, ni

civil ni militar ni religioso, por libertar. Alguien apuntó la idea de que era en las islas Carolinas y Marianas donde quedaban españoles por rescatar. Pues bien; en los años 1901 y 1902 pasé por tales islas sin hallar otros españoles que los que voluntaria y pacíficamente se dedicaban al comercio. Ni en el mismo Mindanao, poblado en parte de moros, enemigos jurados del nombre cristiano, y por donde pasé en 1906, hay vestigios ni apariencias de cautivos. Lo que sí pasó al finalizar la guerra fue que algunos españoles, no muchos, más que regresar á Manila ó á los centros principales de población, prefirieron quedar solos y aislados por los barrios en que se dividen los pueblos en Filipinas, en los que, por regla general, y causa pena el decirlo, no son los de costumbres más edificantes, viviendo pobremente y mal mirados de los naturales, á quienes son causa de disgustos y escándalos. Si á estos se refiere el tal García Perelló, admito que existan algunos; pero no son prisioneros ni proceden del ejército de operaciones. Los americanos han corrido el archipiélago palmo á palmo; se han establecido nuevas líneas de ferrocarriles; el cónsul español nunca ha podido saber nada, por lo que claro y evidente es que toda relación sobre este asunto no merece mas [más] que severo castigo. S. R, presbítero. Olot, Mayo 1910».

Tal vez García Perelló fuese, en realidad, uno de aquellos indigentes. Sin duda, su prolongada estancia en las islas le permitía hablar con cierto conocimiento y precisión sobre algunas localidades, costumbres y sucesos; y a buen seguro, si él mismo sufrió cautiverio durante cierto tiempo —cosa bastante probable—, no le resultaría complicado elaborar su propio relato, repleto de verdades, mentiras y medias verdades. Quizá fuese uno de aquellos españoles que, iniciada la repatriación, decidieron permanecer en las islas, mudando años más tarde de parecer y decidiendo regresar a su tierra.

Lo único cierto es que su historia llegaba demasiado tarde. En 1910, en España a nadie le interesaba ya resucitar viejos fantasmas del pasado. En las islas del Pacífico ya no había prisioneros.

Entre 1899 y 1901, muchos de nuestros hombres en las Filipinas regresaron, pero no eran ya sino las sombras de aquellos muchachos que años atrás habían abandonado la patria. Como distinta era también la tierra y la gente que en su día agitó pañuelos, lloró su marcha y los vio partir.

La mayoría se readaptaron a su nueva situación y, con mejor o peor fortuna, continuaron adelante con sus vidas. Otros no tuvieron tanta dicha y cayeron víctimas del alcohol, la mendicidad y la indigencia.

Algunos —unos cuantos—, después de todo el sufrimiento y de las penalidades vividas en la defensa de aquel último bastión del viejo Imperio, abandonaron este mundo —como reza el verso de Eduardo Marquina— sin las manos de un buen hijo que les cerrase los ojos.

ANEXO

Repatriados de Filipinas (1898-1900)

Fecha	Buque	T ¹	Nav ²	N ³	O ⁴	D ⁵	Dn ⁶	Oficial al mando de la expedición	Total	Enf ⁷	Ofic ⁸	Trop ⁹	Cív ¹⁰	Rel ¹¹	Bajas
08/12/1898	Buenos Aires	5311	CTE	E	M	BCN	31	Coronel Vicente Carsi	1073	773	62	842	168	1	65
26/01/1899	Isla de Luzón	4256	CTE	E	M	BCN	37	Coronel José M. ^a de Olaguer	954	66	55	800	98	1	6
11/02/1899	León XIII	4686	CTE	E	M	BCN	32	Comandante Domingo Martínez Pinzón	844	132	45	658	141	0	7
13/02/1899	Montserrat	4076	CTE	E	M	BCN	27	Capitán Deschamps / General Francisco Rizzo	656	30	44	501	111	0	4
16/03/1899	Reina María Cristina	5161	CTE	E	M	BCN	29	Capitán Carquero / General Ricardo Monet	1200	13	80	813	302	5	1
22/03/1899	Uruguay	3442	CFN	F	M	BCN	37	T. ^o coronel (TC) Telesforo Montorio	1178	3	77	1058	40	3	1
27/03/1899	Río Negro	3382	CFN	F	M	VAL	30	TC Celestino Colorado	1124	8	73	952	97	2	2
03/04/1899	Patricio de Satrústegui	4638	CTE	E	M	CAR	31	TC Eustaquio Ripoll	1305	2	117	1089	96	3	0
10/04/1899	Buenos Aires	5311	CTE	E	M	BCN	25	Coronel Francisco Pintos	1178	84	80	863	219	16	4
12/04/1899	Alicante	4032	CTE	E	M	BCN	31	T. ^o coronel (TC) José Benedicto	450	3	24	189	208	29	2
16/04/1899	Isla de Luzón	4256	CTE	E	M	BCN	30	Coronel Carlos González Posadas	553	3	115	283	139	16	0
05/05/1899	Ciudad de Cádiz	3084	CTE	E	M	BCN	27	Capitán José de Oyarbide	647	3	176	138	332	1	4
05/06/1899	Cataluña	3785	CTE	E	M	BCN	30	Coronel José G. ^a Navarro	749	5	98	227	422	2	3
02/07/1899	León XIII	4686	CTE	E	M	BCN	29	Coronel Victoriano Olariz	1427	277	139	988	300	0	5
03/07/1899	Patricio de Satrústegui	4638	CTE	E	M	BCN	28	Comandante Jorge Fernández Heredia	1114	5	112	756	234	12	5
06/07/1899	Puerto Rico	2678	CTE	E	M	BCN	41	Coronel Germán Brandéis	838	26	74	764	0	0	1
03/08/1899	Isla de Luzón	4256	CTE	E	M	BCN	31	Capitán José Moral Romero	288	0	17	84	149	38	0
01/09/1899	Alicante	4032	CTE	E	M	BCN	28	Capitán Texifonte Angulo	229	0	34	84	85	26	0
27/09/1899	Isla de Panay	3545	CTE	E	M	BCN	31	Capitán Manuel Larras y Alcalá	303	1	29	86	116	72	1
24/10/1899	Patricio de Satrústegui	4638	CTE	E	M	BCN	31	Capitán Francisco Rosales	139	1	5	25	86	23	1
23/11/1899	Isla de Luzón	4256	CTE	E	M	BCN	32	Capitán Carlos Paoli	74	1	5	26	34	9	1
30/12/1899	San Ignacio de Loyola	675	LMM	E	M	CAR	35	2. ^o t. ^o Mateo Puchades	140	2	3	83	50	4	0
16/01/1900	León XIII	4686	CTE	E	M	BCN	29	TC José Rodríguez	1829	361	104	1664	59	2	1
13/02/1900	Alicante	4032	CTE	E	M	BCN	31	Comandante Agapito González Llanos	1239	2	82	1064	93	0	1
22/02/1900	Isla de Panay	3545	CTE	E	M	BCN	29	TC Julián Blázquez	1168	50	72	998	96	2	0
23/03/1900	Isla de Luzón	4256	CTE	E	M	BCN	30	TC Mariano Alberti	456	3	64	282	103	7	1
13/04/1900	Montevideo	5297	CTE	E	M	BCN	41	Coronel Juan R. Navas	652	2	78	422	130	22	2
08/05/1900	León XIII	4686	CTE	E	M	BCN	28	Comandante José Hernández Álvarez	496	10	41	269	185	1	3
08/06/1900	Alicante	4032	CTE	E	M	BCN	31	2. ^o t. ^o Pedro Martínez González	515	9	25	297	178	15	1
09/07/1900	Isla de Luzón	4256	CTE	E	M	BCN	32	Capitán de navío (CN) José Grau	407	14	7	237	163	0	0
05/08/1900	Montevideo ¹²	5297	CTE	E	M	BCN	32	Teniente Francisco Fors	150	0	6	52	90	2	1
03/09/1900	Alicante	4032	CTE	E	M	BCN	37	Comandante Vicente Berenguer	69	0	1	19	38	11	0
07/11/1900	Antonio López	3460	CTE	E	M	BCN	43	CN Castella	77	0	0	18	56	3	0
11/11/1900	Isla de Luzón	4256	CTE	E	M	BCN	32	CN José Grau	40	1	1	6	21	12	1
25/11/1900	Montevideo	5297	CTE	E	M	BCN	33	CN Francisco Aldaniz	50	1	0	3	45	2	2
24/12/1900	Alicante	4032	CTE	E	M	BCN	31	CN Pla	87	0	14	0	73	0	2

1Arqueo del buque (según *Miramar Ship Index* y de conformidad con la World Ship Society)

2 Nav = Naviera (CTE = Compañía Trasatlántica Española, S.A.; CNN = Compagnie Nationale de Navigation; CFN = Compagnie Française de Navigation à vapeur, Chargeurs Reunis; LMM = L. Mercader y Minonda y C.G. Ariz-mendi, San Sebastián)

3 N = Nacionalidad (E = española, F = francesa)

4 O = Puerto de origen (M = Manila y escalas)

5 D = Puerto de destino (BCN = Barcelona, VAL = Valencia, CAR = Cartagena)

6 Dn = Días de navegación hasta su llegada a destino.

7 Enf = Enfermos de todo tipo, incluyendo también heridos y mutilados.

8 Ofic = Mandos y oficiales.

9 Trop = Suboficiales y tropa.

10 Cív = Personal civil (incluye familiares de miembros del Ejército y la Armada)

11 Rel = Clero regular y miembros de órdenes religiosas.

12 A partir de este barco, el número de militares repatriados se reduce drásticamente. Asimismo, desaparecen desde aquí las referencias a inspecciones militares a la llegada de los buques a puerto.

Fuentes

Fuentes hemerográficas

Diarios españoles: *El Correo Español* (Bilbao), *El Correo Militar* (Madrid), *El Día* (Madrid), *El Eco de Navarra* (Pamplona), *El Globo* (Madrid), *El Imparcial* (Madrid), *El Liberal* (Madrid), *El Mundo* (Madrid), *El Nuevo País* (Madrid), *El País* (Madrid), *El Siglo Futuro* (Madrid), *Heraldo de Madrid*, *La Correspondencia de España* (Madrid), *La Época* (Madrid), *La Reforma* (Madrid), *La Vanguardia* (Barcelona), *Las Noticias* (Barcelona).

Diarios estadounidenses: *Barre Evening Telegram* (Vermont), *Daily Press* (Virginia), *Evening Star* (Washington, D.C.), *Kansas City Journal* (Misuri), *New York Tribune* (Nueva York), *The Daily Morning Journal and Courier* (Connecticut), *The Evening Times* (Washington, D.C.), *The Indianapolis Journal* (Indiana), *The San Francisco Call* (California), *The Salt Lake Herald* (Utah), *The Sun* (Nueva York), *The Times* (Washington, D.C.), *The Wheeling Daily Intelligencer* (Virginia).

Revistas: *Filipinas ante Europa* (Madrid), *La Ilustración Artística* (Barcelona), *Las Dominicales del Libre Pensamiento* (Madrid), *Mar y Tierra. Revista Popular Ilustrada* (Barcelona), *Nuevo Mundo* (Madrid).

Fuentes documentales

Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, Viso del Marqués (Ciudad Real), sign. 4838.37-38, 4838.47-48, 4838.57-58, 4838.62-64, 416.39-40, 421.61 y 8039.46.

Bibliografía

CERVERA PERY, José: «Sociología de la repatriación», en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, núm. 13. Universidad Complutense de Madrid, 1999, pp. 47-57.

FERNÁNDEZ, Juan Carlos: «Digna representación de suboficiales, marinería y tropa, combatientes en Cuba y Filipinas, reposa en el Panteón de Marinos Ilustres», en *Revista de Historia Naval*, núm. 63. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, año xvi, 1998.

FLORES THIES, Jesús: «Los repatriados de Filipinas», en *Militaria*, núm. 13, pp. 59-75.

HIDALGO ANCHURA, Patricio: «Los prisioneros españoles en manos de los tagalos en el *Diario de Córdoba* (1898-1899)», en *Trocadero. Revista del Departamento de Historia Moderna, Contemporánea, de América y del Arte*, núm. 23. Universidad de Cádiz, 2011, pp. 175-198.

JIMÉNEZ MANCHA, Juan: «Los verdaderos últimos de Filipinas», en *Revista de Comunicación de la SEECI*, núm. 5. Universidad Complutense de Madrid, año iv, pp. 67-85.

MIGUEL FERNÁNDEZ, Enrique de: «Las tropas españolas en la guerra de Cuba: de las estimaciones especulativas a la cuantificación», en *Anales de la Real Academia de Cultura Valenciana*, núm. 85, 2010, p. 258.

MORENO JEREZ, Luis: *Los prisioneros españoles en poder de los tagalos. Relato histórico de este cautiverio y de las gestiones llevadas a cabo para libertarlos*. Lit. del *Diario de Manila*, Manila, 1900.

PELLICENA CAMACHO, Joaquín: *Los últimos repatriados*. Imp. *El Mercantil*, Manila, 1904.

PORRAS GALLO, M.^a Isabel, y HERAS-SALORD, Jaime de las: «La Cruz Roja Española, la repatriación de los soldados de las guerras coloniales y el desarrollo de la ciencia médica en España, 1896-1950», en *Historia, Ciências, Saúde-Manginhos*, vol. xxiii, núm. 3. Fundação Oswaldo Cruz, Río de Janeiro, julio-septiembre 2016, pp. 829-846.

SOLDEVILLA, Fernando: *El Año Político, 1899*. Imprenta de Enrique Rojas, Madrid, 1900.

URQUÍA Y REDECILLA, Juan: *Historia Negra. Relato de los escándalos ocurridos en nuestras ex-colonias durante las últimas guerras*. Editorial Maucci, Barcelona, 1899.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índice de autores.
- Índice de la sección *La Historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la sección *Noticias Generales*.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientas ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, que **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º, 28014 MADRID. . Tef: 913 12 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán 2. 28014 MADRID
- Museo Naval
Juan de Mena 1, 1.º, MADRID. Fax: 913 79 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

EL NAUFRAGIO DEL VAPOR DE RUEDAS *PIZARRO* EL 11 DE SEPTIEMBRE DE 1878

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador Naval

Resumen

El artículo trata de la pérdida del vapor *Pizarro* en el Atlántico, al haber decidido la superioridad, debido al dispendio que suponía verificar aquellas obras en ultramar, que le fueran reemplazadas sus calderas en España. Aunque pudo ser uno más de los trágicos sucesos que han jalonado la historia de nuestra Armada, la aparición providencial de un mercante italiano evitó una gran pérdida de vidas. Finaliza el estudio con una breve mención de la causa instruida en la búsqueda de responsabilidades, y las recompensas recibidas tanto por su dotación como al capitán del buque salvador.

Palabras clave: naufragio, salvamento, vapor de ruedas *Pizarro*, Joaquín Lazaga y Garay.

Abstract

The article deals with the loss of the steamer *Pizarro* in the Atlantic, having decided the High Command, due to the waste that implied to do those works overseas, that their boilers were replaced in Spain. Although it could have been one more of the tragic events that marked the history of our Navy, the providential enter into the scene of an Italian merchant prevented a great loss of life. The study concludes with a brief mention of the cause instructed in the search for responsibilities, and the rewards received by both his crew and the captain of the salvor ship.

Key words: shipwreck, salvage, paddle steamer *Pizarro*, Joaquin Lazaga y Garay.

HACE algunos meses, cuando me encontraba revisando en una librería de viejo un marmágnum de libros y folletos antiguos apilados en una de sus estanterías, apareció uno que enseguida llamó mi atención, pues su autor era nada más y nada menos que el contralmirante Joaquín M.^a Lazaga

y Garay, y cuyo sugerente subtítulo (*Recuerdos de mi vida de mar*) hizo que procediera a su adquisición.

En sus páginas narraba en primera persona el naufragio del vapor de guerra que protagoniza nuestro artículo, ya que él formaba parte de la plana mayor del buque el día de su naufragio.

Si bien su relato cae en el sentimentalismo fácil (lo que suponemos fruto de la avanzada edad del marino) (1), se pueden extraer datos objetivos que, al contrastarlos con los que nos ofrecen otras fuentes oficiales, hacen que hoy podamos abordar con el rigor necesario el estudio de este siniestro.

El vapor de ruedas *Pizarro*

Construido en la tercera grada del arsenal de La Carraca, bajo la supervisión de José María de Cruz y Moya (2), con maderas de roble, álamo, cedro, pino y sabicú, fue plantada su quilla el 19 de noviembre de 1850, botado a las dos y media de la tarde del lunes día 24 de noviembre de 1851, y puesto en servicio el 9 de mayo de 1853 (3).

Bautizado originalmente como *Hernán Cortés* (real orden de 11 de abril de 1850), el nombre le fue cambiado por el de *Pizarro* el 22 de febrero de 1853, al haber naufragado el buque que hasta hacía pocos meses ostentaba dicha denominación (4).

De 57,63 metros de eslora entre perpendiculares, 9,45 de manga, 6,37 de puntal y 2,76 de calado, desplazaba a plena carga 1080 toneladas.

Su planta motriz estaba constituida por una máquina de dos cilindros oscilantes de acción directa, construidas por la casa Miller & Ravenhill, de 350 caballos indicados de potencia que movían dos ruedas de paletas. Disponía de cuatro calderas. Con capacidad para almacenar 330 toneladas de combustible sólido, su autonomía a una velocidad máxima de 11 nudos era de 2.296 millas.

Armado con cañones «bomberos» (dos de 203,16 mm y cuatro de 160 mm) de procedencia británica, su dotación la integraban 144 hombres.

(1) Nació en San Fernando el 3 de febrero de 1843, ingresando en la Armada como aspirante el 8 de enero de 1855.

(2) Ingeniero y en aquel momento jefe de escuadra y comandante general del establecimiento.

(3) Según nos apunta el reputado historiador Antonio de la Vega, en su magnífico libro *La propulsión mecánica en la Armada* (p. 48), «el 10 de mayo de 1852 entró en el primer dique de carenas para forrar los fondos y colocar sus máquinas, saliendo de él el 7 de abril (...) a partir del 20 de abril (1853) se probaron sus máquinas, quedando listo el 9 de mayo...». En dichas pruebas el buque navegó entre el arsenal y Rota.

(4) Este buque había sido botado el 27 de marzo de 1849 en el astillero Henry Loftus & Money Wigram, en Blackwall (Londres), entrando en servicio en la Armada española en el mes de julio siguiente. Se perdió al varar en el arrecife de Tango Farango (en la costa de Mariel) el 10 de septiembre de 1852.

Su historial

Hasta el mes de junio el buque permaneció en La Carraca, y poco después emprendió viaje a Cuba con el fin de integrarse en las fuerzas navales del apostadero de La Habana, donde la superioridad dispuso que quedara basado.

El 12 de marzo de 1854, a las cuatro y media de la madrugada, varó entre las puntas de Maysi y Jeraile, a unas treinta millas del puerto de Baracoa, adonde se dirigía conduciendo 300 hombres de tropa. Tras las primeras e inútiles disposiciones de su comandante para intentar liberarlo del fondo de arrecifes en el que se encontraba asentado, decidió botar una balsa para que desembarcaran los soldados. Luego fondeó dos anclotes por la popa, para inmovilizar la nave ante el peligro de que en bajamar fuera más a tierra. En los días siguientes se procedió a aligerarlo, y por fin, llegada la noticia de su accidente a la comandancia del apostadero, el día 18 llegó el vapor francés *Ordent* en su auxilio. El día 24 se logró dejar el barco estanco, y al día siguiente llegó el *Ulloa*, desde Nuevitás, para prestarle remolque. Por fin, el día 27, el *Ulloa* tiró del *Pizarro* aprovechando una marea viva, logrando ponerlo a flote a las siete de esa misma mañana. Tras volver a recuperar su flotabilidad, fue llevado a Nuevitás para proceder a los trabajos de reparación (5).

Retornado al servicio activo, a finales de aquel mismo año lo encontramos conduciendo tropas en aguas de Bahía Honda.

A finales de septiembre de 1856 volvería a varar en Nuevitás, pero en esta ocasión sin mayores consecuencias.

En mayo de 1857, en la escala que hizo en las islas Terceras llevando el correo a la Península, quiso la fatalidad que, cuando el buque realizaba el saludo de cañón a la plaza, la pieza reventó, matando a dos hombres de su dotación.

El 14 de septiembre siguiente, y debido a que durante su viaje de vuelta a Puerto Rico varios miembros de su dotación enfermaron de fiebre amarilla, tuvo que pasar la cuarentena en el lazareto de San Miguel (Vigo), del que no pudo zarpar hasta el mes de octubre.

Durante los siguientes años permanecería en aguas metropolitanas verificando diversas comisiones. Bajo el mando del capitán de fragata Rudesindo Machón formó parte, a finales de mayo de 1858, de la división naval que de Alicante condujo a la reina a Valencia. Tras ello le serían compuestas sus calderas, y ya en el mes de julio, bajo el mando del capitán de fragata Jacobo Mac-Mahón, nuestro buque protagonista fue el encargado de llevar el equipaje de SS.MM. de Vigo a Gijón.

El 18 de junio de 1860 zarpó de Cádiz con rumbo a La Habana transportando al general Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, que había sido nombrado comandante general del apostadero, aunque de camino también recibió la orden de hacer escala en Santo Domingo para dar parte al Gobierno sobre la

(5) Según Lazaga, en la obra que en la bibliografía reseñamos, «... largó la zapata y la mayor parte de la quilla, desprendiéndose los tablones de aparadura, magullados a manera de filamentos, por los tremendos golpes que dio contra el fondo de piedra...».



El vapor de ruedas *Pizarro*. La Ilustración Española y Americana, 6 de octubre de 1878

sinceridad de los deseos de sus habitantes de anexionarse a España. En 1861, y consumada la referida anexión, estuvo basado a partir del 3 de julio en el puerto de su capital, verificando en ocasiones durante ese año y el siguiente varios viajes de ida y vuelta a Cuba y uno a Puerto Príncipe para hacer presente la protesta de nuestro Gobierno con la actitud hostil de los haitianos.

En 1863 condujo tropas al puerto de Samaná, y al año siguiente lo encontramos en aguas de Puerto Rico, donde, a causa de una avería en su planta motriz, permaneció amarrado a puerto durante varios meses.

En junio de 1865 regresó a aguas cubanas, donde se reincorpora a los servicios de policía de sus costas, hasta que el 12 de diciembre del año siguiente una real orden dispone su regreso a la Península para su reparación.

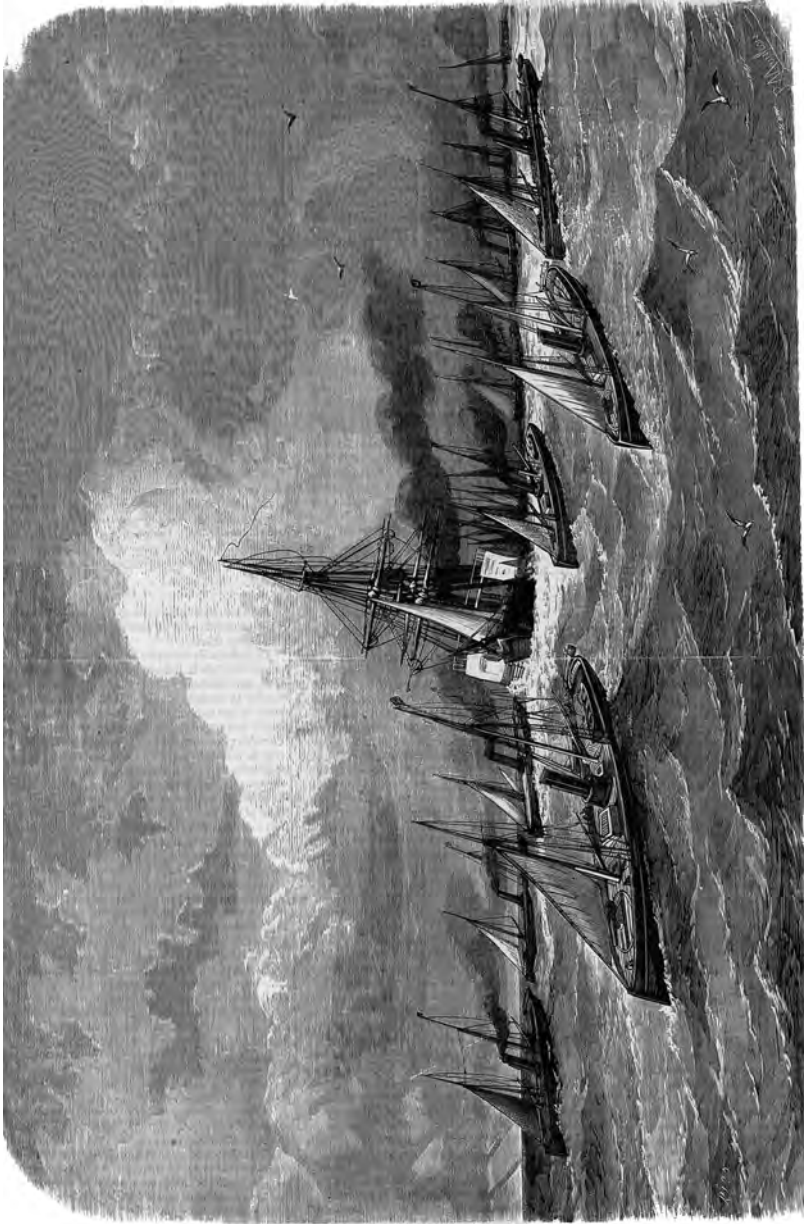
El 23 de noviembre de 1869 arribó a Nueva York, con objeto de escoltar a trece de las cañoneras clase Ericcson construidas en Estados Unidos en su viaje a Cuba, para meses más tarde verificar otro viaje a Venezuela transportando a varias familias españolas que querían fijar su residencia en Cuba. Al parecer, ese mismo año se le cambiaron de nuevo las calderas.

En 1872, y con el mando interino de Segismundo Bermejo y Merelo (futuro ministro de Marina), fue el buque encargado de custodiar al vapor filibustero *Virginia* en Puerto Cabello, donde tuvo que advertir al capitán de un buque norteamericano de que no intentara tomarlo a remolque o convoyarlo a su país pues, en otro caso, abriría fuego. En agosto del mismo año regresaría a la Península.

En julio de 1876 se recorrió en firme su casco en el arsenal de La Habana, verificando hasta su naufragio varios cruceros por las Antillas.

Los motivos de su viaje a la Península

En el año en que emprendió el viaje que precipitaría su fin se encontraba basado en San Juan de Puerto Rico; y, aunque su arboladura se encontraba en



- NÚMERO 1 REICSON,
2 ARTURO,
3 RAFAEL,
4 JUAN,
5 JAVIER,
6 CORTINELA,
- NÚMERO 7 GUARDIAN,
8 YUCA,
9 ANTONIO,
10 DESARDO,
11 ESCO,
12 DISTRELLO,
- NÚMERO 13 CONTRAMARINERÍA,
14 SALVADOR,
15 CELAQUE,
16 JERBEL,
17 CALADOR,
- NÚMERO 18 CALDERE,
19 GACELA,
20 TELORAMA,
21 CALLAO,
22 CALDO,
23 JARDIN,
24 JARDIN,
- NÚMERO 25 CABRE,
26 ALAMA,
27 DESOBRADOR,
28 CALDO,
29 FACHA,
30 DARDO,

LAS CAÑONERAS ESPAÑOLAS ESCOLTADAS POR EL VAPOR "PIZARRO".

Las cañoneras españolas escoltadas por el vapor *Pizarro*. La Ilustración Española y Americana



Sr. D. JOAQUÍN M.ª LAZAGA Y GARAY
CAPITÁN DE NAVÍO DE PRIMERA CLASE.

Joaquín M.^a Lazaga y Garay. *La Ilustración Española y Americana*

buen estado, tanto las jarcias fijas como su casco presentaban algunas deficiencias, si bien el verdadero talón de Aquiles del buque estaba en sus calderas. El deplorable estado de estas hacía que fueran incapaces de generar más de seis libras de presión, lo cual provocaba que fuera incapaz de ir a más de seis nudos de velocidad máxima. Tomada por la superioridad la decisión de reemplazarlas, y teniendo en cuenta lo onerosa que había sido para el Erario la reparación del vapor *Hernán Cortés* (100.000 pesos), se decidió, en contra de la opinión del ingeniero jefe de 1.^a clase del arsenal de La Habana Faustino Abascal López, que dichos trabajos fueran realizados en Vigo.

De esta manera, el 12 de julio de 1878 el ministro de Marina, con el fin de que el buque evitara la época de huracanes (agosto-octubre), dirigió al comandante general del apostadero de La Habana el siguiente telegrama: «Ordene V.E. por telégrafo que vapor Pizarro salga para Vigo con urgencia, limpiando fondos en San Thomas rápidamente...».

Trasladada al día siguiente la orden urgente de zarpar tanto al comandante de Marina de Puerto Rico como a su comandante, el capitán de fragata Olimpio María Aguado y de Rojas (6), tras solicitar el primero 15.000 duros de las «cajas» de las islas para alistar el buque (7) y pago de la carena, la contestación del Tesoro fue que aquellas estaban «exhaustas» y que no era posible «atender ni a muchas de las obligaciones de primera necesidad de las islas». Lo curioso es que, hasta ese momento, los fondos necesarios para el sostenimiento del buque siempre se habían librado sin dilación.

El dinero, pues, tenía que venir de Cuba, por lo que hasta el 8 de agosto, día en que desde La Habana se garantizó su libramiento, el buque no pudo aprestarse para verificar el viaje.

(6) Ingresó en la Armada en el año 1848. El 14 de agosto de 1863 se le promueve a teniente de navío. El 13 de febrero de 1865 fue nombrado ayudante de derrota de la fragata *Esperanza*. El 14 de diciembre de 1866 se dispuso su embarque en el vapor *Lepanto*. Teniente de navío de 1.^a clase en 1865, por resolución del Ministerio de Marina de 18 de diciembre de 1867 fue nombrado ayudante del distrito de primera clase de Masnou. Ascendió a capitán de fragata el 24 de febrero de 1873.

(7) En este importe se incluían las pagas de personal y la compra de víveres, pertrechos y carbón.

Por fin, a las cinco de la tarde del día siguiente, pudo el *Pizarro* entrar en el dique flotante, tras haber solicitado por vía telegráfica su comandante, el citado Aguado y de Rojas, turno para entrar en él.

La plana mayor del buque estaba integrada, en calidad de segundo, por el teniente de navío de 1.^a clase Joaquín Lazaga, el teniente de navío Luis Ibáñez, los alféreces de navío Enrique Capriles y Manuel Godínez, el contador Luis Cueto, el médico Joaquín Mascaró, el capellán Luis Yebra y el 1.^{er} maquinista Juan Carbó. La dotación se completaba con 16 clases y 126 marineros. También iba a bordo un único pasajero.

Las órdenes especificaban que tras la carena debía hacer escala en Fayal (Azores), con objeto de reabastecerse de combustible, para luego dirigirse a Vigo. Si, llegado el caso, el consumo de carbón fuera excesivo, se le permitía tomarlo en Bermudas.

El buque se encontraba, en general, en buen estado. Su casco hacía de 10 a 14 pulgadas de agua a las veinticuatro horas, algo normal para un barco de sus años y que, desde luego, no representaba ninguna amenaza a su estanqueidad. Tanto sus aforros como las cuadernas estaban en perfectas condiciones. Su arboladura también presentaba buen aspecto, y las bombas de achique funcionaban bien, excepto la de la patente Danton, que se encontraba en el sollado.

A pesar de las buenas condiciones meteorológicas, el buque no llegó al puerto de «San Thomas» hasta las tres de la tarde del día 10, debido a que la velocidad máxima que logró alcanzar durante momentos concretos de la travesía fue de cinco nudos.

Pasó de inmediato al dique, pues aquel se encontraba sumergido para recibirlo, quedando en seco a las ocho y media de la noche.

Cuando al día siguiente se pudo reconocer su casco, aquel se encontraba repleto de todo un muestrario de fauna y flora marinas, a consecuencia de la prolongada permanencia del buque en las aguas cálidas puertorriqueñas.

Llegada la noche, el mal tiempo hizo que, a toda prisa, se apuntalaran las escoras y se calaran sus masteleros; y, aunque se llegó a sopesar la posibilidad de que se inundara el buque para que quedara zafado de él, en vista de que la integridad de la nave en aquella situación peligraba, el tiempo cambió y no hubo necesidad de ello.

Prosiguieron, pues, los trabajos de su recorrida hasta que se terminaron. Encargado el segundo comandante del buque de reconocer el casco junto al ingeniero del dique, dos de sus maestros y un carpintero y un calafate de a bordo, se levantó también el forro de cobre en diez puntos distintos, con el fin de ver el estado de la madera de la obra viva, y se comprobó que estaba en buenas condiciones.

Una vez salió del dique flotante, y sin pérdida de tiempo, su comandante ordenó que se repusiera la aguada y carbón hasta ese momento consumidas, aparejando el miércoles 13 de agosto con rumbo a Fayal.

Tras tres días de tranquila travesía, de la caldera proel de estribor comenzó a salirse el agua, por lo que tuvo que ser apagada. A las pocas horas, y por

idéntica circunstancia, quedó inoperativa la de proa, y cuarenta y ocho horas después se vació la de popa pero, al repararse la primera que se había averiado, se decidió continuar viaje en cuanto hubo viento a favor. El caso es que, a pesar de todos los esfuerzos, la otra caldera de popa no pudo volver a ponerse en servicio, mientras que la única que hasta ese momento no había dado problemas dejaría de funcionar. Ni el comandante ni su segundo daban crédito a lo que estaba ocurriendo, pues una cosa es que las calderas estuvieran en mal estado, y otra que quedaran casi todas inoperativas a la vez.

El comandante entonces decidió convocar una Junta de Oficiales, en la que tras exponerles que el buque carecía casi de propulsión propia, en su concepto se planteaban sólo dos opciones: o volver a «San Thomas» o Puerto Rico, o poner rumbo a las islas Bermudas con el objeto de ir a reparar al arsenal de San Jorge. Como lo primero no era factible al existir vientos desfavorables, se decidió poner rumbo a las Bermudas, adonde se llegó el día 22, quedando el buque fondeado fuera de puntas del puerto de San Jorge al ser informados por el práctico de la prohibición de amarrar en él hasta que no se tuviera la autorización expresa del gobernador.

El caso fue que, enviado un oficial a entrevistarse con el vicecónsul para informarle de la comprometida situación en que se encontraba el buque, este enviaría una nota al gobernador expresando la más enérgica protesta por el hecho de obligarle a dilatar su entrada en aquellas circunstancias, a lo que la máxima autoridad de la isla contestó pidiendo disculpas e informando de que dicho práctico sería castigado por su modo de proceder. De esta manera, a últimas horas de la tarde ya, el *Pizarro* embocó el puerto, quedando amarrado frente al muelle de carbón.

Al poco de haberse apagado y vaciado las calderas, se declaró una inundación en la sentina, que a las tres horas de ser detectada alcanzaba una altura de 1,70 metros.

Como, con las bombas de achique, la dotación a duras penas podía contener la inundación, se decidió que aquella se colocara en cadena para que, manualmente y por medio de cubos, se extrajera de manera más rápida el agua. Gracias a ello, nueve horas más tarde el nivel no superaba los 15 centímetros.

Con el fin de comprobar la estanqueidad del casco, el comandante ordenó al día siguiente que fuera reconocido con exhaustividad, pero no se encontró boquete alguno en él. De hecho, el buque, una vez achicado, volvió a hacer las normales 14 pulgadas de agua en veinticuatro horas que hacía cuando salió de Puerto Rico. El suceso se achacó a que alguien de la dotación había abierto por equivocación el grifo de inundación.

Los días siguientes se dedicaron a la composición de las calderas, si bien desde el primer momento los operarios que procedieron a ello advirtieron de que por su deplorable estado no podían responder por completo de su reparación.

El día 31 la isla fue azotada por un huracán, por lo que el buque se tuvo que aguantar como pudo con las anclas.

Por fin, en la mañana del día 5 de septiembre se probaron las calderas, y tras comprobar el comandante su correcto funcionamiento, convocó una nueva junta de oficiales, con la presencia del 1.º maquinista, para plantear la conveniencia o no de continuar viaje, dado lo avanzado de la estación y el peligro evidente de toparse durante la navegación con otro huracán.

Se decidió por unanimidad continuar en demanda de la Península, atendiendo a que el buque se encontraba suficientemente estanco y con sus calderas reparadas, a la vez que se aprobó la compra de una nueva bomba de achique con el fin de suplir a la defectuosa, por lo que dos días después se alejó de las Bermudas con el «barómetro alto, mar llana y ventolina del O.»

El naufragio

El día 9 comenzó a bajar el barómetro y, como consecuencia de ello, las condiciones meteorológicas fueron empeorando, lo que hizo que el buque, poco a poco, embarcara más y más agua. A las 20.00, el maquinista saliente de guardia informó al comandante de que la inundación había aumentado de manera preocupante, y que las bombas en funcionamiento no conseguían reducirla. Debido a ello se pusieron en funcionamiento tanto la circular del sollado como el bombillo de contraincendios, con lo que el nivel de aquella bajó poco a poco.

Sobre las 22.00, la mar se convirtió en arbolada, y dos horas más tarde, a causa de un fuerte balance, el buque embarcó una gran cantidad de agua. Ante la crítica situación, el comandante llamaría a *abor y estribor de guardia*, poniéndose en funcionamiento todas las bombas de achique disponibles. Aun así, no se podía evitar que en el buque se filtraran 50 pulgadas a la hora. Por ello, toda la dotación, salvo la imprescindible para la maniobra, se empleó en sacar el agua de forma manual.

El comandante sabía que, en estas condiciones, un fallo en la planta motriz era sinónimo de naufragio, y los maquinistas, a pesar de que a las cuatro de la madrugada ya del día 10 trabajaban con el agua hasta la cintura, no cesaron en su empeño de avivar los fuegos de las calderas, ante las accidentales entradas de agua que se producían tras los bandazos de la nave, a merced de las olas. De hecho, cuando esto ocurría no dudaban en recurrir al aguarrás para que no se apagaran.

Pero, a pesar de todos estos esfuerzos, no se pudo evitar que a las seis de la mañana el agua alcanzara la corona de los hornos, la cual, al apagarse, provocó que la máquina —y, por consiguiente, las dos bombas de achique de dependían de ella— se parara.

Condenado de esta manera el buque a ser tragado por la mar, pues sin estos elementos de achique la inundación era incontenible, Aguado decidió convocar una nueva junta de oficiales con objeto de consensuar las medidas a adoptar para retrasar todo lo posible el inevitable final. Se acordó taponar el tubo



Punto exacto (según coordenadas) donde naufragó el *Pizarro*. Google Maps.

de descarga (8), y solo en el caso de que a pesar de ello no se redujera la inundación, se «levantaría la capa», con objeto de que la nave se acercara a la ruta de paso de los buques que navegaban desde Europa. Además, a fin de aligerar el barco, se tomó la determinación de arrojar por la borda todo lo que no fuera imprescindible, como la artillería, anclas, piezas de repuesto de la máquina y, si fuera necesario, hasta el equipaje de la gente.

Como el taponamiento del tubo de descarga no tuvo ningún efecto, Aguada preparó todo para levantar la capa. Según el citado Joaquín M.^a Lazaga, la maniobra se verificó de la siguiente manera:

«Fue izada a su sitio la verga de trinquete con su vela enjuncada; se cubrieron las escotillas lo mejor que se pudo, tendiéndose andariveles para que nos sirvieran de asidero; por último se pusieron marineros con hachas al pie del palo mayor y en las inmediaciones de los acolladores de barlovento, para derribarlo o picarlo si como era posible quedaba el vapor dormido en la arribada. Cargado el cangrejo mayor, acuartelada la trinquetilla y cazado a barlovento cuanto fue posible, el cangrejo de proa, dio el Comandante la voz de ¡andar! ¡Momento solemne y de sin igual expectación! El barco (...) obedeció al timón como el más fino clipper, abrió el viento tres cuartas más por estribor, se descargó el trinquete redondo, y sin más contratiempo que la pérdida de los bacalao del tambor de barlovento, con las cocinas y jardines que sobre ellos se asentaban consumó el *Pizarro* brillantemente la atrevida arribada, hasta quedar arrumbado N.N.O...»

(8) Para realizar aquella operación se presentaron como voluntarios los cabos de mar Rafael Mateo y Francisco Álvarez Prieto.

Luego se procedió a tirar por la borda los pesos, lo cual hizo que el buque solo volviera a embarcar 50 pulgadas a la hora, circunstancia que permitió aplazar algunas horas el naufragio.

Con la tarde llegaría una mejoría sensible del tiempo y un nuevo problema: la bomba de achique Danton dejó de funcionar, por lo que solo quedaba en servicio la adquirida en Bermudas.

Ante la inminencia de la catástrofe, Aguado convocó a sus oficiales a una nueva junta con objeto de preguntarles si podían sugerirle algún medio más que ayudara a mantener la flotabilidad, a lo que todos contestaron que nada quedaba por hacer. En vista de ello, ordenó la construcción de una balsa con capacidad para 30 personas y el apresto de los cuatro botes disponibles. Además, dispuso que en todas estas embarcaciones se embarcaran dos barriles de agua, uno de galleta, faroles, una brújula, un sextante, una carta, cohetes, bengalas, mantas (9) y una bandera nacional. La idea era que en los botes, con capacidad para 20 personas, se embarcaran un total de treinta y una; que en la balsa entraran los 29 hombres restantes, y que, una vez todas en el agua, fueran los botes los encargados de remolcar la balsa hasta la ruta por la que pasaban los buques.

Al llegar la noche, todo estaba listo para proceder al abandono del buque. A las dos de la madrugada del día 11 ya se encontraban completamente inundadas todas las cámaras y el sollado; solo la cubierta alta permanecía a flote. Una hora más tarde, la última bomba de achique dejó de funcionar, de manera que el abandono del buque era inminente. Aguado, no obstante, prefería verificar la maniobra de transbordo a los botes y la balsa de amanecida, si el barco lograba aguantar hasta entonces.

Pero, tan solo media hora más tarde, el comandante llamaría a la voz a su segundo, para señalarle un bulto confuso que había divisado por la banda de estribor. Al quedar de acuerdo ambos en que se trataba de un buque, media hora más tarde se dio la voz de «barco a la vista», por lo que se hizo sonar la campana y se prendieron bengalas y cohetes para captar la atención de aquel.

La nave en cuestión, el brick-barca de matrícula genovesa *Carlo Frugoni*, habiéndose percatado de la difícil situación que atravesaba el *Pizarro*, navegaba en demanda de él. Mientras, desde el vapor, su comandante ordenó preparar un bote con objeto de comunicar al capitán del *Frugoni* la urgencia del socorro. Para ello se ofreció voluntario el alférez de navío Enrique Capriles, que dominaba el inglés, el francés y el italiano. Pero, cuando arrió el bote, el buque salvador había desaparecido en la oscuridad de la noche. No obstante, salieron en su búsqueda, quedando el resto de los hombres a la expectativa de que levantara el día.

Sin embargo, la amanecida no desveló ni el paradero de la nave italiana ni el del bote que había zarpado en su demanda, por lo que Aguada decidió el abandono de la nave. Pero, cuando se ultimaban los preparativos para ello, apareció por barlovento el buque. Entonces, Aguada ordenó izar, amorrónada,

(9) Las mantas no solo servirían como abrigo para los naufragos sino, llegado el caso, empapadas de agua de mar y puestas sobre sus cuerpos desnudos, también para calmar su sed.



Esta ilustración, prácticamente coetánea al suceso, nos puede hacer una idea del momento en el que la dotación del *Pizarro* decide abandonarlo. Ilustración colección del autor

la bandera de combate del *Pizarro*, y entre los palos mayor y trinquete, la señal del código internacional «el barco se va a pique», «necesito pronto auxilio». La respuesta fue la esperada, y el capitán italiano, Giuglio Frugoni, maniobró para quedarse en facha a sotavento del vapor español, a cinco cables de distancia. Fue en ese momento cuando desde el *Pizarro* se advirtió que los tripulantes del bote estaban a salvo a bordo del *Frugoni*, al verlos saludando desde las regatas y las jarcias —habían sido recogidos por los italianos al poco de amanecer.

Así pues, todo estaba preparado para la evacuación, pero antes Aguada decidió convocar una última junta, con el fin de saber si a alguno de sus

oficiales tenía algo que objetar a la decisión de abandonar el *Pizarro* o alguna idea para salvar el buque. Todos estuvieron conformes en abandonarlo, de modo que, sin más demora, se procedió a ejecutar lo decidido.

Aparte de la dotación, el comandante ordenó salvar algunos barriles de agua, sacos de galleta, el dinero que custodiaba a bordo, las libretas y fondos de los marineros y soldados, el cuaderno de bitácora, los cronómetros y el libro de claves reservadas. Debido a la mala mar aún reinante, la operación, que dio comienzo sobre las siete de la mañana, no fue ni mucho menos sencilla pues, tal y como narró en su parte oficial Aguado,

«... Inmediatamente dispuse fuera el segundo comandante a bordo del buque italiano para que hubiera orden a la llegada de los naufragos y regresaran los botes enseguida de dejar a unos para recoger a otros y se verificase el trasbordo lo más pronto posible; al efecto se arrió el primer bote, para lo cual se orzó cuanto fue posible, pues el *Pizarro* no gobernaba y al arriar dicha embarcación le cogió un golpe de mar y arrojada contra el costado con gran violencia, quedó abierta de tal modo que se fue a pique a los pocos momentos, más el segundo comandante que se había embarcado en el bote, sufrió tan fuerte contusión que lo subieron los marineros a cubierta sin sentido, siendo auxiliado en el acto por el médico y volvió en sí; al momento se arrió el segundo bote sin novedad y se embarcó en él y con un número proporcionado de hombres se trasladó al barco italiano y empezó el trasbordo...».

A pesar de que el salvamento de la gente fue desesperadamente lento, ya que duró unas seis horas, por fin, a la 13.40, Aguado, en su calidad de último hombre a bordo, abandonaría el buque en la canoa llevándose bajo el brazo el cuadro de la Virgen del Carmen.

Una vez a bordo del *Carlo Frugoni*, y tras comprobar que los 152 miembros de su dotación se encontraban a salvo, pidió a Frugoni que se mantuviera en las inmediaciones del *Pizarro* hasta que se hundiera.

El *Pizarro* sería tragado por las aguas horas después, ya caída la tarde, en las coordenadas 35° 35' N y 57° 7' O. El *Carlo Frugoni*, entonces, puso proa a Delaware, donde fondeó sin mayor novedad al atardecer del día 18.

La sumaria instruida en la averiguación de los hechos

La noticia del naufragio llegó rápidamente a la Península (10), y en la sesión del Congreso celebrada el día 31 de octubre, el diputado Leopoldo Alba Salcedo realizó una interpelación al ministro de Marina acerca del suceso, que achacaba a la falta de potencia del vapor y al «descuido en que

(10) Aguado, nada más llegar a puerto, se dirigió al cercano pueblecito de Lewes para telegrafiar al ministro de Marina, al embajador en Washington, al comandante general del apostadero de La Habana y al jefe de la Comisión de Marina de EE.UU. con el fin de dar parte de lo ocurrido. La dotación fue repatriada a La Habana, vía Nueva York.

se encontraba este barco, el cual no se hallaba, en opinión de los prácticos, en disposición de hacer la expedición a San Thomas a Puerto Rico, no sin antes hubiera sido carenado». El ministro negó que la pérdida del buque fuera atribuible a su estado, a sus muchos años de servicio o a la impericia de su comandante, señalando que el suceso había sido fruto de un mar embravecido.

El consejo de guerra de oficiales generales, reunido en La Habana el 7 de enero de 1879, dio comienzo al proceso, que se prolongaría hasta el 2 de abril siguiente, cuando, por unanimidad, absolvería al comandante del *Pizarro* de «toda culpa y pena», al entender que la pérdida del buque había obedecido a «un desgraciado e inevitable accidente de mar». Refrendada aquella resolución por real orden de 30 de junio de 1879, el 2 de julio el Ministerio de Marina resolvió, por medio de otra real orden, que a su comandante «no le sirviera de nota en su carrera la pérdida del vapor».

Ya en el mes de agosto, el Ministerio, y en virtud de una nueva real orden, dio las gracias, por su conducta en el naufragio, a los jefes, oficiales e individuos del vapor, a quienes se recompensó con la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo. Mientras se instruyó el proceso, el gobernador general de Cuba informó al ministro de Ultramar de la conducta tanto del capitán como del piloto (Pablo Tomassini) del *Carlo Frugoni*, pidiendo que fueran recompensados (11) por el salvamento. Accediendo a la petición, el Ministerio de Marina, en virtud de las reales órdenes de 4 y 6 de noviembre de 1879, les concedió sendas Cruces del Mérito Naval, de primera y segunda clase, respectivamente. Además, y gracias a la suscripción que se realizó entre los generales, jefes y oficiales de todos los cuerpos de la Armada, Giuglio Frugoni recibió como regalo un quintante con pie y horizonte artificial, un anteojo dedicado, un cronómetro marino Losada también dedicado, un álbum de cartas marinas realizado por la Dirección de Hidrografía y un reloj de señora (para su mujer, quien, encontrándose a bordo, atendió y dio de comer a los naufragos) con incrustaciones de oro y plata.

El peor parado fue el segundo maquinista del buque, quien al parecer perdió la razón a causa de la gran impresión que le causó el suceso (12).

Fuentes

Bibliografía

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada española del siglo XIX. La Marina isabelina (1834-1867)*. Edición del autor, Madrid, 2012.

(11) Debemos señalar que, en Delaware, al capitán de fragata Juan N. Montojo se le abonó de inmediato, de manos del jefe de la Comisión de Marina de EE.UU., el valor de la comida consumida y el de los pasajes de la dotación con arreglo a la tarifa que regía en la Compañía Transatlántica.

(12) Véase la página 3 del diario *La Crónica de Cataluña* en su edición del jueves 14 de noviembre de 1878.

EL NAUFRAGIO DEL VAPOR DE RUEDAS PIZARRO EL 11 DE SEPTIEMBRE ...

LAZAGA Y GARAY, Joaquín María: *El naufragio del Pizarro. Recuerdos de mi vida de mar.* Madrid, 1903.

VEGA, Antonio de la: *La propulsión mecánica en la Armada.* Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1986.

Publicaciones oficiales

Diario de Sesiones, Congreso de los Diputados.

Publicaciones periódicas

— *El Imparcial*

— *El Mundo Naval Ilustrado* (edición de 15 de septiembre de 1897)

— *La Crónica de Cataluña* (edición del jueves 14 de noviembre de 1878)

— *La Ilustración Española y Americana* (edición del día 8/10/1878)

— *La Opinión* (edición del día 15/12/1889).

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 Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28014 Madrid), así como 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 4 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: ihcn@fn.mde.es

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

A propósito de la historia de los buques submarinos

FIELES a los criterios con que incluimos en la REVISTA en su día esta sección de La Historia Viva, presentamos en este número un listado de los inventores que a lo largo de la historia dedicaron su atención a los buques submarinos. Idea probablemente oculta en las profundidades de la mente humana, reflejada en la misma mitología: el deseo del hombre de nadar como los peces y de volar como los pájaros. La lista está entresacada de una conferencia que el capitán de navío Víctor M.^a Concas y Palau pronunció en el Casino Militar (Centro del Ejército y de la Armada) en Madrid, en el Curso de Estudios Militares de Marina, durante el año académico 1903-1904, titulada «Concepto general de la Marina moderna».

Repasemos la historia.

«El primero que en la Historia habla de submarinos es Aristóteles, quien dice que el año 332 antes de J.C., Alejandro el Grande usó una campana de bucear en el sitio de Tiro.

En 1150, un historiador árabe llamado Bohaddin dice que un buzo entró en Tolemaida por medio de un aparato submarino, estando aquella sitiada.

En 1538 se probó un aparato en Toledo, ante el emperador Carlos V.

En 1580 un inglés, Bourne, inventó un submarino que aumentaba y disminuía de volumen por medio de unos tornillos movidos a mano, como se ha hecho bajo el mismo principio dos siglos después; y en 1605 Pegelius inventó otro submarino, del que no hay detalles.

En 1820 el holandés Cornelius van Drebel construyó el primer submarino, ya más parecido a los actuales, al que siguieron dos más, y cuyo secreto principal era un líquido que purificaba el aire corrompido, para hacerlo otra vez respirable. El submarino se movía por remos.

En 1635 dos frailes de la Orden de los Mínimos, los padres Mersenne y Fournier, presentaron un proyecto de submarino, que no se construyó, pero que es un punto de partida notabilísimo en la historia, pues fueron los primeros que propusieron que se hiciera un casco metálico, en lugar de madera como hasta entonces y mucho después; que la forma del casco fuera pisciforme, y que se colocara su

cañón con la boca firme en una abertura del costado, con una válvula sobre la que actuaba el retroceso, de modo que tapaba el cañón después del disparo; todo lo que, dada la fecha de 1634, bien merece el calificativo de extraordinario.

Barrie, en 1680, el obispo Wilkens, en 1640 y el ingeniero francés De Sou en 1654, fueron inventores de otros tantos submarinos.

En 1680 Borrell inventó uno al que se fijaban unas cuantas botas de vino a las que por compresión se las vaciaba para que, disminuyendo el peso a bordo, pudiera el buque volver a la superficie.

Hubo nuevos proyectos en 1685, 1688, 1691, y un tal Holland, del mismo apellido que el de hoy, inventó otro submarino; en este mismo año un tal Evance sacó patente de otro; en 1694, nueva invención. En 1715 se construyó otro de cobre inventado por Lethbridge, que se usó en 1720 en Vigo (Galicia) en la busca de los célebres galeones; y en 1733, en el puerto de Marsella.

En 1747 inventó Symons un submarino, que hoy ofrece la particularidad de ser el primero del que existen dibujos

En 1763, Day inventó otro submarino, en el que se ahogó en 1774 en el puerto de Plymouth.

En 1773 aparece ya un submarino con algunas más condiciones inventado por un norteamericano, Bushnell, al que este nombró *La Tortuga*; fue el primero (*sic*) que tuvo un peso de plomo de seguridad para desprenderlo en caso de peligro. Este submarino realizó un ataque durante la guerra de la independencia norteamericana contra la fragata inglesa *Eagle* fondeada en la boca de Nueva York, ataque que no tuvo resultado porque el torpedo que llevaba tenía que atornillarse a los fondos del buque, y como este estaba forrado de cobre, cosa aún no generalizada entonces, no pudo realizarlo, estallando el torpedo a distancia de la fragata, cuya tripulación escapó con solo el susto consiguiente.

En 1780, Valmer, presentó un proyecto de submarino y otro Beaugenet; en 1795, uno Armand Maiziere y en 1796, otro un tal Fabre».

Nuestro capitán de navío hace un alto aquí para abrir las puertas a una nueva época. Continúa:

«Llegamos a la época de Robert Fulton, el famoso inventor (*sic*) de la navegación a vapor, con cuya invención nos entretendremos algo, por ser de quien fue Fulton ofreció los planos de un submarino al Gobierno francés, y, aunque la Comisión lo aprobó, el ministro de Marina los rechazó sin apelación. Acudió entonces al Gobierno holandés, quien tampoco le hizo caso, hasta que en 1800 presentó su proyecto al primer cónsul Bonaparte, quien nombró una comisión en la que figuraba el famoso Laplace, sin perjuicio de darle 10.000 francos para construir el submarino, al que le puso el nombre de *Nautilus*.

En mayo de 1801 hizo sus pruebas en el Sena, en París, y después en Brest, al parecer con éxito completo, a pesar de que el ministro de Marina y el prefecto (capitán general) del Departamento rechazaron la invención, “porque los que fuesen en el submarino y aquellos que fuesen embarcados morirían todos, y esto no podría ser una muerte digna”, escrúpulos y razonamientos que no son ciertamente los del día.

Rechazo de Fulton en Francia y después en Inglaterra; construyó en 1814 el submarino *Mute*, cuyas pruebas no llegaron a terminarse por haber muerto en el intermedio el inventor.

En 1801, Hodman; en 1807, Klinger; en 1809, Couëssin; en 1821, Jonson; y en 1823, Shuldham, todos ellos llegaron a construir y a probar submarinos de su invención, de los que el de Johnson fue ofrecido al Gobierno español.

En 1825, Montgery presentó los planos de un submarino, que no llegó a construirse, y lo mismo sucedió en 1852, al general Boisseroles con otro de su invención.

En 1827, un magistrado francés, llamado Cervo, hizo pruebas con un submarino esférico, no volviendo jamás a la superficie, suponiéndose que la presión del agua aplastó la embarcación.

En 1832 y 35 se hicieron las pruebas de un submarino inventado por Mr. Villeroi, en las que lo más notable fue que asistió a ellas, siendo muy joven, Mr. Gustave Zedé, hoy de renombre universal en cuestión de submarinos.

En 1834, un doctor de Miens, Mr. Petit, hizo pruebas con un submarino de su invención, en las que pereció adherido al fango.

En 1840 se presentó un nuevo proyecto debido a D'Aubusson, y en 1842, con motivo de unos trabajos verificados para sacar una fragata sumergida, Mr. Payerne ensayó bucear uniendo dos campanas de buzo cargadas con aire a catorce atmósferas, de lo que partió la idea que aún hoy se aprovecha de renovar el aire de los submarinos con aire comprimido; y, al efecto, en unión de un tal Mr. Bouet, presentó un submarino llamado el *Hidrostató*, que no dio resultado, pero el inventor volvió al origen de su trabajo, y como campana de bucear prestó grandes servicios en la construcción de los rompeolas de Cherburgo y de Brest.

En 1851, un zapatero norteamericano llamado Philips construyó un submarino, en el que pereció en una prueba en el lago Erie, sin duda por haberse sumergido a más profundidad de la que estaba calculada. En este mismo año, un francés, Alexandre, y otro, Bigar, presentaron dos nuevos proyectos de submarinos, que no llegaron a construirse».

Aquí, de nuevo, el conferenciante hace un alto para precisar que cierra la época de los que él llama «soñadores», y no porque de aquí en adelante, nos dice, deje de haber un buen número de estos, sino porque «en lo sucesivo los demás submarinos, aunque no sean fruto de la ciencia, aprovechan los adelantos de la industria moderna, ya muy adelantada», y por eso les atribuye un concepto diferente, calificándolos de «primitivos».

En la fecha en que se ha escrito lo anterior, 1903-1904, el conferenciante, capitán de navío Víctor Concas, consideró que lo expuesto más arriba era ya un capítulo del pasado. No obstante, nadie puede asegurar que no pueda surgir en cualquier momento un nuevo «soñador» que añadir a la lista y que suscite nuevas dudas a esta cuestión de los primeros. Ese es el riesgo que se corre al pronunciarse tajantemente cuando se habla de historia. De hecho, se ha dejado en el tintero a Cosme García, a Ayanz, a Isidoro Cavanyes y José Luis Díez..., todos ellos coetáneos de Peral. Y a algún otro como Pedro Ángel de Albizu, arquitecto mayor de Cádiz, que en 1793 presentó una máquina para usar dentro el agua en los puertos del reino.

La intención de Concas al dividir el tema en dos épocas, la antigua y la moderna, era disertar sobre las condiciones de los submarinos y sus graves problemas «haciéndolo de una vez para todos», con objeto de abreviar la que se presentaba como una larga conferencia. Nosotros la dejamos aquí por cuestiones de espacio; pero el conferenciante, incansable, continúa con otra larga

lista, en la que los inventores «modernos» son enjuiciados por él, unos más que otros. Así se contemplan:

Mr. Payerne (1842), Bauer (1850-1851), Mr. Marie Davy (1854), Cambez, Bassompiere, Anon, Picot y Gueraut, todos en la fecha anterior, Scott-Russell, Babbage, Spiridinoff, Vilcoq, Deschamps, Nasmyh, Althabegoity, Newton, Scheltema-Beduin, Hubaul, Conseil, Van Elven (1859), Mr. Masson (1859), Riou (1861), Narciso Monturiol (1860), Villeroy (1862), Alstil (1863), Mr. Burgeois (1863), Brun, Mr. Flach, Hallet (1867), Alexandrowski (1867), Vogel (1869), M. Barbour (1869), Lacomme (1869), Mr. Constantin (1870), Mr. Tommasi (1876), Drzewwiecki (1877), Jones, Olivier, Tompson, Watson, Woodhouse, Surman, Garrett (1878), Mortensen (1879), Mr. Leggo (1879), Lambert, Ivernau, Berkley (1880), Hotchkiss (1880), Nordennfelt (1881), Genoud, Lagane, Teodorasco (1882), Davies (1882), Telescheff (1882), Arnold (1882), Blakesley (1882), Tuck (1882), Cambell, Ash, Jaquemin Boucher, Morhand, Larrain, Degener número 2, Welch, Waddington, Mr. Flais (1885), Watkins, Rundle, Allen, Toureau, Brin, Chapman, D'Allest, Lecaudey, Cazaus (1886), Burgal, Stenhouse, Fenoulhet, Poore, Storey, Middleton, Hovgard, Noury, Gimnote de Zéde, Pool, Apostoloff, Cavett, Barton (1890), Higgins (1890), Mc Dougall (1890), Middleton (1891), Mr. Thomas (1891), Souza, Strickland (1892), Abatti (1882), Auer (1882), Goubet (1882), Baker, Van Witten, Schwann (1892), Haidon de Ohio (1883), Sebastián Lacavalerie, Rogers, Pozo, Freeze, Gawn Allez (1895), Isaac Peral (1887), Gathman, Vasel, Templo, Philippeau, Pozzo, Shaw, Hindsdale, Moller (1888), Mac Laine (1888), Paul, Tuck (1885), Urzúa, Cruzat, Horman, Afkinson (1899), Hoffmann, Hudson Maxim (1899), Arglés (1901), Howard (1901), Gómez (1901), Recaldini, Mello Márquez, Bernon, Kampfe, Bowkoon, Zacovenko, Ponthus, Moriarty, Burger, Buscanovich, Burgoyne, Enroth, Fontes, Dupuy de Lôme, Romazotti (1890) y Laubeuf.

Ante esta lista interminable —«todos coetáneos de Isaac Peral»—, Concas pide perdón por «esta pesadísima relación de nombres» y resalta que es indiscutible que el mundo entero se haya ocupado y se ocupe de la navegación submarina, «y eso que aún falta lo más importantes como son los submarinos franceses...»

Nosotros la dejamos así.

NOTICIAS GENERALES

Curso monográfico «La Armada en la historia de España». Madrid (España)

Organizado por la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), en su Universidad para los Mayores, se ha

programado un curso monográfico con el título «La Armada en la historia de España», para desarrollar en 2018-2019, del 8 de octubre de 2018 al 23 de abril de 2019.

El curso, coordinado por Enrique Martínez Ruiz, profesor doctor de la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), tiene por objeto «ofrecer una panorámica de la Armada española en la Historia de España, desde los tiempos de al-Ándalus y las organizaciones navales medievales hasta nuestros días, poniendo de relieve lo más significativo de nuestro pasado naval, donde se desarrollaron episodios de indudable trascendencia no solo para España, sino también para todo el mundo».

Como consta en la organización, «en el curso también se tienen en cuenta aspectos orgánicos de nuestra Armada, que van evolucionando a medida que pasa el tiempo; la vida abordo igualmente es objeto de atención y las distintas vertientes de la logística necesaria para la organización y preparación de las flotas y navíos».

El curso consta de 22 periodos lectivos y de dos visitas culturales, y el programa previsto es el que sigue:

Antecedentes históricos de la Armada española

8 de octubre de 2018

Después de los actos de bienvenida y de la presentación del curso, se impartirá la conferencia «La Marina de al-Ándalus. La Marina de Castilla», por Pedro Perales Garat, capitán de fragata.

15 de octubre de 2018

«La Marina de Aragón. La expansión de Reino de Aragón», por Pedro Perales Garat.

22 de octubre de 2018

«De la galera y la nao al galeón; tipos de barcos en el Mediterráneo y el Atlántico», por Enrique Martínez Ruiz, profesor doctor de la UCM y consejero colaborador del IHCN.

La Armada en los siglos XVI y XVII

«Carpinteros de ribera y astilleros: las bases navales de la Monarquía», por Francisco Fernández, consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

5 de noviembre de 2018

«Las armadas de la Monarquía Hispánica», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales, profesora doctora de la UCM.

2 de noviembre de 2018

«Expediciones descubridoras y colonizadoras», por Enrique Martínez Ruiz.

19 de noviembre de 2018

«La flota de Indias y el galeón de Manila», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío retirado, consejero colaborador de IHCN.

26 de noviembre de 2018

«Lepanto: última batalla naval. La Gran Armada y la Contraarmada: primera batalla naval moderna», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales.

4 de diciembre de 2018

Este día se dedicó a girar una visita al Museo Naval de la Armada en Madrid.

La Monarquía española del siglo XVIII y la Real Armada

10 de diciembre de 2018

«La Real Armada en el siglo XVIII», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío retirado, consejero colaborador del IHCN.

17 de diciembre de 2018

«Los sistemas de la nueva construcción naval: buques, arsenales, departamentos marítimos y apostaderos», por José M.^a Blanco Núñez.

14 de enero de 2019

«Viajes de exploración y expediciones científicas», por José Cepeda Gómez, profesor doctor de la UCM.

21 de enero de 2019

«El combate naval de Trafalgar», por José M.^a Blanco Núñez.

La Marina en el siglo XIX

4 de febrero de 2019

«La debilidad naval y la pérdida de la colonias continentales americanas», por José Cepeda Gómez.

1 de febrero de 2019

«De la vela al vapor. Los buques», por Marcelino González Fernández, capitán de navío retirado, vicepresidente de la Liga Naval Española y consejero colaborador del IHCN.

18 de febrero de 2018

«La recuperación de la Marina en el siglo XIX. La organización naval», por Javier Pery Paredes, almirante.

25 de febrero de 2019

«Las intervenciones en el Pacífico y la vuelta al mundo de la fragata *Numancia*», por Marcelino González Fernández, capitán de navío retirado.

4 de marzo de 2019

«El desastre del 98 y sus consecuencias», por Ángel Luis Cervera Fantoni, doctor en Historia.

La Marina de los siglos XX y XXI

11 de marzo de 2019

«La reconstrucción de la Armada. Principales programas navales de la Restauración», por Adolfo Morales Trueba, teniente coronel de Infantería de Marina.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

18 de marzo de 2019

«La Aeronáutica Naval y las campañas de Marruecos (Alhucemas, 1925)», por Luis Mollá Ayuso, capitán de navío retirado, director del Colegio Universitario Jorge Juan.

25 de marzo de 2019

«La Marina española de 1931 a 1939», por Adolfo Morales Trueba.

1 de abril de 2019

«El submarino. La creación del arma submarina», por José M.^a Treviño Ruiz, almirante, consejero colaborador del IHCN.

8 de abril de 2019

«Desde 1939 hasta la Armada de nuestros días», por José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío retirado, jefe del Departamento de Cultura Naval del IHCN.

30 de abril de 2019

Este día se dedicará a girar una visita al Archivo Histórico de la Armada, al que sirve de sede el palacio-museo Álvaro de Bazán, en Viso del Marqués.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Cuartel General de la Armada
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid.
Teléf.: 913 79 50 50
C/e: ihcn.@fn.mde.es

Universidad Rey Juan Carlos, Madrid (España). XIX edición de Cursos de Verano

Organizados por la Universidad Rey Juan Carlos, con la colaboración de la Asociación de Amigos del Museo Naval de Madrid (AMN), durante los días 26, 27 y 28 del pasado mes de junio de 2018 se abrió la XIX edición de los Cursos de Verano bajo el título general «La mayor hazaña náutica de la historia: la primera circunnavegación (de la “Especiería” al Lago Español)». El curso se desarrolló en el Campus de Madrid, Vicálvaro, paseo de los Artilleros s/n.

La intención de los organizadores era «estudiar el pasado para mejor abordar el futuro (...) por lo que ofrecieron en el curso unos pantallazos de la mayor hazaña náutica de la historia, la primera circunnavegación, en la que la España del XVI, confirmando al mundo su tamaño real y redondez, puso la semilla de la globalización».

El programa se desarrolló según se explica a continuación:

Jornada I. *Magnitud de la empresa y medios para afrontarla*

Martes 26 de junio de 2018

- «Océano Pacífico: el Lago Español (1522-1815)», por José Ángel Sande Cortizo, almirante retirado, presidente de la Asociación de Amigos el Museo Naval de Madrid.
- «Ciencia náutica, barcos, marinas, comercio... de la época», por Alejandro Kleckler de Elizalde, miembro correspondiente de las Academias de Chile y de Uruguay, colaborador de Instituto de Historia y Cultura Naval.

Jornada II. *Culminación de la hazaña*

Miércoles 27 de junio de 2018

- «La ruta portuguesa de la Especiería: de Bojador a las Molucas», por Jorge Semedo de Matos, capitán de fragata de la Marina portuguesa, doctor en Historia de los Descubrimientos y profesor de la Escuela Naval portuguesa.
- «La ruta española a la Especiería. La primera circunnavegación», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío retirado, consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia.

Jornada III. *Detalles náuticos y... explotación del éxito*

Jueves 28 de junio de 2018

- «La navegación astronómica de la época: el problema de la longitud», por Teodoro López Moratalla, capitán de navío retirado, exdirector del Real Observatorio de la Armada (ROA).
- «El tornaviaje... De Loyasa-Elcano-Urdaneta a Legazpi-Urdaneta», por el reverendo padre agustino Blas Sierra, director del Museo Oriental de Valladolid.

La clausura corrió a cargo de Alfonso de Ussía Muñoz-Seca.

Para más información dirigirse a

Secretaría de alumnos Curso de Verano
Universidad Rey Juan Carlos
Paseo de los Artilleros s/n, 28032 Madrid
Contacto: universidadverano@urjc.es

Congreso internacional en San Sebastián (España)

Promovido por la Diputación Foral de Guipúzcoa (Foro Aldundia) y organizado por el Museo Naval/Untzi Museoa (UM) y la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU), durante los días 5 y 6 del mes de septiembre de 2018 se celebró en San Sebastián un congreso internacional con el título general «Estudio y análisis del contexto tecnológico de la nao *Victoria*, en el marco de la primera circunnavegación de la tierra», dirigido por Xavier Alberdi Lonbide, doctor en Historia del País Vasco y director científico del Untzi Museoa.

Consideraban los organizadores que «a lo largo de los siglos XIII-XVI la evolución tecnológica naval vasca producirá las embarcaciones que llegaron a predominar en las rutas comerciales desplegadas entre el Mediterráneo y el Atlántico europeos. Este proceso culminó con el desarrollo de las naves oceánicas que protagonizaron la primera circunnavegación y ejercieron su hegemonía en las relaciones entre el viejo y el nuevo mundo. 2018 es el año del patrimonio cultural, y antesala del V Centenario de la Primera Vuelta al Mundo por parte de Juan Sebastián Elcano a bordo de la Nao *Victoria*».

En consecuencia, en la programación de las ponencias se plantearon cuatro objetivos:

- «conocer la evolución tecnológica naval acaecida en el País Vasco entre los siglos finales de la Edad Media y el Renacimiento»;
- «conocer las características de las naos oceánicas vascas, como la *Victoria*»;
- «conocer de primera mano los resultados de las investigaciones arqueológicas emprendidas en los principales pecios vascos datados entre finales del Medievo y los inicios de la Modernidad»;
- «conocer el contexto histórico en el que se produjo esta evolución tecnológica naval en el País Vasco».

El congreso se estructuró de la siguiente forma:

5 de septiembre de 2018

- Luego de la introducción y la presentación, se expuso la ponencia marco del congreso: «Evolution of the Basque technology between Middle Ages and Modern Age: a mainly process in the universal maritime history», a cargo de Brad Loewen;
- «Contexto histórico de las transformaciones tecnológicas de la construcción naval en la época de los descubrimientos», por Xavier Alberdi Lonbide;
- «Análisis comparativo entre las naves peninsulares que protagonizaron los descubrimientos y su evolución en el siglo XVI», por Xavier Vicedo Jover;
- «The Newport Medieval Ship: The Construction and Sailing of a 15th Century Merchant Vessel in Western Europe», por Toby Jones;
- «L'epave de Cavalaire: caractéristiques des premiers navires basques de la Renaissance», por Marion Delhaye.

6 de septiembre de 2018

- «Archaeological investigation process over Basque vessels in Canada», por Brad Loewen;
- «L'epave du XV^e siècle d'Urbietta (Gernika, Bizkaia): archéologie d'une chaloupe côtière basque», por Eric Rieth y Manu Izaguirre Lacoste;
- «The building of the *San Juan*. Technological landmarks of a 16th century whaleship», por Xavier Agote Aizpurúa;
- «El pecio *Barceloneta I* y la presencia vasca en el Mediterráneo bajomedieval», por Mikel Soberón Rodríguez y Marcel Pujol Hamelink;
- Ideas y conclusiones generales del congreso, mesa redonda moderada por Xavier Alberdi.

Para más información dirigirse a

www.untzimuseoa.eus
www.uik.eus
mnaval@gipuzcoa.eus

Museo Arqueológico Nacional. Conferencias. Madrid (España)

Organizada por el Museo Arqueológico Nacional (MAN, C/ Serrano 13), el martes día 18 de septiembre de 2018, en su sala de conferencias, tuvo lugar una sesión dedicada al naufragio de la Flota de Azogues de 1724. El desarrollo corrió a cargo de Carlos León Amores, arqueólogo subacuático y codirector del equipo Proyecto Galeones de Azogue. (La Flota de Azogues de 1724, que estaba constituida por dos navíos, el *Nuestra señora de Guadalupe* y el

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Conde de Tolosa, se hundió en la costa de la bahía de Samaná —actual República Dominicana— al ser sorprendida por un fuerte temporal entre Puerto Rico y La Española cuando, cargada de mercurio procedente de las minas de Almadén, se dirigía al puerto de Veracruz, en México.)

A continuación de la conferencia se abrió una mesa redonda sobre la arqueología subacuática y su aportación al conocimiento de la cultura material en los navíos españoles del siglo XVIII, debate en el que intervinieron:

- Carlos León Amores
- Marian Granados Ortega, del MAN
- Paloma Pastor, del Museo Tecnológico del Vidrio
- Carmen Marcos Alonso, del MAN
- Marcelino González Fernández, capitán de navío, vicepresidente de la Liga Naval Española y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

A la mesa redonda siguió una conferencia de este último interviniente, «La vida en un navío de línea del siglo XVIII».

Para más información dirigirse a

Museo Arqueológico Nacional
C/ Serrano 13, 28001 Madrid

La bandera española de la Armada. Conferencia. Madrid (España)

Entre los actos programados para la celebración de la VIII Semana Naval en Madrid, el día 27 de septiembre de 2018 el capitán de navío José Ramón Vallespín Gómez, jefe del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval, desarrolló la conferencia «La bandera española de la Armada» en el salón de actos del Cuartel General de la Armada.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid,
Teléf. 913 79 50 50
C/e: ihcn.@fn.mde.es

DOCUMENTO

Nombramiento del infante don Antonio Pascual como jefe superior de la Compañía de Guardias Marinas

Como consecuencia del impulso que la monarquía borbónica dio a la Marina por las manos de Patiño, intendente general de la Marina entonces, Campillo y Ensenada, en 1717 el primero de ellos crea la Academia de Guardias Marinas en la ciudad de Cádiz. Así pues, cuando ya existían en Francia los «gardes-marine», y en Inglaterra, los «midshipmen», echa a andar nuestra primera «Escuela Naval Militar» bajo la dirección entre otros de Francisco de Orbe, Luis Dormay, como capitán de la Compañía, y Juan José Navarro, como alférez.

Hoy, con los rescoldos de las muchas conmemoraciones de la fundación de esta Academia, presentamos como documento el nombramiento, ya en 1814, del infante don Antonio Pascual, hermano del rey Carlos IV, como jefe superior de la Compañía de Guardias Marinas.

Archivo del Museo Naval, Madrid, Ms. 2111, doc. 45, f. 134.
Real decreto de 23 de junio de 1814, dado en Palacio

***E**l Rey se ha servido dirigirme el Real decreto siguiente:*

„El singular aprecio que desde su creacion mereció á mis augustos predecesores la Compañía de Guardias Marinas, como que es el plantel de los Oficiales destinados á mandar los baxeles, esquadras y departamentos de mi Armada naval; mis deseos de dar á este distinguido Cuerpo una prueba de lo convencido que estoy de su utilidad, y los que al mismo tiempo me animan de mostrar á mi amado Tio el Infante D. Antonio mi reconocimiento por su constante amor, servicios y consuelos que le he merecido durante mi largo cautiverio, me han movido á nombrarle, como en virtud de este decreto le elijo y nombro, para Gefe superior del expresado Cuerpo y sus Academias y Observatorios con el título de Coronel de Guardias Marinas; á cuya señalada distincion en favor de mi Real Armada se agregan las demas ventajas que deben resultar al Estado de este tan ilustre exemplo del Infante.=Tendreislo entendido, y lo comunicareis á quienes corresponda.=Rubricado de la Real mano.=En Palacio á 23 de Junio de 1814.=A D. Luis María de Salazar.”

Y lo traslado á V. de Real orden para su inteligencia, gobierno y cumplimiento en la parte que le toca. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 2 de Junio de 1814.

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

RECENSIONES

LABORDA, Antonio, y RODRÍGUEZ AEDO, Santiago: *Historias de la Real Armada y asociados. Prensa y corsarios españoles en la Guerra del Asiento, 1739-1748*. La Hoja del Monte, S.L. (ISBN 978-84-943871-4-2), Madrid, 2018, 209 páginas.

Interesante y documentado análisis de una forma de guerra muy desconocida en España: la guerra del corso. Cuando uno piensa en actividades corsarias le puede venir a la memoria nuestro Antonio Barceló, Drake, otros marinos británicos, o puede que algunos destacados personajes de Turquía o del norte de África. Pero normalmente nadie piensa en actividades corsarias a cargo de los españoles. Y las hubo, y muy importantes. Y esto es lo que nos cuentan los autores de este libro al hablar de la Guerra del Asiento entre España e Inglaterra, que tuvo lugar de 1739 a 1748.

La narración comienza haciendo referencia al tratado de Utrecht, al final de la Guerra de Sucesión, por el que Inglaterra se quedaba con varios territorios españoles, entre ellos Gibraltar y Menorca, y adquiriría el derecho de llevar a las colonias españolas en América 4.800 esclavos negros al año —lo que se llamó el «asiento de negros»— y transportar a dichas colonias hasta 500 toneladas de mercancía al año en un barco —el «navío de permiso»—. Y a continuación analiza la situación política de los años siguientes, con sus vaivenes, altos y bajos, hasta desembocar en la que se llamó Guerra del Asiento o de la Oreja de Jenkins, de nuevo contra Inglaterra.

En esta guerra, la Armada española, en inferioridad con respecto a la inglesa, desarrolló un gran papel. Pero, en la mar, España no solo tuvo a su Armada; también tuvo a muchos corsarios que, si no llegaron a colapsar el tráfico británico, sí le causaron innumerables problemas y grandes pérdidas.

En la primera parte, el libro analiza dicho corso comenzando con la Ordenanza del Corso del 17 de noviembre de 1718, sus 40 artículos, y las modificaciones que sufrió. Continúa con la Guerra del Asiento. Habla de los armadores, los corsarios, las tripulaciones, las patentes de corso, las fianzas y las reglas a seguir. Continúa con referencias a los barcos utilizados por los corsarios, por lo habitual pequeños y maniobreros, de no más de 300 toneladas, en campañas normalmente no superiores a tres meses. Cita las ganancias y pérdidas, los repartos, los procedimientos para declarar a las presas como válidas, los problemas presentados por los prisioneros de los barcos capturados, y muchos otros detalles de esta guerra un tanto privatizada. Y resalta la actividad de la prensa española y británica de la época, ámbito en el que en España se destacaron la *Gaceta de Madrid* y el *Mercurio Histórico y Político*.

En la segunda parte, el libro adjunta una buena colección de información complementaria, entre ella un modelo de patente de corso, las actividades de los corsarios vistas por la prensa, los 50 navíos y 11 fragatas de la Armada española, y 18 páginas con la relación de barcos ingleses apresados y publicados por la *Gaceta de Madrid*.

Es una obra de necesaria consulta para el que quiera conocer las actividades de nuestros corsarios en el segundo cuarto del siglo XVIII.

TURNER, Jack: *Las especias. Historia de una tentación* (trad., Miguel TEMPRA-NO GARCÍA). Acantilado (Cuadernos Crema, ISBN 978-84-17346-03-4), Barcelona, 2018, 510 páginas.

Intenso, detallado y profundo estudio sobre la historia de las especias, su búsqueda y su influencia en el desarrollo del mundo. Turner nos cuenta que ya desde tiempos muy antiguos las especias eran muy apreciadas por quienes podían adquirirlas. Sirios, griegos, romanos y egipcios conocían su sabor y valor. Y sobre todo eran muy apreciadas las que llegaban de lejanos parajes orientales, lo que fue uno de los motores que impulsaron largos viajes por mar, grandes expediciones y los más importantes descubrimientos. Lo que no tenía nada de extraño, ya que su comercio producía una gran rentabilidad que podía alcanzar el 2.000 por 100. Ya en la era común, las especias mantuvieron toda su popularidad, con un bajón transitorio en la época de la invasión de los llamados bárbaros, quizá por su incapacidad para disfrutar de las cualidades que tenían.

Cuenta el libro cómo el clavo, la pimienta, la canela, el jengibre, la nuez moscada, el azafrán y otras especias disfrutaron del aprecio de mucha gente. Se trataba de sustancias de origen vegetal, extraídas de algunas partes de plantas —flor, fruta, semilla, raíz, corteza, etc.— que se producían en zonas tropicales del Pacífico. Eran conocidas desde tiempos remotos y fueron muy apreciadas en las buenas mesas de la Europa del Renacimiento. Sus aromas, colores y sabores llegaron a todos los estratos sociales, y sus heterogéneos usos alcanzaron una gran popularidad.

El libro también relata cómo las especias empujaron a Colón a llevar a cabo el viaje en que descubrió un nuevo mundo —que más tarde iba a ser América—, cuando intentaba llegar a las islas de las Especias navegando hacia occidente. Y aunque fracasó en su intento, ya que no encontró tierras ricas en especias, descubrió otras que más tarde revelaron ser ricas en oro, plata y otros tesoros. No obstante, el Almirante sí encontró tomates, patatas, cacao y otros vegetales, y una especia de pimienta muy picante utilizada por los aborígenes y que resultó ser el actual chile. Las especias llevaron a los portugueses —entre ellos a Vasco de Gama— a buscar y encontrar el camino a dichas islas navegando hacia Asia y las islas del Pacífico doblando el cabo de Buena Esperanza. Y fueron el principal motivo del viaje iniciado por Magallanes y finalizado por Elcano.

Al final, a diferencia de Colón, De Gama y Elcano obtuvieron el éxito en su búsqueda.

Las especias eran utilizadas para muchos fines: daban olor y sabor a los alimentos, conservaban las carnes, aromatizaban bebidas alcohólicas, se usaban como afrodisíacos, o se utilizaban en servicios religiosos. También servían para disfrazar con sus fuertes sabores y olores la podredumbre que se producía en las viandas, en una época en la que el ahumado, el secado o la escasa sal eran las únicas formas de conservar las carnes, no siempre con éxito.

En resumen, en su libro, Jack Turner nos cuenta todo lo referente a aquellas exóticas sustancias, que con el paso del tiempo, la industrialización, los nuevos cultivos, los cambios de gustos y otras circunstancias llegaron a perder su ancestral encanto, que pervivió durante siglos.

RUIZ ALDEREGUÍA, Francisco J.: *Las islas lejanas*, primera y segunda parte. La Rectoral (ISBN 978-84-944521-6-1), Madrid, 2017, 918 páginas.

Novela histórica en dos tomos sobre la colonización y la evangelización de las islas Marianas a cargo del hidalgo español Joseph Quiroga y Losada, *el Ermitaño o el Gallego*, natural de la villa lucense de Quiroga, en la Ribeira Sacra. A pesar de su carácter de novela, tiene un gran rigor histórico. Para escribirla, el autor se ha valido de diversos documentos y de las cartas existentes en diferentes archivos, muchas de ellos en poder de los padres jesuitas. Aunque, como manifiesta Ruiz Aldereguía, también hay licencias personales, imprescindibles cuando se trata de hacer un relato novelado de un hecho histórico, con su planteamiento, nudo y desenlace. Entre estas licencias están los diálogos unidos a las diferentes situaciones, varios personajes ficticios, y las acciones de algunos periodos históricos de la narrativa sobre los que no existe documentación, y que es necesario rellenar con imaginación e ingenio sin que la narración se resienta.

Con esta extensa obra, el autor trata de rescatar la figura del protagonista. Un personaje un poco rudo, católico acérrimo y gran cumplidor de sus cometidos y de las órdenes recibidas, y al mismo tiempo salir al paso de la famosa «leyenda negra», que tanto daño ha hecho y hace a España y de la que a veces somos responsables los propios españoles. Una leyenda que tilda a Joseph Quiroga de «matador de indios», «brutal tirano» y cosas por el estilo, cuando el Gallego, aun siendo duro en sus actividades y en sus encuentros con los nativos, también supo ser cordial con ellos.

En el primer tomo, el autor relata la genealogía del protagonista, su linaje, los sentimientos de sus antecesores, la transformación de Joseph en caballero hidalgo, su formación con los jesuitas en Monforte, su paso por Santiago de Compostela, sus primeras acciones y campañas en Portugal, Flandes y Francia, su paso por Madrid, su vida familiar y otras vicisitudes.

El segundo tomo se centra en las islas Marianas. Comienza con su descubrimiento por Magallanes, y sigue con el viaje de Joseph a las islas, sus

primeros tiempos en ellas, los problemas con los aborígenes, la designación como gobernador hasta cuatro veces y las rebeliones y guerras de los chamorros. («Chamorro» era el nombre dado al habitante originario de las Marianas y a su idioma.)

Interesante, minuciosa, entretenida y bien documentada biografía novelada de Joseph Quiroga Losada, muerto a finales de 1720, a los ochenta años, tras haber pasado cuarenta y uno en las Marianas.

O'DONNELL, Hugo (dir.), y ROSA MORENO, Alfonso de la (coord.): *Historia militar española V. Campañas, batallas y hechos militares singulares*. Ministerio de Defensa (ISBN 978-84-9091-227-0), Madrid, 2017, 621 páginas.

Tomo V de la interesante colección Historia Militar Española, editada por el Ministerio de Defensa, que se sale de la narrativa cronológica de la historia militar de España seguida en los tomos anteriores, para hacer referencia a una serie de hechos de entre los más sobresalientes de dicha historia en el campo de los enfrentamientos y combates, cada uno de ellos narrado por un autor diferente.

De forma resumida, estos hechos son los siguientes, uno por capítulo: campañas de Aníbal en Italia, Numancia, Navas de Tolosa, batalla del Salado, guerra de Granada, batalla de Ceriñola, batalla de Otumba, combate de Lepanto, batalla de Nördlingen, batalla de Rocroi, batalla de Almansa, sitio de Cartagena de Indias, asedio de Pensacola, campaña de Trafalgar, batalla de Bailén, batalla de San Marcial, expediciones de Morillo, segundo sitio de Bilbao en la primera guerra carlista, Guerra de África, combate de El Callao, campaña aérea en la Guerra de África, desembarco de Alhucemas, asedio de Santa María de la Cabeza, batalla de Teruel y batalla de Krasny Bor. Son en total veinticinco hechos de armas, escogidos entre los de mayor importancia dentro de la amplia historia militar de España, en el periodo comprendido entre el año 218 a.C., con Aníbal, y 1943, con la División Azul.

Todos los capítulos han sido escritos por militares, cada uno de ellos experto en el tema de su responsabilidad, con lo que, como dice el director de la obra, Hugo O'Donnell, en el prólogo, se «recupera la visión y el enfoque de una figura esencial de nuestra historia militar, política, social y literaria que arranca de los siglos XVI y XVII: la del cronista-soldado o escritor-soldado».

A la vista del amplio periodo que abarca el libro, en este tomo están presentes todas, o casi todas, las formas de la guerra de nuestra historia: conceptos, estrategias, tácticas, despliegues, armas, etc., lo que incrementa su interés documental.

Todos estos hechos de armas están redactados de forma clara, concisa, directa y objetiva, e ilustrados con gráficos, planos y mapas que permiten apreciar los despliegues y movimientos de las fuerzas enfrentadas y facilitan

la comprensión de cada acción. Completan los capítulos colecciones de notas ampliatorias de la información, junto con listas de bibliografía que dan a conocer al lector las fuentes adonde acudir si desea ampliar conocimientos.

M.G.F.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Cuartel General de la Armada, 1, 1.º 28014 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto, así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además, un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o TIFF, y con resolución de 300 p.p.p. como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados, y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:

— APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.

— APELLIDOS, nombre: «Título del artículo», el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.

- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:

Archivo, biblioteca o institución.

Sección o fondo.

Signatura.

Tipología documental.

Lugar y fecha.

