

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVI

2018

Núm. 143

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVI

2018

Núm. 143



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Juan Rodríguez Garat, almirante, 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; Alfredo González Molina, 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: cuarto trimestre de 2018.

Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

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

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN: 0212-467-X (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>Una crónica de la retaguardia de la Gran Armada. Leyva, Recalde y los rezagados en Irlanda</i> , por Rafael Cantero Bonilla	9
<i>El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1773-1790) (II)</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno.....	35
<i>San Camilo de Lelis, soldado de las galeras del Papa, de Venecia y de España</i> , por Luis Negro Marco.....	69
<i>España y el mar Mediterráneo entre los siglos XIV-XV. Estudio de las dinámicas comerciales entre esferas marítimas interregionales</i> , por Chiara Maria Mauro	93
<i>El planisferio celeste medieval. Concepto y forma</i> , por Francisco Sayáns Gómez	107
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	131
La historia vivida: <i>La aventura de Pedro Sarmiento de Gamboa en el estrecho de Magallanes</i> Noticias generales	
Documento: <i>Lista de los navíos ingleses de guerra, que mandaba el almirante Matthews el día del combate, que fue el 22 de febrero de 1774</i>	139
Recensiones	143

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Rafael Cantero Bonilla es graduado en Geografía e Historia por la UNED y máster en Historia Moderna con el TFM «La Monarquía de España siglos XVI-XVIII». Interuniversitario por la Universidad Autónoma de Madrid, la Universidad de Santiago de Compostela y la Universidad de Cantabria. Obtuvo el diploma al mejor expediente de máster en la Universidad de Cantabria. Especialista universitario en Historia Militar por la UNED y el Instituto Universitario Gutiérrez Mellado, en la actualidad ha comenzado las labores de investigación para obtener el doctorado. Ha escrito artículos para publicaciones y revistas del mundo empresarial y del sector logístico, ámbito que se ha dedicado profesionalmente.

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)».

Luis Negro Marco es diplomado en Magisterio, licenciado en Geografía e Historia (especializado en Arqueología) y periodista. Alférez de fragata reservista voluntario, adscrito al Museo Naval de Madrid, ha trabajado como docente en España y Guinea Ecuatorial, país en el que también ha colaborado en algunas de sus más importantes publicaciones en el ámbito de la cultura, la arqueología y la historia. Como periodista se ha especializado en la elaboración de artículos históricos divulgativos y la crítica, habiendo publicado varios trabajos de investigación histórica en la revista *Ejército*. A día de hoy, Negro Marco es colaborador estable en *El Periódico de Aragón* y la revista *La Gaceta de Guinea Ecuatorial*. En el ámbito de la arqueología y de la antropología ha participado en numerosas excavaciones, así como en la investigación sobre pueblos abandonados en Aragón. Desde 2016 es el asesor histórico de la recreación de la batalla carlista de Villar de los Navarros (provincia de Zaragoza), y actualmente cursa el último año de doctorado en la Universidad de Santiago de Compostela.

Chiara Maria Mauro obtuvo su licenciatura, con calificación *cum laude*, en Arqueología Clásica en la Universidad de Pisa con una tesis sobre la navegación fenicia por el Mediterráneo en la época arcaica. Desde 2016 es doctora europea por la Universidad Complutense de Madrid, la Universidad Autónoma de Madrid y la Universidad Alma Mater de Bolonia. Su tesis sobre los puertos griegos de edad arcaica y clásica en el mar Egeo y el Jónico oriental ha sido galardonada con el Premio Pastor de Estudios Clásicos 2016. Chiara M. Mauro ha disfrutado de una beca posdoctoral en la University College Dublin (Irlanda), y actualmente es investigadora posdoctoral en la Universidad de Haifa (Israel), en el Departamento de Civilizaciones Marítimas. El artículo que bajo su rúbrica publicamos en este número de la REVISTA es parte del resultado de una investigación que se ha llevado a cabo en el marco de una beca predoctoral concedida por la Universidad Autónoma de Madrid, titulada «La navegación en el Mediterráneo desde la Antigüedad hasta la Edad Moderna» y supervisada por el profesor Carlos Javier de Carlos Morales.

Francisco Sayáns Gómez es capitán de navío del Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Como teniente del Cuerpo de Máquinas sirvió embarcado en distintas unidades. En 1972 es seleccio-

nado por la Junta de Energía Nuclear (JEN) para realizar el curso de máster en Ingeniería Nuclear. Cuatro años después pasa al Cuerpo de Ingenieros de la Armada con el grado de teniente de navío, siendo destinado al arsenal de Cartagena. En 1982 es nombrado consultor responsable en el Grupo de Cooperación Técnica de la Marinas española y francesa, en el campo de ruidos y vibraciones, y en 1984 se le destina a la Dirección de Construcciones Navales Militares como jefe de la sección de estudios y proyectos. En 1986 es nombrado jefe de la delegación española en el *Special Working Group* de la OTAN, dedicado a la investigación en el campo de los vehículos navales avanzados, y en 1988, jefe del programa para el desarrollo del proyecto de contrato del nuevo buque caza-minas de la Armada. A partir de su retiro, en 2005, vuelve a la Universidad y en 2011 obtiene el título de doctor en Historia del Arte y, en 2015, el de doctor en Antropología Social. Sayáns Gómez es autor de una veintena de trabajos de investigación en el campo de la ingeniería naval, la historia, la antropología social y la historia del arte.

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retirado. 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

POR la proa tenemos un emocionante año 2019, pleno de motivos particulares para bucear en nuestra historia naval. Se trata del año del V centenario de la salida de la expedición Magallanes-Elcano, que a las órdenes del primero completó el abrazo hispano al mundo y del segundo realizó la hazaña de la primera circunnavegación. La comisión nacional para la conmemoración de la gesta, que durará hasta el año 2022, quinientos años después del regreso de la *Victoria* a Sevilla, ya tiene publicado su primer programa de actividades, institucionales y privadas, y está funcionando a pleno rendimiento para incorporar las que se van proponiendo. En ese programa participa el Instituto de Historia y Cultura Naval con una serie de conferencias y jornadas de historia a desarrollar durante todo el periodo de la conmemoración, de las que se irá dando noticia oportuna. Además en el año que entra se cumplen quinientos años del nacimiento de Pedro Menéndez de Avilés, insigne marino de la Carrera de las Indias y de la colonización de La Florida, motivo al cual el Instituto dedicará las próximas Jornadas de Historia Marítima.

Dentro de la variada selección de artículos que publicamos en este número se debe destacar el titulado «El planisferio celeste medieval» porque su contenido trata de un tema que forma la base de la historia de la ciencia de la navegación. Es en los astros del cielo, sobre todo en el Sol y las estrellas, donde el hombre encontró el primer asidero que le permitió trazar sus caminos en la mar. En Occidente somos generalmente muy conscientes de la importancia que tuvo la navegación astronómica desde que nuestros navegantes comenzaron a hacer navegaciones del altura –aunque quizá estemos generalmente equivocados acerca de cuándo sucedió tal cosa–, lo cual nos trae a la pantalla interior de nuestras mentes artefactos ciertamente sofisticados para su ejercicio, tales como astrolabios, sextantes y cronómetros, y publicaciones muy elaboradas, como los almanaques. Empero si volvemos nuestra vista un poco más atrás y más lejos, a las navegaciones de los polinesios antes de que nuestros grandes exploradores descubrieran el Pacífico, comprendemos que el conocimiento del cielo fue mucho antes del Renacimiento la gran ciencia de los marinos, por más que fuera ciencia primitiva. Por eso es oportuno un trabajo en que un autor de sólida preparación académica nos explica las primeras formas en que se plasmó gráficamente tal ciencia. Disfruten con él, y con el resto del contenido de la REVISTA.

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

UNA CRÓNICA DE LA RETAGUARDIA DE LA GRAN ARMADA. LEYVA, RECALDE Y LOS REZAGADOS EN IRLANDA

Rafael CANTERO BONILLA
Graduado en Geografía e Historia

Resumen

La imponente flota que Felipe II envió a Inglaterra para unirse con el ejército de Flandes con el objetivo de invadir la isla, avistó la costa sur de Gran Bretaña el 29 de julio de 1588. Pese a que no se produjeron combates definitivos en el canal de la Mancha, la Marina Real inglesa consiguió posicionarse de manera favorable para impedir que los barcos españoles se aproximaran a la costa. Una vez superada la latitud de Calais y con el viento soplando hacia el norte, la Armada y los Tercios de Farnesio no podrían hallar un punto de encuentro. Medina Sidonia ordenó el retorno a la península ibérica bordeando las islas británicas. Los barcos menos adaptados a la navegación en el Atlántico y los que habían resultado más seriamente dañados en el Canal comenzaron a quedarse rezagados. Una sucesión de violentas tormentas sorprendió a los barcos que formaban la retaguardia de la armada, provocando destrozos que hundieron muchos navíos. Las tripulaciones lucharon por sobrevivir al hambre, al frío y a las guarniciones inglesas destacadas en la costa oeste de Irlanda. Algunos lo consiguieron, otros no.

Palabras clave: Leyva, naos levantiscas, retaguardia, tempestad, naufragios, prisioneros, Connaught correspondencia, *Girona*.

Abstract

The imposing fleet that Philip II sent to England to join with the army of Flanders with the aim of invading the island, sighted the southern coast of Great Britain on July 29, 1588. Although there were no definite combats in the Channel of La Mancha, the Royal Navy managed to position itself favo-

rably to prevent Spanish ships from approaching the coast. Once the latitude of Calais has been overcome and the wind was blowing to the north, the Armada and the Tercios of Farnesio could not find a meeting point. Medina Sidonia ordered the return to the Iberian Peninsula bordering the British Isles. The boats less adapted to the navigation in the Atlantic and those that had been more seriously damaged in the Canal, began to fall behind. A succession of violent storms surprised the ships that formed the rear of the Armada causing destruction that sank many ships. The crews fought to survive the hunger, the cold and the English garrisons on the west coast of Ireland. Some got it, others did not.

Key words: Leyva, levantiscas, rearguard, storm, shipwrecks, prisoners, Connaught correspondence, *Girona*.

Introducción

EL sábado 30 de julio de 1588, una formidable armada había divisado tierra de la Gran Bretaña. Felipe II había decidido invadir Inglaterra con la intención de acabar con dos de sus mayores problemas de un solo golpe: los rebeldes holandeses y la reina Isabel I. Había concebido un plan consistente en una operación combinada, anfibia, que debía colocar al ejército de Flandes, capitaneado por Alejandro Farnesio, duque de Parma, en Inglaterra, tras cruzar el canal de la Mancha escoltado por una escuadra de 140 barcos (1) mandada por el duque de Medina Sidonia. Este es el planteamiento general, cuyo desenlace, conocido y comúnmente aceptado, fue el desastre de la flota debido a un tremendo temporal frente a las costas de Irlanda. Numerosos historiadores consideran este momento el inicio del declive de la Monarquía hispánica. Cuando se trata de analizar episodios tan determinantes para la historia de un país o de un imperio, como ocurre en este caso, las causas que provocaron el conflicto y las consecuencias de él derivadas pueden eclipsar el desarrollo de los hechos, la intrahistoria de lo que ocurrió. Voy a tratar de narrar el episodio de Inglaterra desde el punto de vista de lo ocurrido en la retaguardia de la flota, muy especialmente a partir del momento en que Medina Sidonia asume el fracaso de la operación y decide navegar hacia el norte, a fin de bordear las islas británicas y tomar rumbo sur para retornar a la península ibérica. Una vez que el duque ordenó aproar a toda vela hacia el Cantábrico, numerosos navíos de la retaguardia, y aquellos que se encontraban en mal estado a causa de los combates habidos en el canal de la Mancha, comenzaron a rezagarse y se alejaron del grueso de la flota.

(1) La armada estuvo formada por 130 navíos, acompañados de 10 carabelas y falúas de abastecimiento. Desplazaba 57.868 t y transportaba a 19.295 soldados, 8.050 marineros y 2.088 remeros. PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*. San Martín, Madrid, 1989, pp. 301-302.

Medina Sidonia dio orden de no esperarlos. Lo que ocurrió en aquellos barcos a partir de ese momento y el relato del destino que corrieron sus tripulaciones indigna y estremece, pero también emociona y causa admiración. Marineros y soldados trataron de ponerse a salvo y de mantenerse con vida. Muchos de ellos se encontraron y reagruparon en las tierras de Irlanda y trataron de sobrevivir y buscar la manera de volver a España.

Enmarcar cronológica y geográficamente los naufragios y señalar las desventuras vividas por las tripulaciones es el objetivo de este trabajo.

Los barcos

La flota que partió hacia Inglaterra estaba compuesta por barcos de diferentes características y variada procedencia (2). Verdaderamente, solo los galeones de las flotas de Portugal y Castilla eran auténticos barcos de guerra. Los castellanos fueron construidos para proteger a la Flota de Indias en sus largos viajes a América. Tan solo algunos de los de la flota portuguesa fueron expresamente construidos para la empresa de Inglaterra. Las escuadras de galeazas y galeras estaban compuestas por naves concebidas para desarrollar su actividad en el Mediterráneo, no para navegar en el Atlántico. Las grandes naves vizcaínas, guipuzcoanas, andaluzas y levantinas eran mercantes artillados, lentos y pesados. Las urcas eran navíos procedentes en su mayoría del Báltico y se las empleaba en tareas logísticas y de transporte. Carabelas, falúas, zabras y pataches eran dedicados a labores de exploración, enlace y transporte de víveres y bastimentos.

No todos los barcos alcanzaban la misma velocidad una vez que desplegaron todas sus velas. Los barcos más lentos y menos dotados para la navegación atlántica retrasaban considerablemente la navegación del resto de la flota, en especial de los galeones. Cuando Medina Sidonia dio la orden de retornar, un grupo de navíos no pudo seguir al grueso de la flota debido a las propias carencias de esos barcos y a los desperfectos sufridos en los combates.

La escuadra de Levante, la de «las levantiscas», fue la más castigada por las condiciones del regreso. Estaba mandada por Martín de Bertendona, nombrado al efecto por Felipe II en enero de 1588. Era general de la Armada, distinguido por el servicio al duque de Alba, y posteriormente a Luis de Requesens, en las flotas destacadas en Flandes durante la rebelión de las provincias flamencas. Su escuadra la conformaron 10 barcos. Dos fueron naves napolitanas, *Anunciada* y *Santa María del Visón*. Seis eran sicilianas, *Trinidad Valanzera*, *Santa María Rata (Ratificada)* y *Encoronada*, *San Juan de Sicilia*, *San Nicolás* (conocida como *Prodaneli*), *Juliana* y *Trinidad de Escala*. A ellas se sumaron en febrero de 1588 la *Lavia* y la *Regazona*, dos

(2) CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. San Martín, Madrid, 1988, pp. 157-226. Este autor ofrece un práctico resumen de las escuadras y el tonelaje de los barcos.

buenas naves venecianas que habían sido embargadas al llegar a Lisboa en enero, una de ellas cargada con vino que el mismo rey sugirió fuera empleado para abastecer a la flota (3). Tan buenas eran que la mayor de ellas, la *Regazona* (34 metros de eslora, 12 de manga y 7 de porte), fue elegida por Bertendona como nave capitana, y la otra, la *Lavia*, como almiranta.

También de origen veneciano (4) era la *Trinidad Valanzera*, que de hecho era conocida como la *Veneciana*. Era un barco de 1.100 toneladas, artillado con 42 cañones. Iba a bordo Alonso de Luzón, maestre de campo del Tercio de Nápoles, junto a 280 infantes. En Ragusa (Dubrovnik) se habían construido la *Prodaneli*, la *San Juan de Sicilia*, la *Anunciada* y, posiblemente, la *Santa María del Visón*.

La *Santa María Rata* o, simplemente, la *Santa María* era una nao genovesa. Medía 31,13 metros de eslora y 10,83 de manga, contaba con un puntal de 6,56 metros y estaba armada con 35 piezas de artillería (5). En ella navegaban 93 «gentes de mar» y 355 «de guerra» (6). La *Santa María* estaba capitaneada por el genovés Francisco Vitali con Damgas Paris (7), pero la persona más relevante de la dotación del barco era Alonso Martínez de Leyva, caballero de la Orden de Santiago, nombrado por Felipe II sucesor en el mando de Medina Sidonia (8). Este soldado de familia noble, procedente de la Casa de Leyva de la Rioja, se había forjado una gran reputación participando en los combates frente a los moriscos en las Alpujarras y, posteriormente, en Milán, donde fue nombrado capitán general de la caballería milanesa. Su personalidad y carisma llevaron a muchos nobles, hidalgos y caballeros a enrolarse junto a él en la *Santa María* para acometer la empresa de Inglaterra.

Otra escuadra fuertemente castigada fue la de las urcas. Eran naves de origen holandés, flamenco, alemán y báltico destinadas al transporte de pertrechos e infantería. La insignia, el *Gran Grifón*, desplazaba 600 toneladas. Dos de ellas, la *Santiago* (el barco más antiguo de la armada) y la *Gato*, fueron conocidas como «las urcas de las mujeres», ya que transportaron a las esposas de algunos de los soldados de la armada que estaban casados.

Las galeazas napolitanas *San Lorenzo*, *Napolitana*, *Zúñiga* y *Girona* eran barcos de 600 toneladas que navegaban con entre 200 y 250 soldados a bordo

(3) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio; DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de; CALVAR GROSS, Jorge, y MÉRIDA VALVERDE, M.^a del Campo: *La batalla del Mar Océano*, vol. III. Ministerio de Defensa, Armada española, Madrid, 1993, p. 1930, doc. 4101.

(4) Casado Soto no coincide con González-Aller, Parker y Collins y la cataloga de construcción de origen mediterráneo en lugar de adriático. CASADO SOTO: *op. cit.*, p. 217.

(5) *La batalla del Mar Océano*, vol. v: *Anexos y apéndices*. Ministerio de Defensa, Armada española, Madrid, 2015, p. 279.

(6) Los marineros, grumetes, pajes, artilleros y lombarderos componían la «gente de mar», y la infantería embarcada, la «gente de guerra». PI CORRALES, M. de Pazzis: «La Armada de los Austrias», en *Estudis. Revista de Historia Moderna*, núm. 27. Universidad de Valencia, 2001, p. 34.

(7) Así aparece, literalmente, en el leg. 280-1385 del Archivo General de Simancas, recogido en el doc. 3217 de *La batalla del Mar Océano*, vol. III, t. III, p. 1346.

(8) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. II, docs. 4928, 4929, 4930, 4931, pp. 205-205.

y 300 remeros (forzados en la mayoría de los casos). Estaban artillados con 50 cañones.

De Plymouth a Calais. Tensión en la cadena de mando (9)

Al amanecer del 29 de julio, la Gran Armada avistó la costa inglesa. Medina Sidonia ordenó detener la marcha para reunir a los barcos rezagados y celebrar consejo de guerra. La armada podía contar con una importante ventaja en ese momento. La flota de Drake, cuya misión era detener a la esperada flota española cuando se acercase al Canal, había vuelto al puerto de Plymouth para reabastecerse, tras haber patrullado en el mar sin cruzarse con la armada y haber consumido sus provisiones (10). En el mencionado consejo, Leyva y Recalde propugnaron iniciar un ataque a Plymouth, a pesar de que esto no se contemplara en el plan inicial (11), para sorprender a los barcos ingleses. Pero Medina Sidonia, con el asentimiento de la mayoría de los capitanes, y apelando a que no eran esas las órdenes dictadas por Felipe II (12), optó por plegar velas durante la noche e iniciar la travesía por el canal de la Mancha al día siguiente. El ataque hubiera sorprendido a los ingleses, y así se refleja en la carta del almirante Howard a Walsingham, el secretario de Isabel I, del día 31 (13):

«El viernes en Plymouth recibí información de que se había avistado un gran número de navíos en las inmediaciones de Lizard, por lo que, aunque el viento era escaso, empezamos a sacar los barcos del puerto remolcándolos aquella noche, y el sábado los sacamos con muchas dificultades por ser el viento del sudoeste, y sobre las tres de la tarde descubrimos a la armada española e hicimos lo que pudimos para barloventear, que para esa mañana lo habíamos ganado...».

La flota inglesa no solo había conseguido salir indemne del puerto, sino que, además, había ganado el barlovento a la armada, por lo que a partir de ese instante podía comenzar a hostigarla y empujarla hacia los bancos de arena a sotavento. Howard rodeó por el sur y comenzó un ataque al centro de

(9) El punto de vista acerca de la estrategia a seguir de Juan Martínez de Recalde y Leyva fue contrario en la mayoría de las ocasiones al defendido por Medina Sidonia. PARKER, Geoffrey: «El testamento político de Juan Martínez de Recalde», en *Revista de Historia Naval*, núm. 60, pp. 15-17.

(10) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 6814, pp. 224-225.

(11) Esta posibilidad había quedado a criterio del duque de Parma y del de Medina Sidonia. CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Las Armadas de Felipe II*. San Martín, Madrid, 1989, p. 326.

(12) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La Armada Invencible*, t. II. Real Academia de la Historia, Madrid, 1885, p. 9. Es interesante leer la orden del rey tal y como aparece en el texto mencionado, ya que su interpretación es discutible en mi opinión; una cosa es *buscar al enemigo* y otra *encontrarlo* en inferioridad.

(13) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 5947, p. 280.

la armada. Las levantiscas intervinieron en algunos de los combates más señalados.

Drake, desde el norte, atacó a la escuadra de la retaguardia acompañado del *Triumph*, de Frobisher, y del *Victory*, de Hawkins. Leyva, que mandaba el ala izquierda de la vanguardia, observó cómo Drake se dirigía hacia el galeón *San Mateo*. La *Santa María* se dirigió hacia el *Revenge*, de Drake, quien, consciente de que podía ser abordado por los españoles, cambió de rumbo para zafarse del acoso y escapó cruzando cañonazos con la *Santa María*. Mientras tanto, Recalde, con el *San Juan*, soportaba en solitario las acometidas del resto de la columna inglesa con el fuego de 300 disparos que le provocaron algunos daños de consideración.

El día 2 Howard, aprovechando su posición a barlovento, trató de acercarse al *San Martín*, la capitana de la armada, pero los galeones portugueses consiguieron protegerla apoyados por el refuerzo de las naves levantiscas de Bertendona, quien dirigió *La Regazona*, capitana de Levante, contra el *Ark Royal*. El navío insignia inglés abandonó la persecución para no ser abordado. La *Santa María* abrió fuego contra los ingleses, dando cobertura a su capitana, *La Regazona*. Pero Howard había ordenado a dieciocho barcos que atacaran simultáneamente la retaguardia de la armada. Allí se encontraba el *San Juan*, de Recalde, algo rezagado tras los impactos que había recibido el día 31, que le habían obligado a realizar reparaciones. La situación para la almiranta general de la armada se complicaba gravemente.

Al percatarse de ello, Bertendona y Leyva se despreocuparon de la capitana de Howard, que se retiraba, para acudir en ayuda del *San Juan*, que estaba a punto de ser acometido por un gran navío inglés que, al parecer, era el *Revenge* de Drake. La cobertura de los barcos levantiscos protegió a Recalde, quien incluso aprovechó que el viento empezaba a rolar para dirigirse hacia el *Triumph* de Frobisher. El combate se prolongó hasta las cinco de la tarde y finalizó con la retirada de los ingleses. Aquella tarde, en el consejo de guerra, Medina Sidonia estableció que la armada navegaría en dos escuadras, y a la *Santa María* se le asignó el mando de la mitad de la retaguardia (14).

El día 4 la *Santa María* se vio de nuevo envuelta en serios combates. La urca *Duquesa de Santa Ana*, el galeón *San Luis* y la urca *Doncella* se habían rezagado y se encontraban al sur de S.¹ Catherine's Point, en la isla de Wight. Leyva, junto con tres de las galeazas napolitanas de Hugo de Moncada, la *Girona*, la *San Lorenzo* y la *Zúñiga*, se lanzó desde la *Santa María* a socorrer a los rezagados. El *Victory* se dirigía hacia la *Duquesa*, pero se acercó tanto que comenzó a recibir fuego de la urca. Al ver la situación a la que se enfrentaba sir John Hawkins y descubrir el avance de Leyva, el *Ark Royal* y el *Golden Lion* se dirigieron hacia su posición, lo que desató una acción de combate en toda regla que se prolongó durante dos horas, pero no impidió que Leyva consiguiera reunir a los rezagados con el resto de la flota.

(14) *Ibidem*, doc. 5979, p. 297.

No había sido un buen día para la armada. Dos navíos fueron hechos prisioneros por los ingleses. Los barcos de la reina Isabel eran más ligeros y maniobrables y eludían continuamente los intentos de abordaje de los galeones y galeazas españoles. El duque había decidido no sobrepasar la isla de Wight, para facilitar el encuentro con Farnesio. Tras los combates del día 4, la flota había perdido la posibilidad de fondear en Solent y se estaba aproximando a Calais. Se reunió consejo de guerra para estudiar la situación. Si sobrepasaban ese punto, las corrientes difícilmente permitirían a la flota mantenerse en el Canal y enviarían los barcos hacia el Mar del Norte. Medina Sidonia, que había enviado varias falúas y correos en busca de Farnesio, aún no había recibido respuesta. La armada fondeó frente a Calais, con la opinión en contra de Leyva y Recalde, en espera de noticias del duque de Parma. Estas llegaron el día 6 y eran desalentadoras. Los correos habían tardado más tiempo del que había previsto el duque de Medina Sidonia, y Farnesio apenas comenzaba a embarcar sus tropas (15). La flota tenía que aguardar varios días hasta que las barcasas con el ejército de Flandes estuvieran cargadas y aprovisionadas.

La noche del 7 de agosto comenzaba a fraguarse el fracaso de la empresa. La flota, fondeada en aguas tranquilas, se convirtió en un blanco relativamente fácil en caso de ser atacado. Los ingleses enviaron ocho brulotes contra ella. Las barcasas ardiendo, con cañones cargados que se dispararían con el calor, y con más munición que explotaría cuando el fuego la alcanzase, provocaron el desorden en la armada. Algunas (16) de las tripulaciones cortaron amarras y salieron a mar abierto en un auténtico caos (17), tratando de eludir la colisión con los temidos brulotes. Entre 200 y 300 anclas fueron a parar al fondo marino (18). Esto posteriormente se revelaría como un grave problema: los barcos no pudieron fondear con seguridad y quedaron a expensas del oleaje y la deriva cuando necesitaron acercarse a tierra para reabastecerse y reparar las averías causadas por los temporales.

El desconcierto se apoderó de la flota. La *Santa María* chocó con la galeaza napolitana capitana, la *San Lorenzo*, cuya tripulación hubo de abandonar el barco. Antes de poder hacerlo, el capitán de las galeazas, Hugo de Moncada, falleció a causa del disparo proveniente de una de las lanchas enemigas que se acercaban para saquear el barco. Pese a todo, los navíos de Felipe II lograron presentar batalla durante nueve horas en los bajíos situados entre Ostende y

(15) El retraso en la respuesta por parte del duque de Parma es un argumento que determinados historiadores y estudiosos aducen para incidir en las escasas esperanzas que Farnesio tenía en la operación y su poco compromiso con la misma. En el capítulo 15 de la introducción al vol. IV, t. I, del corpus documental *La batalla del Mar Océano* (pp. CXXXIX-CXLVII) se analiza la actitud de Alejandro Farnesio. No es objetivo de este trabajo indagar en las posibles responsabilidades de los generales y almirantes de la empresa.

(16) CASADO SOTO: *op. cit.*, p. 235. Este autor cifra en unos cincuenta los barcos que llevaron anclas y abandonaron el fondeadero. Por tanto, entre sesenta y setenta serían los que picaron amarras y perdieron anclas.

(17) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: *Historia militar de la Europa moderna*. Síntesis, Madrid, 2016, p. 284.

(18) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. I, p. CXLIX.

Gravelinas (19). El viento fue tornando de sur a suroeste para acabar siendo del noroeste, y la armada era empujada a sotavento contra los bancos de arena de la costa flamenca. Esta vez el combate a corta distancia afectó a gran parte de la flota y provocó serios daños en los cascos de los barcos.

Los ingleses habían gastado casi toda su munición y no habían alcanzado un triunfo rotundo. La armada había sufrido bajas (20), pero la gran mayoría de los barcos permanecía a flote y los hombres mantenían la moral alta. Sin embargo, los ingleses habían conseguido su objetivo. Así de seguro se mostraba Drake:

«Dios nos ha concedido un día muy bueno al haber forzado al enemigo a adentrarse tanto a sotavento que por Dios que confío en que el príncipe de Parma y el duque de Medina Sidonia no se darán la mano en los próximos días» (21).

Los navíos españoles, aunque aún en buena formación, habían rebasado los probables puntos donde podía haber tenido lugar el encuentro entre la armada y los Tercios. Cuarenta kilómetros más al sur, Alejandro Farnesio organizaba la operación logística para embarcar y reunirse con Medina Sidonia.

«Líbrenos Dios de estos Colones y Magallanes» (22)

El duque convocó un nuevo consejo, al que Leyva y Recalde se negaron a acudir. Su estado de ánimo era de pesadumbre y enfado, ya que consideraban la decisión del duque de no atacar Plymouth una muestra de poco valor y entendían que el fondeo en Calais había facilitado la acción de los brulotes y la confusión subsiguiente producida al dispersarse la flota. Recalde consideraba esta acción prácticamente definitiva, y así lo mostraban sus propias palabras: «... en saliendo al Mar de Flandes era acabada la cosa» (23). Además, argumentaban que en otras ocasiones sus opiniones no habían sido tenidas en

(19) Esta es la posición que aparece en MARTIN, Colin, y PARKER, Geoffrey: *La Gran Armada. La mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*. Planeta, Barcelona, 2011 (reed.), p. 308.

(20) *Ibidem*, p. 313. Los autores estiman en torno a mil los muertos y a ochocientos los heridos.

(21) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6059, p. 346. El documento es la traducción de una carta escrita por Drake y dirigida a Walsingham.

(22) Archivo Histórico Nacional (AHN), Órdenes Militares (Papeles Curiosos) (OM [PPC]), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *ibidem*, doc. 6170, p. 422. Así definió Leyva a quienes propusieron llevar a cabo el retorno por la ruta del norte, es decir a Medina Sidonia y Diego Flores.

(23) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 41. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, t. IV, doc. 6654, p. 118. Esa es la frase con la que Juan Martínez de Recalde define la situación. Así se lo escribió a Martín de Idiáquez el 8 de octubre en La Coruña.

cuenta. Leyva escribió más tarde que fueron llamados a consejo «cuando trataban de enviar a tratar de partidos a los enemigos como rendidos» (24).

Leyva apoyó a Recalde en la solicitud de retornar al Canal, para enfrentarse a los ingleses y «ejecutar lo que su Rey les mandaba» (25). Todos los comandantes acordaron volver al Canal si el viento rolaba a favor, y así lo recogió el duque en su diario. Solo se retornaría a la Península si el viento no facilitaba la navegación para volver al Canal. Este viaje se llevaría a cabo por la ruta del norte, bordeando el este de Inglaterra, Escocia y, después, Irlanda. Leyva denominó a este trayecto «ese viaje de Magallanes» (26). Al día siguiente, el viento era del sursudoeste. Los barcos seguían la derrota hacia el norte, por lo que Medina Sidonia ordenó, definitivamente, el retorno (27).

Durante los días 10 y 11, la flota inglesa persiguió a la española. Recalde intuía que querían hacer «puente de plata y así entiendo que nos dejará en tres o cuatro días» (28). La posición de Howard en la mañana del día 12 parecía hacer posible un ataque inglés; sin embargo, la armada navegaba en buena formación y con la retaguardia reforzada, lo que hizo desistir a los perseguidores. Recalde había intuido acertadamente la táctica que iban a seguir los ingleses. Esa misma tarde, Leyva también percibió lo que el almirante vizcaíno había anticipado que iba a ocurrir: la flota inglesa dejaba de perseguir a la Gran Armada (29).

Las tripulaciones no estaban adecuadamente vestidas y equipadas para soportar el frío del Mar del Norte. No quedaba leña ni siquiera para cocinar y, tras mes y medio en el mar, la comida escaseaba. Se acortaron las raciones a medio cuartillo de bizcocho, otro medio de vino y un cuartillo de agua en previsión del largo viaje (30). Los animales de tiro y carga que viajaban en las bodegas fueron arrojados por la borda, para ahorrar sus raciones de agua. Los hombres comenzaron a enfermar, y la muerte se convirtió en compañera de viaje en cada navío. El día 15, el mando ordenó navegar a toda vela rumbo a la Península. El 17 la flota navegaba entre las Shetland y la isla de Fair, y el

(24) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6170, p. 422. Durísima acusación de Leyva, dando a entender que el resto de los comandantes consideraban la opción de rendirse.

(25) *Ibidem*.

(26) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6113, p. 386.

(27) En *La Gran Armada*, p. 355, se atribuye a Diego Flores, consejero del duque, la responsabilidad del inicio del «viaje de Magallanes».

(28) PARKER, G.: art. cit., p. 26.

(29) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6113, p. 386.

(30) La vida a bordo era, ya de por sí, muy complicada en condiciones normales, el hacinamiento provocaba problemas entre tripulaciones y soldados embarcados, la comida sufría problemas de conservación y el agua se deterioraba. SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.^a Carmen: «La vida del soldado», en O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (dir. de la obra), y RIBOT GARCÍA, Luis Antonio (coord. del vol.): *Historia militar de España*. Tomo II: *Edad Moderna*, vol. I: *Escenario europeo*. Laberinto-Ministerio de Defensa, 2013, Madrid, p. 377.

18 ponía rumbo al oeste, aproximadamente a los 60 grados de latitud norte. El día 20 Medina Sidonia ordenaba a Baltasar de Zúñiga adelantarse para informar a Felipe II de la situación. El duque ya presagiaba que la posibilidad de alcanzar La Coruña constituiría «no poco milagro» (31).

La travesía hacia el norte podía resultar tranquila, como, efectivamente, ocurrió. Además, aquellas eran unas aguas conocidas por los pilotos de las urcas bálticas. Pero las cartas náuticas de que disponían los pilotos no iban más allá de Moray Firth, en Escocia, y el cabo Dursey, en el sudoeste de Irlanda (32). El norte de Escocia y el oeste de Irlanda eran mundos ignotos salvo para alguno de los más avezados marineros. El desconocimiento de aquellas aguas, una vez que se virara hacia el oeste, era susceptible de provocar situaciones complicadas que podrían verse agravadas debido a que muchos barcos navegaban muy dañados tras los últimos enfrentamientos con los ingleses. Las levantiscas comenzaron a mostrar sus deficiencias para la navegación fuera del Mediterráneo. También las urcas bálticas y alemanas comenzaban a rezagarse debido a sus escasas condiciones marineras. Esta situación derivó en una nueva disputa entre Recalde y el duque de Medina Sidonia El almirante vizcaíno quería esperar a los que se iban quedando rezagados, pero Medina Sidonia le obligó a navegar junto a él y el *San Martín* en la vanguardia (33) de la flota. El día 21, cuando la armada entraba en el Mar del Norte, aún quedaban 112 barcos indemnes (34). Unos días después, todo se complicó.

La tragedia vivida desde la retaguardia (35)

El 25 de agosto el grueso de la flota se encontraba en las costas septentrionales de Irlanda. Aquella noche la niebla cayó sobre el mar y los barcos perdieron la referencia unos de otros. Al amanecer, el *San Martín* podía contar 90 velas. Recalde solo navegaba junto a tres naos y tres pataches. Envío varios pataches en busca del *San Martín*, y uno de ellos llegó a divisarle y a informar de su posición y de las naves que le acompañaban. El almirante trató de dirigirse hacia el grueso de la flota (36). Pero el día 28 el viento roló a sursudoeste. Recalde envió un nuevo patache en busca de la capitana y ya no la encontró.

Este cambio de viento enfureció las aguas, y los barcos más duramente castigados por los combates comenzaron a tener graves dificultades, no ya

(31) *La batalla del Mar Océano*, vol. v, p. 159.

(32) SAAVEDRA VÁZQUEZ, p. 359.

(33) PARKER, art. cit., pp. 15-17.

(34) *La Gran Armada*, p. 362.

(35) Las descripciones de lo sucedido en los barcos están basadas en los relatos y narraciones del vol. v, *Anexos y Apéndices*, de *La batalla del Mar Océano*.

(36) Eso se desprende del diario de un marinero del *San Juan* aportado. Parker anota que Recalde quería reencontrarse con el *San Martín* y el resto, ya que temía una emboscada por parte inglesa y así aparece en un billete del día 11 o 12. PARKER, G.: art. cit., p. 38.

para permanecer en una formación ordenada, sino para mantenerse a flote. Afortunadamente, el día 31 una encalmada permitió que algunos barcos se reagruparan. Recalde alcanzó a otras cuatro naos y una galeaza, la *Girona*. Juan de los Ríos, embarcado en la urca *Caridad*, que avistó este barco, declaró respecto al estado de la nave napolitana que «entendía que iban a dar en tierra y que si no hallaban puerto se perderían» (37).

Tres de las urcas rezagadas, el *Gran Grifón*, la *Barca de Hamburgo* y el *Castillo Negro*, habían conseguido navegar en conserva de la *Trinidad Valanzera*, de Alonso Luzón, una de las levantiscas más castigadas. La *Barca de Hamburgo* informó ese día de que estaba a punto de irse a pique. La calma posibilitó que alrededor de cien de sus tripulantes fueran transbordados a la *Valanzera*. Otros sesenta u ochenta pasaron al *Grifón*. Al día siguiente, la urca desaparecía a la altura de Malin Head, y ese mismo día Alonso de Luzón, capitán de la *Valanzera*, perdía también de vista al *Castillo Negro* y al *Gran Grifón*. Perdido contacto con la *Valanzera*, Gómez de Medina trató de mantener a flote al *Grifón* y dirigirse a la Península. Ambos barcos navegaron separados desde el 2 de septiembre. Durante dos semanas se encontró el viento del sudoeste, lo que le impidió avanzar.

Los temporales y la gruesa mar de la primera quincena de septiembre habían dispersado a las unidades de la flota, que no habían podido seguir a Medina Sidonia, de manera que los barcos navegaban ya en pequeños grupúsculos o en solitario.

Al grupo del *San Juan* se incorporaban y volvían a rezagarse tres barcos levantiscos que no conseguían mantenerse en su conserva debido a la mala mar. El mismo día 2, las tres levantiscas, la *Lavia*, la *Juliana* y la *Santa María del Visón*, perdían contacto por primera vez con el grupo, y el día 7 lo hacían para nunca volver a encontrarlo. Las tres navegaron unidas hasta que el día 17, con buen tiempo, decidieron fondear en Streedagh Strans, cerca del puerto de Sligo.

El día 12 a la *Valanzera* se le abrió la popa, pero Alonso de Luzón consiguió mantener el barco a flote hasta que el día 14, frente a Kinnago Bay, fue a tocar con un arrecife.

La *Santa María* soportó el temporal de los días 12 y 13 en solitario y consiguió avanzar mucho más al sur. La *Santa María* era uno de los barcos más castigados (38), por los combates en los que se involucró. A ello habían de añadirse las averías producidas por los temporales. Leyva decidió que, tras las tormentas soportadas, debía detenerse a hacer aguada, recoger bastimentos y repararse. Navegó hacia Blaksod Bay, en el condado de Mayo. El día 17 amaneció con buen tiempo y Leyva trató de acercarse a tierra, pero el barco embarrancó en Tullagh Bay, unas leguas al norte de donde se encontraban

(37) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 7082, p. 346.

(38) AHN, OM (PPC), doc. 3511, núm. 38. Transcrito en *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6170, p. 422. Leyva escribe a Recalde y le dice que «no va otra nao tan trabajada».

el *Falcón Blanco Mediano* y el *Gran Grin*. Leyva desembarcó a sus hombres y consiguió mantener con vida a todos ellos.

El día 13 el *San Juan* se encontraba acompañado tan solo del patache *San Esteban* y del *San Juan Bautista*, que el día anterior había perdido de vista a la *Trinidad*, otra nao de la escuadra castellana que presumiblemente desapareció en Valentia Island, en el condado de Kerry, el 15 de septiembre (39). Las malas condiciones en que se encontraban impidieron que pudieran auxiliar a la *Barca de Danzing*, otra urca rezagada el día 14. Los capitanes decidieron dirigirse a Great Blasket Island para hacer aguada y realizar reparaciones.

Al día siguiente, otra de las levantiscas, la *Anunciada*, que navegaba junto a la urqueta *Caridad* y los pataches *Concepción* y *Nuestra Señora de Begoña*, sí que acudía a socorrer a la *Barca de Danzing*. Dadas las averías de la levantisca, los marineros decidieron salvar la urca y comenzaron a trabajar para tapar sus vías de agua utilizando elementos de la *Anunciada*, así como a trasvasar armas y munición al resto de la flotilla.

Mientras permanecían fondeados en el estuario del Shanon, avistaron una nave guipuzcoana, la *San Esteban*. El sargento de la *Concepción*, Alonso de Porres, se destacó para reconocerla. Al subir a bordo encontró que la tripulación no sabía dónde se encontraba, que no tenía alimentos ni bastimentos y que el piloto, el maestro y el capitán habían muerto.

Cuando acabaron de trasvasar las armas y la munición, la tripulación de la *Anunciada* se embarcó en la urca tras prenderla fuego. Los cinco barcos partieron rumbo a la Península, pero el estado de la nao *San Esteban* y de sus hombres era tan deplorable que, incapaz de resistir un nuevo temporal, perdió el rumbo, se separó del resto y comenzó a navegar hacia el norte. Aquella noche se encontraba al sur de Mutton Island. Pocas millas al norte navegaba el galeón *San Marcos* —de la escuadra de Portugal— soportando a duras penas la tormenta. La nao guipuzcoana y el galeón portugués fueron divisados por los observadores y vigilantes irlandeses desde la costa del condado de Clare.

Por tanto, tras las dos primeras semanas de septiembre, la posición de los barcos que no pudieron seguir a Medina Sidonia, que se perdieron tras la niebla del 25 de agosto o que se fueron rezagando del grupo del duque era la siguiente:

- los más adelantados y situados al suroeste de Irlanda eran el grupo del *San Juan* de Recalde, al que trataban de alcanzar la *Santa María de la Rosa*, el *San Juan de Fernando Home* y la *Isabela*;
- al norte navegaba la flotilla de las urcas y los pataches que habían acompañado a la *Anunciada*. Casi fuera de control y en muy mal estado, la *San Esteban* se había desviado hacia el norte, separándose de este grupo, y su posición era muy cercana a la del galeón *San Marcos*, frente a las costas del legendario reino gaélico de Thomond;

(39) *La batalla del Mar Océano*, vol. v, p. 212.

- frente a las costas de Galway se encontraba otra urca, el *Falcón Blanco mediano* y otro barco que se ha estado catalogando como desconocido pero que podría ser el *Concepción del Cano*, de la escuadra vizcaína;
- algo más al norte, en el condado de Mayo navegaban dispersadas la levantisca *San Nicolás «Prodaneli»*, la nao vizcaína *Gran Grin* y la urca *El Ciervo Volante*. Pero en este condado había otros cuatro barcos fondeados o embarrancados. La tripulación de la *Santa María* estaba fortificada en Doona Castle, en Blacksod Bay. En un extremo de esta bahía conocido como Elly Bay se encontraba fondeada la *Duquesa de Santa Ana*. También cercana a Elly Bay se encontraba fondeada la nao castellana *Nuestra Señora de Begoña*;
- unas millas al noreste, en Streedagh Strand, al norte del puerto de Sligo, tres levantiscas, la *Lavia*, la *Juliana* y la *Santa María del Visón*, estaban fondeadas. Allí iban a enfrentarse al temporal del día 21. La galeaza napolitana *Girona* había perdido contacto con el grupo de Recalde y fondeó para llevar a cabo reparaciones. Consiguió hacerlo en la bahía de Killibegs, al otro lado de la bahía donde estaban las tres levantiscas;
- al norte, en la península de Donegal, la *Valanzera* apenas se mantenía a flote. Luzón estaba evacuando a los 550 hombres que navegaban junto a él, su propia tripulación y los hombres procedentes de la *Barca de Hamburgo*. El barco que se encontraba junto a ella cuando dieron inicio las tempestades, el *Gran Grifón*, había tomado rumbo norte y se dirigía al Mar de Noruega. Entre ambos se encontraba, aislado, el *San Juan de Sicilia*.

La violenta tempestad —inusual incluso para las latitudes por las que la flota navegaba a finales del verano— que iba a desencadenarse en el norte y noroeste de Irlanda a partir de la noche del 17 de septiembre, y una segunda desencadenada a partir del 20 y el 21, acabarían con la resistencia de la mayoría de los navíos (40).

La que se desató el día 17 afectó por completo al *Gran Grifón*, muy al norte. Inundó por completo sus bodegas y el rumbo del barco quedó sometido a los vientos reinantes. El día 21 avistó las Hébridas, y Gómez de Medina consiguió poner rumbo norte hacia Noruega. El día 26 arrumba a la isla de Fair, para embarrancar al día siguiente en Stroms Heelor. De los 300 hombres que viajaban en la urca solamente siete fallecieron. La isla estaba habitada por tan solo 17 vecinos, de manera que los supervivientes decidieron enviar unos emisarios a la isla vecina en busca de ayuda. Pero, sin alimentos ni abrigo, otros 50 hombres fallecieron hasta el 14 de noviembre (41), fecha en la que por fin fueron socorridos e iniciaron su peregrinaje hasta llegar los últimos de

(40) «Las bajas sufridas representan, no obstante, un triunfo de la pericia marinera y casi, si lo ponemos en términos del siglo XVI, un milagro». RODRÍGUEZ SALGADO, M.: «Pilotos y navegación en la Gran Armada de 1588», en *Revista de Historia Naval*, núm. 23, 37-72, p. 70.

(41) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 6901.1, p. 305, referencia a la signatura RAH, Col. Salazar, L-23, núm. 17. Carta anónima de un tripulante del *Gran Grifón*.

ellos a Laredo en agosto de 1589. Sus restos fueran vistos por la tripulación del *Santiago*, conocido como el «barco de las mujeres», cuando retornaban tras haber naufragado, también, en Noruega (42).

La *San Juan de Sicilia* también avistaba las Hébridas, en concreto la isla de Mull, en esas fechas. El día 23 se resguardaba en la bahía de Tobermory. Tras entrar en contacto con un jefe del clan local, los espías de Walshingham encontraron el barco. Se ganaron la confianza de la tripulación ocultando su identidad, y el día 5 de noviembre volaron la nave, asesinando a casi toda la dotación.

En el sudoeste de Irlanda, el temporal azotaba con mayor intensidad el día 21 de septiembre. En Great Blasket Island, el *San Juan* permanecía fondeado y sus amarras soportaban el temporal. Hacia ese fondeadero se dirigieron también la *Isabela*, el *San Juan Bautista Fernandome* y la nao *Santa María de la Rosa*. Esta última, en muy mal estado, llegaba pidiendo socorro a cañonazos. Cuando trataba de acercarse a puerto, chocó con los arrecifes, zozobró y se fue al fondo. Las tripulaciones de la flotilla que se encontraba con Recalde dieron por hecho que no podía haber supervivientes, pero sí que hubo uno: Juan Antonio Manona, quien posteriormente narraría que fue él el único que sobrevivió. La nao *Fernandome* llegaba en muy mal estado. Recalde estipuló que la compañía del capitán Diego Bazán, el hijo del marqués de Santa Cruz, se distribuyera entre su navío y los pataches, mientras que la de Gonzalo Meléndez se incorporaba a la almiranta de la escuadra de Castilla, la *San Juan Bautista* (el *San Juan Bautista* y el *San Juan Bautista Fernandome* son dos barcos distintos). El día 26 esta nave era incendiada, y el resto de la flotilla ponía rumbo a La Coruña, dirigida por Recalde.

Los numerosos observadores con que contaban los ingleses (43) en la costa irlandesa informaban a las autoridades de la presencia de los barcos españoles. Hacían comentarios acerca del estado de las naves y señalaban cuándo, cómo y dónde desembarcaban. Las tripulaciones iban a tierra para aprovisionarse y reponerse de las penalidades. Varios de estos observadores informaron de que el día 20 había cuatro barcos que se dirigían a la bahía de Galway. Uno era el *San Esteban*, que perdió a los pataches que acompañaban a la *Barca de Danzing*. Esa misma noche naufragó al sur de Mutton Island. Más de 300 hombres se ahogaron. Los barcos que habían tratado de socorrerle el día anterior sí que consiguieron aproar hacia al sur e iniciar singladura hacia el Cantábrico.

Tan solo unas millas más al norte zozobraba la madrugada siguiente el *San Marcos*, el único galeón de la armada que se fue a pique en la empresa de Inglaterra. Boecius Clancy, shérif del condado de Clare, fue convenientemente avisado de la posición de ambos barcos y acudió a la costa con sus hombres.

(42) *Ibidem*, vol. v, pp. 308-310.

(43) Una referencia: un texto inglés que se refiere a la flotilla de siete barcos de Recalde habla de 200 hombres vigilando desde la playa. *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. III, doc. 6472.

Unos 60 tripulantes del *San Esteban* habían sobrevivido, mientras que, de los 350 soldados de los Tercios y los 140 marineros del *San Marcos*, tan solo cuatro permanecían con vida. Clancy encarceló a los supervivientes, pero tras mantenerlos unos días en cautividad, los ahorcó a todos en la llamada Colina de las Horcas (Cnoc-na-Croaire).

Los relatos referentes a los otros dos barcos divisados en esta zona ofrecen algunas dudas. Parece ser que algunos vecinos del condado no solo informaban a los ingleses de la llegada de barcos de la armada, sino que también trataban de atraerlos a la costa con hogueras a modo de faro, para que chocaran con los arrecifes y naufragaran, y aprovechar el desastre para saquearlos. Algunas informaciones mencionan que esa fue la suerte que corrió el *Concepción Elcano*, de la escuadra vizcaína. Pero en la relación de Casado Soto este barco aparece como retornado a Pasajes. *La batalla del Mar Océano* considera que llegó, junto al *San Martín*, a Laredo el 22 de septiembre y de allí fue a El Pasaje. En esta obra se denomina al barco «*Concepción menor*» y Juanes Delcano aparece identificado como su piloto.

Sí que podría ser uno de ellos la urca *Falcón Blanco mediano*. Naufragó bastantes millas más al norte, en Ballynakill Harhor; pero, como se mantuvo a flote hasta el día 25, es posible que hacia el 21 se encontrara al sur de la bahía de Galway.

Otro barco cuyo final ofrece dudas es el *Ciervo Volante*. Hay declaraciones de marineros españoles y una carta de Edward Whyte (44) que mencionan el naufragio de un navío en Tirawley (condado de Mayo) el 22 de septiembre. Varios nobles, un fraile y un obispo (45) fueron hechos prisioneros junto a algunos miembros de la tripulación. Los restantes se ahogaron o fueron asesinados. El relato habla de un leñador, llamado Malaghlen McCabb, que asesinó a 84 españoles con su hacha.

La presencia de los barcos de Felipe II inquietaba a las autoridades inglesas delegadas en Irlanda. Parecían dudar de las intenciones de aquellos soldados y temían que una «segunda armada» estuviera llegando a Irlanda. A esta posibilidad parecían apuntar los testimonios de algunos soldados hechos prisioneros. El capitán general de Isabel I, William Fitzwilliam, comunicaba a la reina que no se podría responder a un desembarco español ya que solo contaba con 750 soldados, de manera que la táctica a seguir fue eliminar a las tripulaciones que llegaran a Irlanda, estuvieran en la condición que estuvieran. Y así, ordenó que «se aprehendiera y ejecutara a todos los españoles que pudieran ser hallados de cualquier estado que fueren. Puede emplearse la tortura en el seguimiento de esta causa» (46). Unos soldados heridos, enfermos y hambrientos eran posteriormente torturados por los ingleses para obte-

(44) *Ibidem*, vol. IV, t. IV, doc. 6547, p. 54.

(45) Este elemento es el que plantea dudas al respecto del testimonio, ya que no iba ningún obispo embarcado.

(46) *La Gran Armada*, p. 368. Martin y Parker citan el testimonio de Diego Pimentel como una de las bases para pensar en esa «segunda armada».

ner información, y su testimonio, sin considerar que aquellos hombres probablemente dirían lo que su torturador quisiera escuchar, era considerado suficiente argumento para disculpar las matanzas. Si el temor inicial inglés pudiera ser comprensible, resulta difícil mantener dicha justificación a partir del momento en que el propio Richard Bingham escribía a Fitzwillam, el 1 de octubre, que «solo quedaban algunos prisioneros tontos y que a Dios gracias esta provincia está ahora libre de la presencia de esos enemigos extranjeros» (47).

Fitzwillam amenazó también a los irlandeses con la pena de muerte si escondían, protegían o ayudaban a los marineros hispanos. Por tanto, las guarniciones inglesas que masacraban a los españoles no eran el único peligro a que estos debían enfrentarse. Algunos irlandeses mantuvieron en cautividad a los naufragos para entregarlos a los soldados de su majestad o pedir rescate por ellos. Otros se dedicaron a saquear los navíos y a esquilmar a los malheridos y a los cadáveres.

Así lo sufrieron los supervivientes del *Gran Grin*, quienes, tras estrellarse contra los arrecifes de Clare Island, en Clew Bay, y ver ahogarse a doscientos de sus compañeros, fueron hechos prisioneros por Dowdarra Roe O'Malley. Los supervivientes presos trataron de escapar, y el irlandés, entonces, no dudó en acabar con la vida de sesenta y cuatro de ellos.

La obediencia de los gobernadores ingleses a la orden de Fitzwillam fue absoluta y no dudaron en cumplir celosamente el mandato. En la provincia de Connaught, el gobernador, Richard Bingham, pasó a ser conocido como el «azote de Connaught» después de que en su territorio fueran exterminadas las tripulaciones de los mencionados *Falcón* y *Gran Grin*, tal vez la del *Ciervo Volante* y la del *San Nicolás Prodanelli*. Esta levantisca tocó los bajos de Toorglass, en la península de Curraun, y allí se perdió. Ochenta de sus tripulantes sobrevivieron, pero el gobernador se encargó de degollar a todos excepto a nueve, aquellos de los que esperaba conseguir el pago de un rescate debido a su condición.

Pero Richard tenía un hermano, George, que mandaba la guarnición de Sligo. Allí habían fondeado el día 17 las tres levantiscas que permanecían juntas: la *Lavia*, la *Juliana* y la *Santa María del Visón*. Sorprendidas por el temporal del 21, sus anclas garreararon y los barcos fueron arrastrados hacia la pequeña playa de Steedagh Point. Fueron más de mil los muertos entre las dotaciones de los tres navíos, pero sobrevivieron alrededor de trescientos hombres. Uno de ellos fue el capitán Francisco de Cuéllar, patrón del *San Pedro* (48), quien relató su epopeya en una carta que escribió al llegar a Amberes un año después (49). Cuéllar narra el horrible estado en que se

(47) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 6603, p. 90.

(48) Se encontraba a bordo de la *Lavia* porque en ella estaba embarcado el auditor general, Martín de Aranda, quien debía ejecutar contra él la pena de muerte que le impuso Medina Sidonia por su comportamiento en el Canal. Sin embargo, la hoja de servicios de Cuéllar impidió que Aranda se atreviera a llevar a cabo la ejecución.

(49) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 7127, pp. 507-516.

encontraban los naufragos y cómo los saqueadores irlandeses procedieron a esquilmar los restos de los barcos, asesinar a los supervivientes y expoliar a los cadáveres. Al día siguiente llegó George Bingham para completar la labor de exterminio. Cuéllar consiguió esconderse y salvar la vida para, posteriormente, iniciar un increíble viaje y regresar a España. Antes de partir tuvo tiempo de ver cómo el propio Fitzwilliam acudía a la playa para asegurarse de que allí yacían los cuerpos de 1.300 soldados y marineros de la armada, y de que el trabajo de Bingham se había llevado a cabo según sus órdenes.

Mientras ingleses e irlandeses masacraban a las tripulaciones y saqueaban los barcos, Leyva se mantenía fortificado con todos sus hombres en Doona Castle, en la jurisdicción de Bingham. Durante cuatro días, la tripulación había tratado de poner a salvo cuanto de utilidad hubiera en el barco para, finalmente, prender fuego a la *Santa María* y evitar que sus restos fueran saqueados por los irlandeses o utilizados por los ingleses. Los hombres de Bingham no se atrevieron a atacar a los de Leyva. Tal vez pensaran que aquel grupo de soldados era la avanzadilla de la supuesta y temida invasión española.

Recibió entonces noticias de que al otro lado de la bahía, en Elly Bay, a unas cuatro leguas, se encontraba fondeada la *Duquesa de Santa Ana*, realizando reparaciones. Hacia allí se dirigieron los marineros y soldados de la *Santa María*.

En esa misma zona de Blacksod Bay sí que fueron atacados algunos de los tripulantes de la *Nuestra Señora de Begoña* cuando se encontraban en tierra tratando de obtener provisiones. Bingham capturó a algunos de ellos y los degolló. Unos cuantos consiguieron escapar (50). Debido a su posición, cabe pensar que se unieran a los hombres de la *Santa María*. Leyva, conociendo la presencia de las tropas inglesas en las cercanías, y ante la posibilidad de ser atacado por Bingham, decidió el día 24 de septiembre que la urca, con más de 1.000 hombres a bordo pertenecientes a la tripulación de la *Santa María*, la *Duquesa* y, posiblemente, algunos de los pocos huidos de la *Begoña*, se hiciera a la mar. Pero el barco se encontraba en mal estado, y la tremenda sobrecarga que suponía navegar con 1.000 hombres, cuando la dotación habitual no llegaba a trescientos, provocaba que apenas pudiera controlarse. Dos días después embarrancaba en Loughros Mor Bay, en el condado de Donegal, al noroeste de la isla. El viento había empujado el barco hacia el norte y este no había conseguido poner proa hacia la Península. Leyva ordenó el desembarco, y aunque, de nuevo, todos los hombres sobrevivieron, esta vez él resultó herido, al golpearse con el cabrestante del barco. Las tripulaciones salvaron la munición y un cañón, que fue utilizado para fortificar el castillo de Kiltoorish. Allí, Leyva pensó en mantener la posición hasta que, tal vez, recibieran ayuda por parte de los hombres de otro barco. Pero tal ayuda no llegó, y en solo tres días consumieron los víveres que habían conseguido llevar a tierra, por lo que tuvieron que alimentarse a base de hierbas y carne de caballo.

(50) El resumen de bajas de *La batalla del Mar Océano* estima que regresaron 158 de los 300 hombres que partieron de La Coruña. *Ibidem*, vol. v, p. 362.



La *Valanzera*, el primer barco que naufragó en el norte de Irlanda, se mantuvo a flote al menos durante cuatro días tras chocar con un arrecife. Alonso de Luzón ordenó salvar cuanto fuera posible del navío. Tras llevar a cabo esos trabajos y mantener una difícil convivencia con los lugareños, la *Veneciana* se fue definitivamente a pique cuando treinta irlandeses la estaban saqueando. Se fueron al fondo con ella junto con cincuenta españoles (51) que seguían tratando de rescatar equipo del barco. Los nativos despojaron a los naufragos de sus bienes, pero hasta ahí llegó el daño que les infligieron. Alonso de Luzón decidió marchar con los 550 supervivientes al castillo de John O'Dogherty, comandante del territorio bajo control inglés.

Allí fueron recibidos por un obispo, que mandó disparar un cañonazo (52) para avisar a la guarnición angloirlandesa de la presencia de españoles. Los

(51) *Ibidem*, vol. IV, t. IV, p. 387. Testimonio de Antonio Martínez, piloto de la *Valanzera*.

(52) *La Gran Armada*, p. 364.

hombres de Luzón se refugiaron en las ruinas de un castillo, pero su posición era muy incómoda, ya que estaba rodeada por pantanos y a sus espaldas se encontraba el mar. Tras dos días atrincherados, Luzón, maestre de campo del Tercio de Nápoles, admitió la difícil situación en que se encontraban y aceptó un trato con el mayor John Kelly y el teniente Richard Hovenden para rendirse bajo unas condiciones justas. Pero, una vez que los hombres de la *Valanzera* entregaron las armas, los ingleses separaron a los oficiales, a la tropa y a la marinería, los despojaron de cuanto llevaban y desnudaron, los hicieron prisioneros y los tuvieron toda una noche al raso sin proporcionarles comida. A la mañana siguiente, en los alrededores de Illagh Castle, los ingleses formaron grupos de prisioneros y comenzaron a darles cuchilladas y arcabuzazos y a alancearlos (53). Algunos consiguieron huir en medio de la confusión y la locura de aquella masacre, a través de los bosques, desnudos y descalzos. Afortunadamente, bastantes fueron ayudados por los nativos (54). Otros fueron encarcelados en Drogheda. Los captores pusieron precio a sus vidas. Muchos de ellos no aguantaron, debido a su débil estado de salud, y murieron durante las negociaciones. Uno de los supervivientes de la matanza fue el piloto Melchior Sevilla, quien declaró posteriormente haber recibido la ayuda del obispo del castillo y de varios frailes que se ocuparon de curar a los maltrechos naufragos. Fueron ellos quienes les dijeron que debían partir hacia Escocia, para ponerse a salvo en territorio del rey Jacobo. Tras varias semanas escondido junto a otros naufragos, Melchior supo que Leyva había sufrido un segundo naufragio a unas siete leguas de donde se encontraban, así que decidió no permanecer más tiempo con los irlandeses y partió en busca de los hombres de Leyva.

En busca de la *Girona*

Las provisiones se agotaban en Kiltorish Lake cuando Leyva fue informado de que, 15 millas al sur, se encontraba la galeaza *Girona*, la cual se encontraba en muy mal estado y había tenido que fondear para reparar sus serias averías. Leyva no dudó en movilizar de nuevo a todos los hombres, que pese a su mal estado físico iniciaron la marcha en busca de la galeaza.

El estado en que encontraron el barco hacía imposible que pudiera efectuar una travesía con 1.300 hombres en sus bodegas y cubiertas. Pero en las proximidades había naufragado otro barco de la armada, cuyos restos fueron utilizados para reparar la *Girona*.

No hay certeza acerca de cuál puede haber sido este barco pero, analizando los listados de los barcos perdidos y los barcos retornados a la Península, se

(53) *La batalla del Mar Océano*, vol. IV, t. IV, doc. 6996, p. 387. Testimonio de Antonio Martínez, piloto de la *Valanzera*.

(54) Los testimonios de dos tripulantes de la *Valanzera* coinciden en esto. *Ibidem*, docs. 6996 y 7082.

me ocurren tres posibles opciones: las zabras *Trinidad* y *Nuestra Señora de Castro*, y el patache de Castilla *Nuestra Señora del Socorro*.

La *Trinidad* no registra supervivientes en el listado de *La batalla del Mar Océano* (55). Se cree que naufragó en Tralee (condado de Kerry) y que su tripulación fue ejecutada en el castillo de sir Edward Denny, pero este condado está muy al sur de Irlanda, lejos de donde fondeó la *Girona*. Posteriormente, durante noviembre, además aparecen registros de una zabra con este nombre en Santander y Ferrol. Casado Soto, por otra parte, la incluyó en su listado como retornada a Santander.

Tampoco se encuentran supervivientes en las listas que pertenecieran a la tripulación de la zabra *Nuestra Señora de Castro*, pero este barco llegó al Cantábrico en conserva del *San Martín* y zozobró ya frente a la costa española a causa de un temporal. No se hundió en Irlanda.

En cuanto al *Nuestra Señora del Socorro*, no hay ninguna referencia de él y hasta hoy se ignora su paradero y se da por perdida a toda su tripulación (56). Este patache, por descarte de otros barcos a través de la información que se recoge en los historiales de los navíos de la armada, puede ser el que fuera utilizado para reparar la *Girona*.

Melchior Sevilla y sus compañeros encontraron al grupo de hombres que mandaba Leyva cuando trataban de poner de nuevo en servicio la *Girona*. Allí había alrededor de 1.300 hombres dispuestos a embarcar. La galeaza habitualmente tenía una dotación de 300 remeros forzados y alrededor de 200 soldados y marineros de profesión. Leyva hizo recuento de provisiones y calculó una ración de cuatro onzas de pan y medio cuartillo de vino para cada hombre.

Melchior y los hombres huidos de la *Valanzera* hicieron saber a don Alonso lo que había ocurrido en Illagh Castle. Le informaron de que Richard Bingham estaba buscando españoles y actuando sin piedad con aquellos que encontraba, de manera tal que ni siquiera respetaba la vida de los que se rendían (57).

Leyva decidió que no debían esperar a ser capturados por los ingleses y que «antes quería morir en la mar como caballero, que no supiese Su Majestad se había rendido a tan ruin gente (58)», y asumió el riesgo que suponía iniciar una travesía con una nave tan cargada y después de haber sufrido los embates del viento y el mar durante las violentas tormentas. Decidió dirigir la nave hacia Escocia, ya que el exceso de carga podía hacer imposible la travesía a través del Atlántico hasta el norte de la península ibérica. Sin embargo, pensaba que sí podrían atravesar el estrecho canal de Moyle, que con solo 20 kilómetros de anchura separaba el norte de Irlanda y Escocia. El 26 de octubre de 1588, la galeaza *Girona*, con 1.300 soldados y marineros procedentes de dife-

(55) *Ibidem*, vol. v, p. 364.

(56) *Ib.*

(57) *Ib.*, vol. iv, t. iv, doc. 6603, p. 90.

(58) *Ib.*, doc. 7082, p. 457.

rentes navíos y bajo el mando del maltrecho capitán de caballería Alonso Martínez de Leyva, zarpaba con rumbo nordeste. Unos días después se encontraba frente a Lacada Point, en la costa de la actual Irlanda del Norte. La neutral Escocia se encontraba a tan solo unas pocas millas.

Relatos de supervivientes

Algunos de los protagonistas comenzaron a arribar a la Península a comienzos de octubre. El grupo de la *Barca de Danzing*, con la tripulación de la *Anunciada*, alcanzaba la costa del Cantábrico el 4 de dicho mes.

El 8 de octubre de 1588 Juan Martínez de Recalde llegaba al puerto de La Coruña. Por medio de Martín de Idiáquez hizo llegar al rey una carta (59), junto con los documentos que portaba referentes al viaje. Lo primero que manifestaba en su carta era la preocupación que sentía por Leyva, ya que lo último que había sabido de él era que la *Santa María* se encontraba en muy mal estado.

Durante octubre y noviembre siguieron llegando a puertos del Cantábrico barcos de la armada (60), con las tripulaciones en un estado de salud lamentable. También llegaban pequeñas embarcaciones con soldados y marineros que habían logrado escapar de Irlanda y embarcarse en Escocia. Las noticias que traían hablaban de naufragios en el norte y oeste de Irlanda, de persecuciones por parte de las autoridades, de tripulaciones hambrientas, desnudas y descalzas que trataban de huir de los irlandeses leales a Isabel I y de sus soldados. Pero también coincidían en que en algunas zonas del noroeste de la isla quedaban españoles luchando y resistiendo el acoso de los irlandeses. El 21 de diciembre arribaba a San Juan de Luz una pequeña embarcación de la que desembarcaba un joven irlandés que afirmaba que en Drosal (posiblemente Dursey Head) resistía Alonso de Leyva con Rodrigo Mendoza y otros capitanes (61). Leyva le había entregado un gran envoltorio con cartas para que se las hiciera llegar al corregidor de Bilbao, y con esa intención había navegado hasta San Juan de Luz, desde donde partiría hacia San Sebastián para continuar luego camino a Bilbao. La información era creíble (62), e inmediatamente oficiales del ejército se ofrecieron al rey para enviar expediciones de rescate. Pero habían transcurrido dos meses desde que el irlandés saliera de Irlanda, y los hechos que narraba, aun siendo ciertos, podían haber evolucionado de muchas e inciertas maneras.

(59) AHN, OM (PPC), leg. 3511, núm. 41.

(60) En *La batalla del Mar Océano* (vol. IV, t. IV, doc. 6772, p. 194) aparece una relación, fechada el 20 de octubre, con los barcos retornados y con aquellos de los que no hay noticias.

(61) *Ibidem*, doc. 6934, p. 327.

(62) El irlandés ya había contactado en Nantes, cuando se dirigía a la costa cantábrica, con Martín de Igueldo y le contó la misma historia de Leyva y las cartas. *Ibidem*, doc. 6811, p. 221.

A finales de enero llegaron a Ribadeo dos personas que afirmaban ser tripulantes de diferentes navíos de la armada (63). El alcalde, Julián de Carranza, puso el hecho en conocimiento del marqués de Cerralbo, quien pidió que fueran enviados a La Coruña. Antes de que partieran, el escribano del Ayuntamiento, Juan de Oria, les tomaba declaración (64).

Uno de ellos era Melchior de Sevilla, identificado como piloto de «una nave veneciana» (65); el otro, Jácome Hescafin, genovés y calafate de la *Santa María*. Ambos afirmaban en su declaración que, tras cinco días de travesía bordeando el norte de Irlanda, la *Girona* se disponía a embocar el Canal con dirección a Escocia cuando, a las cuatro de la mañana, se quebró el timón de la galeaza, la cual, sin posibilidad de ser dirigida por los pilotos, fue empujada irremediamente contra un peñón en la zona conocida como Lacada Point.

Allí se ahogaron 1.300 hombres con su mando, Alonso Martínez de Leyva, después de haber decidido no rendirse a los ingleses y tras haber sobrevivido durante semanas en territorio irlandés en unas condiciones difícilmente imaginables. Unos documentos hablan tan solo de cinco o seis supervivientes, algunos testigos afirmaron que fueron nueve los que se salvaron (66). Dos de ellos habían alcanzado Ribadeo.

Conclusiones. Algunos datos para el debate

La armada no resultó dañada de forma irremediable en las aguas del canal de la Mancha. Los ingleses rehusaron acercarse a los barcos españoles, para eludir posibles abordajes, de manera que los combates tuvieron lugar con la artillería como protagonista. Los encuentros que se produjeron el día 4 y el combate posterior desarrollado en Gravelinas sí que provocaron ciertos desperfectos y averías considerables en algunos de los barcos. La retaguardia se vio envuelta en serios combates. En esa posición debería haberse encontrado el *San Juan* de Recalde, pero tras las primeras refriegas hubo de pasar a vanguardia y dejar el mando de la retaguardia a la *Santa María*. Los desperfectos que sufrieron y las escasas condiciones que para marear en el Atlántico tenían los barcos mediterráneos hicieron que, una vez que Medina Sidonia hubo ordenado el retorno bordeando las islas británicas, las levantiscas queda-

(63) Ib., doc. 7035, p. 410.

(64) Ib., doc. 7082, p. 455.

(65) En mi opinión, esto puede ser un error de transcripción, ya que Sevilla debió de identificarse como piloto de la *Veneciana*, que era el sobrenombre con el que se conocía a la *Trinidad Valanzera*. Véase también ibídem, vol. v, apéndices, p. 276.

(66) Ibídem, vol. v, anexo 6, p. 361. En la recapitulación de las pérdidas que hace José Ignacio González-Aller aparecen un superviviente de la *Santa María*, cuatro de la *Girona* y ninguno de la *Duquesa*. A estos cinco habría que sumar al piloto de la *Valanzera*. Juan de Nova y Francisco de Borja dijeron que el superviviente de la *Girona* que encontraron en Escocia les habló de nueve supervivientes.

ran rezagadas. También tuvieron problemas las voluminosas urcas bálticas, de difícil manejo en una tempestad.

Los navíos comenzaron a agotar las provisiones; el escorbuto y el tifus hicieron mella en las tripulaciones. La necesidad de aprovisionarse, de atender a los heridos y de hacer aguada llevó a los barcos rezagados a acercarse a la costa y atender sus necesidades en tierra irlandesa. Muchos barcos habían cortado las cadenas de sus anclas durante el ataque de los brulotes en Calais, por lo que el fondeo no podía realizarse con garantías. Cuando se desataron las tormentas, los barcos, deficientemente fondeados, con parte de sus tripulaciones en tierra, no fueron capaces de zarpar con tiempo suficiente de alejarse de la costa. Muchos soldados y marineros murieron ahogados. Otros consiguieron mantenerse con vida tras los naufragios, pero no sobrevivieron a las armas de las guarniciones inglesas.

Algunos de los huidos consiguieron contactar con otros de sus desafortunados compañeros e iniciaron caminatas en busca de otros barcos o de un lugar donde obtener refugio hasta que alguien les ayudase a poner sus vidas a salvo. Un gran grupo compuesto por tripulantes de varias naves quedó reunido bajo el mando del capitán Alonso Martínez de Leyva. Soportaron el acoso inglés fortificados, negándose a rendirse, pero cuando navegaban hacia Escocia abandonando Irlanda, un nuevo temporal destruyó su nave.

Otros, sin embargo, no sobrevivieron a las crueles acciones de Fitzwilliam, los hermanos Bingham o Clancy. Además de mancillar los cadáveres y rematar a los moribundos en las playas, Bingham cometió con total frialdad un crimen atroz. Fue él mismo quien informó el 1 de octubre de que solo quedaban unos pocos prisioneros «tontos» y que la región estaba libre de extranjeros. Estos prisioneros eran los aproximadamente trescientos supervivientes de los naufragios, que los irlandeses fueron entregando a las tropas de Bingham en los condados de Galway y Mayo, en Connaught. En el pueblo de Galway hoy se puede leer una placa que recuerda cómo 300 españoles fueron sacados de la cárcel, paseados por las calles hasta el convento agustiniano y ejecutados allí, sin previo juicio ni piedad. Eso ocurrió el 9 de octubre de 1588, una semana después de que Bingham se vanagloriara de haber acabado con todos los españoles, «salvo algunos tontos».

Los debates acerca de la actitud de Medina Sidonia en Plymouth, y en Calais, sobre la decisión de regresar rodeando las islas y el abandono a su suerte de la retaguardia siguen vivos 530 años después. Recalde y Leyva fueron muy duros en sus juicios respecto al capitán general de la armada, en ocasiones demasiado. Pero la actuación del duque en combate no dejó nada que desear, aunque pudo pecar de falta de osadía (67).

(67) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: «Teatros de operaciones navales. Flandes, mar del Norte y armadas contra Inglaterra», en O'DONNELL, H. (dir. y coord.): *Historia militar de España*. Tomo I: *Edad Moderna*, vol. I: *Ultramar y la Marina*. Laberinto-Ministerio de Defensa, Madrid, 2012, p. 208.

Lo cierto es que ni Leyva ni Recalde pudieron cumplir con su deseo de contarle al rey en persona las situaciones vividas durante la empresa. Leyva falleció en el Mar del Norte, y Recalde, con tantas heridas en el cuerpo como en el alma, acabó su vida postrado en el monasterio al que se retiró pocos días después (el 23 de octubre) de arribar a La Coruña. El hecho de que ni Leyva ni Recalde despacharan con el rey para trasladarle sus impresiones acerca de lo ocurrido tal vez favoreció la situación de Medina Sidonia. Los capitanes interrogados posteriormente culparon a Diego Flores Valdés, el consejero naval del duque, de las malas decisiones tomadas. Él fue el único oficial declarado culpable y el auténtico chivo expiatorio del desastre. Fue detenido y encarcelado. La circunstancia de que Flores fuera considerado el culpable del desastre parece indicar que Leyva y Recalde, pese a no poder defender sus posiciones ante el rey, salvaron su honra y su honor.

ANEXO

«Todo esto he visto, aunque creo que fuera mejor no haberlo visto, según lo que duele». Esta fue la frase que Felipe II anotó en el margen de uno de los documentos que Recalde le había hecho llegar por medio del secretario de Asuntos Extranjeros, Idiáquez, a mediados de octubre tras desembarcar en La Coruña. En ellos narraba lo acontecido en la empresa de Inglaterra y recogía recomendaciones acerca de cómo se debería actuar en un futuro. El rey mostraba así su desolación por el fracaso de su gran empresa.

Pero, además de los argumentos expuestos por el almirante que el rey pudo conocer, Felipe II debería haber conocido las impresiones de Leyva, ya que Recalde afirmaba portar, entre los documentos entregados, unas cartas de don Alonso.

Existen dos cartas hológrafas de Leyva cuyo destinatario, con seguridad, era Recalde. Aparecen transcritas en *La batalla del Mar Océano*, codificadas como documentos 6113 y 6170. Deberían haberse encontrado entre los documentos que Recalde envió al rey –así lo notificaba el almirante en el escrito introductorio que presentaba a Felipe II–. Allí debieran aparecer los billetes que él mismo escribió en alta mar, una carta exponiendo su parecer al rey acerca de los errores que se deberían subsanar en otra posible tentativa, el diario de un marinero de su galeón y unas cartas de don Alonso.

Sin embargo, en los márgenes del documento introductorio original escrito por Recalde, Felipe II anotó «no sé si vinieron esas». Las cartas de Leyva del 12 y 17 de agosto no estaban entre la documentación que el secretario Idiáquez entregó a Felipe II. Por tanto, es muy probable que el rey no leyera las incriminatorias cartas que Leyva escribió en alta mar, ya que nunca se las entregaron.

Leyva escribió a Recalde para comunicarle que iba a redactar una relación de todo lo ocurrido y le invitaba a que hiciera lo mismo. Leyva se comprometía a hablar por ambos en caso de regresar con vida y a defender su honor ante

posibles injurias. Desconfiaba del duque y temía que trataran de achacar a sus acciones el fracaso de la empresa. Este temor aumentó el 17 de agosto, cuando Leyva conoció que Medina Sidonia iba a enviar al oficial Baltasar de Zúñiga de regreso a España con despachos y correspondencia. Leyva sospechó que en estos documentos se iba a tratar de culpar a Recalde y a él mismo de lo acaecido. Escribió al almirante vizcaíno para informarle y transmitirle de nuevo su desazón por la cobardía mostrada por el resto de los comandantes y por no haber decidido enfrentarse a los ingleses en el Canal.

Por otra parte, un joven irlandés llegó a San Juan de Luz en diciembre con un «envoltorio grande de cartas» que, decía, le había entregado Leyva durante los días que permaneció fortificado en Irlanda, en el lugar donde vivía. El muchacho debía entregarlas en mano al corregidor bilbaíno. Una tempestad en el Cantábrico hundió el barco en el que viajaba el irlandés hacia Bilbao, por lo que ese paquete de cartas tampoco llegó a su destino.

Si Recalde decía tener unas cartas de Leyva y se las entregó al rey, ¿qué cartas traía el irlandés? Es muy posible que ambos escribieran más correspondencia de la que se conoce, e incluso puede ser que Leyva narrara lo que le estaba ocurriendo en Irlanda. Tal vez fueran de ese tipo los documentos que traía el irlandés y no fueran las mismas cartas que debía haber recibido el rey por la vía de Recalde.

Pero, si aceptamos que las cartas perdidas con su mensajero irlandés en el Cantábrico no eran las que menciona Recalde, ¿dónde estaban las cartas que Leyva envió al almirante y que el rey no leyó?

Sabemos de las dificultades que los pataches tenían en alta mar para hacer llegar la correspondencia que se intercambiaban los diferentes navíos, pero debemos pensar que algunas de las cartas escritas en la *Santa María* sí que llegaron a su destino, porque Recalde las incluye en la relación de la documentación que aporta.

Geoffrey Parker, tras la primera edición de *La Gran Armada* editada junto a Colin Martin, continuó investigando el episodio de la Felicísima Armada. En 1998 publicó en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, número 60, «El testamento político de Juan Martínez de Recalde». El texto habla de unos documentos encontrados en el Archivo Histórico Nacional, a los que le remitía Jesús Bouza Álvarez en el año 1994. Se trataba de los legajos del 3509 al 3512 del archivo de Órdenes Militares, denominados «Papeles Curiosos», que incluían la documentación mencionada por Recalde. Sin embargo, las cartas de Leyva no se encontraban en el dossier. Una nota a pie de página de Parker menciona la extraña y curiosa historia de esas cartas y del irlandés. Parker afirma que hasta la fecha nada al respecto había aparecido en el Archivo de Simancas.

En el año 2002, Parker publicaba en el número 79 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL un artículo titulado «No sé si vinieron estas», en el que incluye la transcripción de las cartas escritas por Leyva los días 12 y 17 de agosto de 1588. Las misivas estaban en el Archivo Histórico Nacional, dentro del legajo 3511 del archivo de Órdenes Militares. Su presencia en este archivo está justificada ya que ambos caballeros pertenecían a la Orden de Santiago.

Mientras que los documentos ya conocidos de Recalde eran identificados con el código 3511/41, las dos cartas de Leyva lo eran con el 3511/38. Allí siguen, protegidas en el interior de unas fundas de plástico. Ahora –debería decir desde 2002– los billetes y cartas de Recalde y las misivas de Leyva están en el mismo archivo. ¿Estuvieron separadas entre 1588 y 2002? ¿Dónde estaban las cartas de Leyva en 1998, cuando se identificaron las de Recalde? Hasta el momento no he conseguido averiguar cómo, cuándo, ni por qué conducto llegaron estas misivas al Archivo Histórico Nacional. La respuesta a estas preguntas puede ayudar a entender por qué Felipe II no recibió aquellas cartas.

Fuentes directas

Las fuentes utilizadas (cartas, aranceles, declaraciones, informes y relaciones) para la investigación se encuentran recogidas en GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio; DUEÑAS FONTÁN, Marcelino de; CALVAR GROSS, Jorge, y MÉRIDA VALVERDE, M.^a del Campo: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604)*, volumen III: *Preparación de la Empresa de Inglaterra de 1588*, volumen IV: *16 febrero 1588-1604. Ejecución de la Empresa de Inglaterra de 1588* (2014), y volumen V: *Anexos y apéndices* (2015). Ministerio de Defensa, Armada española, Madrid.

Pese a estar transcritas en el monumental corpus mencionado, acudimos al Archivo Histórico Nacional para conocer el estado de las cartas de Recalde y Leyva y cómo estaban archivadas. Archivo Histórico Nacional, Órdenes Militares (Papeles Curiosos) legs. 3511/38 y 3511/41.

Bibliografía adicional

- GRACIA RIVAS, Manuel: «Sanidad y vida a bordo», en O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (dir. de la obra y coord. del vol.): *Historia militar de España*. Tomo III: *Edad Moderna*, vol. I: *Ultramar y la Marina*. Laberinto-Ministerio de Defensa, Madrid, 2012, pp. 387-403.
- SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.^a Carmen: «Política naval y guerra marítima en la España del Antiguo Régimen», en G.^a HURTADO, Manuel-Reyes; GONZÁLEZ LOPO, Domingo L., y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, Enrique (dirs.): *El mar en los siglos modernos/O mar nos séculos modernos*, t. II. Xunta de Galicia, Consellería de Innovación e Industria, Santiago de Compostela, 2009.

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

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería (R)

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 orgánico de la demarcación se elevó a capitania general. Por añadidura, de este puerto partirán tres expediciones, lo que significará un constante movimiento de unidades y la presencia en el departamento de ilustres personajes.

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, Arsenal of Cartagena.

Fin de la construcción del arsenal y comienzo de una nueva etapa en la construcción naval

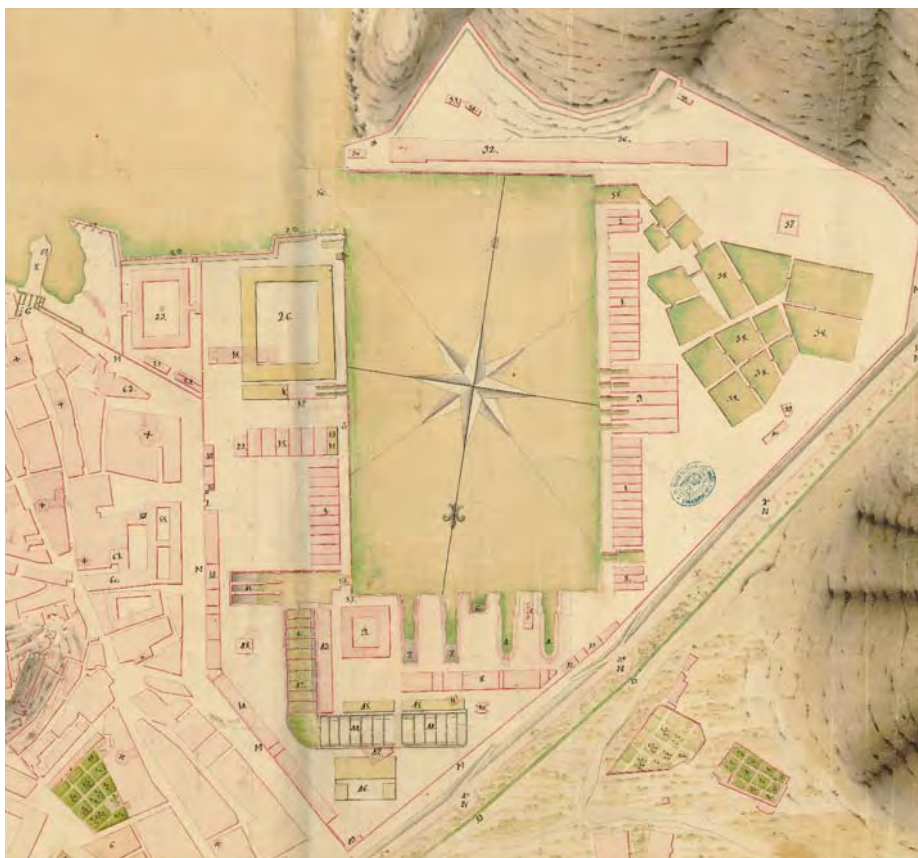
EN torno a 1782, las obras del arsenal parecían finalizadas después de más de medio siglo de intensos trabajos en los que el Estado había invertido más de cien millones de reales de vellón, según un muy detallado «ESTADO que manifiesta el resumen de los caudales invertidos en materiales y jornales para la fabricación de las obras del Real Arsenal de Cartagena, desde 1º de julio de 1749, en que dio principio, hasta 31 de enero de 1782; liquidado por el Sobrestante Mayor de S.M. D. José Ginés», que señala la cifra de 122.302.969 reales de vellón y 13 maravedís (1). A él hacen referencia diferentes autores, pues desglosa entre otros el coste del cuartel de Batallones de Marina, Real Hospital incluido, anfiteatro y camposanto, almacén general, almacenes de la parte este y oeste, diques grande y pequeño, y gradas para construcción de navíos y para embarcaciones menores. Por nuestra parte, añadiremos un documento fechado el 31 de diciembre de 1779 y rotulado como «Estado del gasto, que han causado las Obras, del nuevo proyecto, y Arsenal de Cartagena, desde 1º de julio de 1749 que se empezaron, al cargo y la dirección de los Ingenieros de Ejercito; manifestándose en el Caudal, que Anualmente se ha invertido en Jornales, de todas clases de Operarios, en Materiales, y Destajos, como igualmente en efectos, en todas por Total, y con distinción, el costo de cada Edificio en particular, así de los concluidos, como de los que siguen construyéndose, hasta fin de Diciembre de este presente Año de 1779», en el que se expresan como «Resumen total, de lo gastado en todos los edificios, limpia del puerto, y demás Obras 96.431.431 reales y 6 $\frac{3}{4}$ maravedís de vellón» (2).

Y señalaremos que en la *Gaceta de Madrid* de 25 de agosto de 1850 existe una referencia que cifra su costo en 123.696.520 reales, de los que 10.383.620 se invirtieron en los diques mayor y menor, sin adicionar el gasto de la casa de bombas ni el importe de la ingeniosa máquina de vapor que hacía el desagüe. Esta curiosa referencia trae a información pública la necesidad de reparación de los diques, pues han quedado inútiles para el servicio debido a la filtración de las aguas potables que en ellos se agolpan, para lo que propone como solución la apertura de dos o más pozos artesianos de corto diámetro y no mucha profundidad, creando dos fuentes para aguada.

Con respecto al señalamiento de fechas concretas, disponemos de las aportadas por Eduardo Cañavate Navarro, cronista de la ciudad, en su *Historia de Cartagena desde su fundación a la monarquía de Alfonso XIII*, donde se dice que «el 20 de febrero de 1731 comenzó la construcción del Arsenal de Cartagena, grandiosa obra que se concluyó en 31 de enero de 1782», y así lo confirman José M.^a Rubio Paredes y Álvaro de la Piñera Rivas en *Los ingenieros militares en la construcción de la Base Naval de Cartagena* (1988), donde se asevera que en esa fecha «se habían señalado los jalones de los cuatro ángulos, entre los cuales

(1) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 3238.

(2) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), CH 1701, exp. 2.



Plano de la plaza de Cartagena y su recinto (parcial). Cartagena, 18 de abril de 1784. Manuel Zappino de Esteve. AGMM: MU-06-07

debería excavarse, para formar la dársena». Así comenzaron los trabajos correspondientes al primer gran «Proyecto General del Departamento Marítimo y Puerto de Cartagena, del brigadier Alejandro de Rezt», que en este trabajo tocan a su fin y cuyas instalaciones demuestran su capacidad logística tanto en el apoyo dado a las diferentes operaciones navales que se llevaron a cabo en el litoral mediterráneo y balear como en las expediciones que en 1775, 1783 y 1784 zarparon de este puerto, bajo la protección de la Virgen del Carmen, para el bombardeo de Argel, lo que constituye un claro precedente del patronazgo que esta advocación mariana ejercerá años después sobre los marinos españoles (3).

(3) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: *Corsarismo y operaciones marítimas en el Mediterráneo en el siglo XVIII. Don Antonio Barceló y Pont de la Terra: de Patrón de jabeque-correo a Teniente General de la Real Armada*. Cartagena, 2007.

Una de las últimas obras que se acometieron en el arsenal, aunque de carácter menor, merece una reseña en este trabajo. Con ella se trataba de cubrir la necesaria atención al culto religioso del personal, ya que la misa venía diciéndose a la intemperie, en un tinglado del cuerpo de guardia próximo a la puerta principal, desde la desaparición del garitón que se construyó en un principio, donde se montaba el altar en los días festivos, para sustituir a la ermita que desde muchos años antes estaba al pie del monte de Galeras, en un lugar inmediato a la entrada del antiguo surgidero de las embarcaciones, facilitando así el que las dotaciones asistieran al acto religioso sin bajar a tierra.

Todo comenzó cuando, en mayo de 1780, el capellán de número de la Real Armada puso en conocimiento del comandante del arsenal, José Escaño, para que lo hiciera llegar a la junta del departamento, que «el sitio o lugar para celebrar el tremendo y Santísimo Sacrificio de la Misa, haya de ser el más decente, puro y enteramente ajeno de otro temporal negocio y juntamente resguardado y bien precavido de las inclemencias de los tiempos», pues en el día de la Pascua de Resurrección y en el de la Santa Cruz, durante la celebración de dicho acto, las inclemencias del tiempo no permitieron su normal desarrollo. Pero el acto continuó realizándose en el mismo lugar, aunque se mandó construir una capilla portátil (4).

Y, en relación con la construcción naval, aparecen nuevos diseños y proyectos ya que, por real orden de 26 de marzo de 1782, se prevenía «al Sr. ingeniero vocal ponga sin pérdida de tiempo la quilla para un Navío de porte de 74 cañones, que quiere el Rey se construya en este Astillero por el plano del nombrado *San Justo*» (5), no tardando el comandante interino de ingenieros de Marina, Thomas Bryant, en presentar a la junta el presupuesto correspondiente por un importe de 3.462.315 reales y 13 maravedíes, sin incluir 392.770 reales y 21 maravedíes a que ascenderá el porte (si se ha de hacer por tierra) de los herrajes y de las clavazones que se presuponen (6).

En cuanto a las fragatas de 34 cañones, por real orden de 28 de mayo se dispone igualmente la construcción en este astillero de dos de ellas, ateniéndose a los planos formados por el ya nombrado, aunque con carácter interino, ingeniero director, don José Romero (7). Sobre tales planos evacuaron sendos dictámenes el subinspector del arsenal, don Manuel Travieso, y el comandante interino de ingenieros, don Tomás Bryant, considerando el primero que, al ser dichas fragatas elementos para servir solamente para la guerra, a cuyo fin nada es más conducente que el mayor andar de los buques, lo cual es de creer se consiga, a proporción del menos peso de ellos, propone «que sería conveniente reducir, por los medios que propone, al de

(4) MARINERO, Juan: «Recuerdos de otros tiempos. El Arsenal de Cartagena», en *El Porvenir de Cartagena*, 17 y 18 de mayo de 1929. El presupuesto formado importó 5.456 reales y 4 maravedíes, y fue aprobado, y ordenada la consecuente construcción, por real orden de 2 de junio.

(5) Archivo Naval de Cartagena (ANC), LAJD, t. 9, sesión de 30 de marzo 1782.

(6) *Ibidem*, 20 abril de 1782.

(7) *Ib.*, 5 de junio de 1782.

6500 qq,s el de 9840 de que cada uno constará, si lleva las seis cuadernas, o bulárcamas, y los gruesos de maderas que manifiesta el plano, y añade que el peso del bote, y de la lancha, puede disminuirse a 35 qq,s bajo las mismas proporcionales reglas; como también que para evitar los perjudiciales efectos que hace patentes, no conviene que en el forro de la bodega haya las claras que expresa el plano; y si que todo el plan esté matizado hasta un pie más arriba de las cabezas de las varengas; e igualmente que los huecos de los raseles de popa y proa se llenen con argamasa»; y en cuanto al segundo que lo hizo a la junta verbalmente dijo «que a más de que según su conocimiento ofrecía el dicho plano las mejores propiedades de los buques que por él se construyen, no dudaba debía esperarse así, pues cree que tenía la fragata Santa Mónica, que es casi igual en todo», acordando la junta hacerlo presente a S.M. (8). Reunidos estos dictámenes con el de Ferrol, por real orden de 3 de septiembre se dispuso su construcción (9), y no tardó tampoco en aprobarse el presupuesto del navío de 74 cañones, aunque se pusieron ciertas restricciones a la solicitud de caudales (10), por lo que experimentaron frecuentes modificaciones.

Pero el tema de la construcción naval toma un nuevo sesgo cuando, en la junta del 28 de noviembre de 1782, se da a conocer a todos los vocales la real orden del día 19, que incluye varios ejemplares relativos a «establecer un constante perfecto sistema de construcción española, que haga verificables en los bajeles las operaciones que convienen al mejor servicio», entregando a cada uno de dichos vocales uno de ellos «para que tomando el tiempo que necesitan a fin de dar dictamen, según la misma previene, en asunto de tanta consideración» (11). A la siguiente sesión, del 4 de diciembre, asistieron asimismo el ayudante de construcción graduado alférez de fragata Guillermo Turner, el delineador del mismo empleo Jacinto Palleschi y los contra maestres de construcción Bernardo y Antonio Muñoz, a los que se entregó un ejemplar del mismo asunto «para que reflexionando sobre su contenido pueda cada uno formar separadamente el dictamen que se les encargó diesen al Excmo. Sr. Presidente». No obstante, los trabajos del navío de 74 cañones y las dos fragatas de 34 cañones debían continuar, ya que sus presupuestos habían sido aprobados, mandando S.M. que, «conforme vayan regresando los operarios de Maestranza que fueron a Algeciras, y permanecen en el Arsenal de la Carraca, se despidan otros tantos de los jubilados y los voluntarios que se hallan actualmente empleados» (12).

(8) Ib., 11 de junio de 1782.

(9) Ib., 9 de 1782.

(10) Ib., 18 de septiembre 1782.

(11) Con la presidencia del comandante general, componen la junta el intendente del departamento, brigadier Alfonso de Albuquerque, y el de la misma clase Francisco Bermúdez; el subinspector del arsenal, brigadier Manuel Travieso; el comisario provincial de artillería y director interino de pilotos, capitán de navío Félix Berenguer de Marquina, y el comandante interino de Ingenieros, capitán de fragata Tomás Bryant.

(12) ANC, LAJD, t. 10, sesión de 8 de enero de 1783.

Es interesante conocer, llegados a este punto, el «Dictamen del brigadier de la Real Armada dn. Joseph de Mazarredo Salazar acerca de las reflexiones de un papel para establecimiento de un constante y perfecto sistema de construcción que S. M. manda examinar en su Real orden de 19 de Noviembre último y de Navíos buenos ó malos para la Marina Militar». Redactado con fecha de 6 de diciembre de 1782, en los primeros párrafos de su extenso resumen podemos leer que «el mayor andar es la calidad decisiva de los sucesos de las escuadras» y que «en la larga disputa de construcciones Francesa e Inglesa ha vencido aquella, pues los Ingleses han disminuido de dimensiones en sus últimos Navíos, sin que se entienda en las principales medidas de eslora, puntal y manga, sino en el todo de los españoles». Todo ello se fundamenta en los 46 puntos que lo preceden, «exponiendo lo que me dicta mi amor a su Real servicio, mi corta inteligencia con que en estos cuatro últimos años he hecho una continua y prolija observancia de cotejos de unos navíos con otros y de unas escuadras con otras, sin olvidar otras comparaciones ciertas de que tengo segura noticia» (13).

Pero también es necesario que conozcamos el estado de la maestranza, principalmente por la escasez de caudales. En este sentido, Mazarredo transcribe lo tratado en junta para que llegue a conocimiento de S.M. pues no hay otro medio de atender a los continuos y fundados clamores que oye y recursos que recibe:

«Todos los operarios proceden con total desidia en los trabajos, pues a mas de que bien lo da a entender el Comandante de ingenieros en su adjunto oficio nº 1, lo acredita la instancia nº 2, en la que los carpinteros de rivera y calafates llamado del Principado de Cataluña, con motivos que excitan a compasión, claman su miseria, y las olorosas resultas que puede producir la que padecen sus familias: Y aunque todos los demás que gozan de jornal, no han producido recursos por escrito, no es dudable parecen, porque los tenderos de comestibles se niegan a fiarlos, a causa de que no siendo este pueblo de sujetos acaudalados, pues todo el vecindario afianza sus intereses en los sueldos, y jornales que paga el Rey; y habiendo entrado ya en cinco meses de no cobrar el importe de los géneros que facilitaron, no tienen con que comprar otros, para continuar socorriéndolos: De suerte que puede considerarse que si no abandonan los trabajos, es por no hacerse reos de inquietud, que sería preciso contener con rigor, aunque puede decirse no era del todo reprehensible, porque no es de esperar que la falta del preciso alimento dicte moderación, mayormente en quien lo tiene bien ganado, y ve no se le satisface en mas de cuatro meses.

Por lo que respecta a los que gozan de sueldo, aunque su mayor cultura, y la distinción de sus empleos los contiene para no vocear la estrechez en que con sus familias se ven, no se duda les es mucho más sensible, a medida de no serles decente usar del humilde método de ir a las tiendas de comestibles a pedirlos prestados como los pide el jornalero.

En cuanto a atrasos que padece, y padecerá el servicio por la escasez de caudales, a más del que notoriamente se ve, por la ninguna actividad con que trabajan los operarios, es bien considerable el de haber de retirarse las banderas que reclu-

(13) Biblioteca Nacional de España (BNE), MSS/8307, «Informes y dictámenes sobre el estado del material de la Marina española a finales del siglo XVIII».

tan para batallones, y no poder hacer sus vestuarios y armamentos según lo manifiesta en el oficio nº 3 el subcomandante interino de ellos D. Francisco Delgado. Y lo mismo sucederá en cuanto a las brigadas de Artillería, como repetidamente lo tiene representado el interino Comisario Provincial de ellas y vocal de esta Junta D. Félix Berenguer de Marquina.

Tampoco podrá hacerse, según está prevenido por varias reales órdenes, la compra de maderas de roble, que algunos particulares hagan venir a este puerto, y son precisas para continuar la construcción y carena de los bajeles del rey.

Por todo lo dicho, y demás que no puede ocultarse a la superior penetración, e inexplicable benignidad del rey, reitera la Junta con todo el espíritu de sumisión, veracidad, y eficacia, la súplica que en los citados acuerdos tiene hecha de que se remitan a esta tesorería cuantos caudales sea dable para que satisfaciéndose los atrasos y no experimentándose otros, quede remediada la actual miseria; no se padezca en lo sucesivo, y logre el real servicio los más interesantes progresos. Y siendo uno de los puntos de que trata el citado oficio nº 1, proponer que se admitan 100 operarios que de los que fueron destinados a Algeciras, han regresado, pues aunque no son de la Maestranza que había en el Arsenal cuando por real orden de 10 de mayo del año pasado se hizo recolección de toda la de las provincias, y de la que había supernumeraria en este pueblo, y sus inmediaciones, es doloroso verlos despedidos, cuando ellos, y los que faltan por venir han trabajado activamente en las obras para el sitio de Gibraltar, han expuesto sus vidas en las baterías flotantes, y escuadra combinada, y tienen cabida, en lugar de los que quedan de los llamados, con lo que se logrará vayan estos a atender a sus familias» (14).

Romero Fernández de Landa, ingeniero general, de nuevo en Cartagena

La construcción del navío de 74 cañones en los astilleros de Cartagena ha estado precedida de un intenso debate en el que Mazarredo es requerido a participar. Y así, con fecha de 11 de febrero emite su dictamen sobre los tres planos proyectados, «uno con el rótulo nº 1, otro por el capitán de fragata D. Julián de Retamosa (15) y otro por el ingeniero director D.

(14) ANC, LAJD, t. 10, sesión de 10 de abril de 1783.

(15) Comenzó su vida profesional en la Marina procedente del Ejército, donde había llegado a ostentar el empleo de teniente del Regimiento de Dragones de la Reina, una vez concedida la permuta solicitada con el alférez de navío Vicente Soler de Cervelló y Ros el 7 de julio de 1769. Su primer destino fue la tenencia de la 4.^a compañía del 8.^o batallón de Marina, en la que desempeñó servicios de bandera de enganche en Albacete, embarcado en el jabeque *Garzota*, de guarnición en Palma y al mando de la goleta *San Francisco*, hasta que por real orden de 22 de junio de 1773, y atendiendo a su solicitud por «los deseos que tenía de navegar y la poca proporción que se le presentaba estando sujeto a las escalas de compañía», se le concedió continuar su mérito como oficial suelto, no tardando en embarcar en el jabeque *Garzota* y, posteriormente, en la fragata *Santa Dorotea*, participando en la expedición a Argel de 1775. Fue promovido a teniente de fragata el 16 de marzo de 1776. Nuevamente embarcado, al mando de la bombardera *Santa Eulalia* zarpó de Cádiz el 13 de noviembre de 1776 con la escuadra que, a las órdenes del marqués de Casa-Tilly, llevará a cabo la recuperación de la isla de Santa Catalina y Colonia de Sacramento, regresando al mismo puerto el 17 de junio de 1778, ya ascendido a teniente de navío desde el 28 de febrero de 1777 y nombrado capitán de la 4.^a compañía del 10.^o batallón, que tiene su guarnición en aquel departamento.

José Romero. Y asimismo sobre el parecer dado por D. Manuel Travieso acerca de algunos ahorros en la fortificación de los buques y lo informado en el propio asunto por D. José Romero», del que, tras un detallado análisis, propone la construcción del presentado por don José Romero, si bien con algunas observaciones de acuerdo con su informe de diciembre de 1782 (16).

En esta tesitura tuvo lugar, nuevamente, la presentación en Cartagena, el 28 de abril de 1784, de Romero Landa, ya brigadier e ingeniero director desde el 19 de marzo de 1782. Hallándose destinado en el departamento de Ferrol, a Landa se le ordena ir a Cartagena con el objeto de «construir un navío de 78 (*sic*) cañones nuevamente proyectado a cuyo fin debe alistarse la grada en la que se construyó la fragata *Santa Casilda*, para poner en planta dicho navío luego que llegue el expresado ingeniero», precisando la real orden de 19 de marzo que «durante su permanencia aquí ha de ejercer las funciones de ingeniero general interino; sin que el Sr. vocal cese en las de la Comandancia que actualmente ejerce» (17). El mando de la comandancia de ingenieros del arsenal venía ejerciéndolo, desde el 26 de enero de 1780, el capitán de fragata e ingeniero en segundo Tomás Bryant, «por ausencia de real orden del Ingeniero General de Marina», que lo desempeñará hasta el 19 de septiembre de 1784, en que pasó destinado a Ferrol (18).

Es este también el momento en que el ministro de Marina comunica al de Guerra, con fecha 11 de mayo de 1784, que en cuanto a

«las obras del proyecto del Arsenal de Cartagena que restan por finalizar, que la Marina se encargue de todas las pertenecientes a su ramos, con arreglo a la Ordenanza de Arsenales. Y que a este fin, el ingeniero director de Ejército D. Mateo Wodopich, a cuyo cargo han estado hasta ahora las del referido proyecto, cese en él y entregue al ingeniero director de Marina D. Joseph Romero y al comisario de aquel astillero, que debe llevar en adelante la cuenta y razón de sus gastos, todos los planos, instrucciones, reales ordenes, cuentas, listas y demás documentos que paren en su poder y el de sus dependencias relativos a este asunto».

La entrega quedó finalizada el 1 de junio.

En la sesión de 2 de junio se presenta el presupuesto que para la construcción del navío de 74 cañones (incluidas la arboladura, cureñas, basada y embarcaciones menores) había formado el ingeniero director, don José Romero, cuyo importe es de 3.311.759 reales y 24 maravedíes de vellón, el cual es aprobado por real orden de 11 de junio (19). Y en la sesión de la junta celebrada el 16 de noviembre se acordó dar cumplimiento a la real orden del 12 por

(16) BNE, MSS/8307, ob. cit.

(17) ANC, LAJD, t. 11, sesión de 23 de marzo de 1784.

(18) ANC, caja 697-2 y 4. Según el libro de acuerdos, la última junta a la que asiste es la de 22 de octubre, y a la siguiente asiste don José Romero.

(19) ANC, LAJD, t. 11, sesión de 16 de junio de 1784.

la que deben construirse dos galeotas con referencia al gálibo de las nombradas napolitanas, «para que puedan navegar el 1 de junio próximo», según los planos proyectados por el ingeniero director, don José Romero. Pero la estancia de Romero en Cartagena no se prolongará mucho tiempo pues, tras la botadura del navío *San Ildefonso*, una real orden de 21 de enero le había concedido «licencia sin limitación a este oficial para que pueda pasar a la ciudad de Sevilla a recobrar su salud» ya que, como informaba el capitán general, precisa descansar al menos dos años, pues su cabeza «pueda pasar o toca en melancolía» después de haber pasado una grave perlesía y de recibir los cuidados de los frailes en el convento de San Diego. La comandancia de ingenieros del arsenal quedará a cargo del capitán de navío e ingeniero en jefe Joaquín Ibarguen, a quien también se dio licencia para «recobrar su salud» en Lorca, siendo relevado por el capitán de fragata e ingeniero en segundo Fernando Sede.

Notable es también en esta época la eficacia conseguida con las nuevas bombas de fuego que en 1785 diseñara Sánchez Bort, a pesar de su fallecimiento el 31 de agosto de ese mismo año, pues el maestro mayor Antonio Delgado y su sobrino Juan Antonio Delgado asumieron la tarea de finalizar su construcción en Cádiz, bajo la dirección del ingeniero de Marina Tomás Muñoz, una vez decidido por real orden en octubre. La nueva bomba asignada a los diques de Cartagena ya funciona en mayo de 1787 y logra extraer 198 arrobas de agua por minuto, el doble que la antigua, merced a su cilindro, que mide 2 pies de diámetro y 7 de altura, con el mismo número de pistonadas. Por otro lado, su entretenimiento diario en jornales, leña de astillas del arsenal y reparos asciende 236 reales, lo que proporciona un ahorro 1.917 reales respecto de las 20 bombas de cadena que auxiliaban a la de fuego para mantener en seco el dique, con lo que en menos de cinco meses el Estado se resarcirá de los 278.433 que ha costado dicha máquina (20).

Romero no regresará a Cartagena para inspeccionar el departamento hasta septiembre de 1790, ya como jefe de escuadra y en su calidad de ingeniero general (21), época en la que, para cumplimentar lo mandado en la real orden de 24 de septiembre, y según lo acordado en la sesión de 30 del mismo, presenta a la junta las copias del plano de la fragata proyectada por el capitán de navío Julián Martín de Retamosa, destinado en la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina como oficial segundo, que se ha de construir en Mahón una vez concluida la *Esmeralda* (22).

(20) *Gaceta de Madrid* núm. 40, de 18 de mayo de 1787.

(21) ANC, LAJD. t. 16, sesión de 9 de septiembre de 1790.

(22) *Ibidem*, sesión de 31 de enero de 1791. La *Esmeralda* es la primera de la serie de las fragatas llamadas «mahonesas», y Retamosa se encontraba destinado por entonces en la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina, donde desde hacía muchos años venía dando rienda suelta a su vocación de diseñador de buques.

APÉNDICE 4

Buques construidos en el arsenal de Cartagena (1774-1790)

Navíos

San Dámaso. Botadura, 30 de marzo de 1776, 74 cañones, 1.679 toneladas. Por Real Orden (RO) de 8 de julio de 1774 se ordena su construcción (Romeo); por RO de 8 de julio de 1775 adopta su denominación. Dimensiones: eslora, 188 pies; puntal, 23 pies y 6 pulgadas; manga, 48 y 3.

San Justo. Botadura, 11 de noviembre de 1779, 74 cañones, 1.672 toneladas. Por RO de 18 de febrero de 1777 se ordena su construcción (Gautier); por RO de 1 de octubre de 1779 es puesto bajo el patronazgo de san Luis obispo. Dimensiones: eslora, 190,6 pies (53 m); manga, 52,6 pies (15 m); punta, 25,4 pies (7 m).

San Julián (2.º). Botadura, 31 de agosto de 1781, 58 cañones (con 70 portas), 1.118 ½ toneladas. Por RO de 21 de marzo de 1781 se aprueba su construcción; por RO de 21 de agosto de 1781 se denomina *San Julián*, siendo patrón el mismo santo de su nombre. Dimensiones: eslora, 168 pies, 9 pulgadas y 4 líneas; manga, 46; puntal, 22 y 9.

San Ildefonso. Botadura, 22 de enero de 1785, 74 cañones, 1.619 ½ toneladas. Diseño de don José Romero Landa. Se le puso la quilla el 26 de marzo de 1784. Por RO de 11 de junio de 1784 se aprueba su construcción; por RO de 10 de agosto de 1784 se dispone su denominación. Dimensiones: eslora, 190 pies; manga, 52; puntal, 25.

San Antonio (3.º). Botadura, 16 de julio de 1785, 74 cañones, 1.672 toneladas. Diseño de don José Romero Landa. Por RO de 26 de marzo de 1782 se ordena su construcción. En quilla el 1 de abril de 1782. Dimensiones: eslora, 190 pies, 6 pulgadas; manga, 52 y 6; puntal, 25 y 4 ½.

San Fulgencio. Botadura, 3 de noviembre de 1787, 64 cañones, 1.360 toneladas. Diseño de don José Romero Landa. Por RO de 16 de mayo de 1786 se dispone su construcción; por RO de 7 de noviembre de 1786 se dispone su denominación. Dimensiones: eslora, 181 pies; manga, 49,6 pies; puntal, 23,11 pies.

San Francisco de Paula (2.º). Botadura, 20 de diciembre de 1788; 74 cañones, 1.619 ½ toneladas. Diseño de don José Romero Landa. Dimensiones: eslora 190 pies; manga 52 pies; puntal, 125 pies.

Fragatas

Santa Rufina. Botadura, 15 de febrero de 1777, 36 cañones, 548 ¹¹/₂₅ toneladas. Por RO de 5 de septiembre de 1775 se ordena su construcción; en quilla el 15 de octubre de 1775; por RO de 24 de septiembre de 1776 adopta su denominación. Dimensiones: eslora, 150 pies, 9 pulgadas; manga, 39 y 2; puntal, 38 y 6.

Santa Mónica. Botadura, 23 de octubre de 1777, 36 cañones, 608 toneladas. Por RO de 5 de septiembre de 1775 se ordena su construcción; por RO de 24 de septiembre de 1776 adopta su denominación. Dimensiones: eslora, 161 pies; manga, 41 pies, 5 pulgadas; puntal, 20 pies, 7 pulgadas.

Santa Casilda. Botadura, 12 de marzo de 1784, 34 cañones, 608 toneladas. Diseño de don José Romero Landa. Por RO de 3 de septiembre de 1782 se ordena su construcción; en quilla el 10 de septiembre de 1782. Dimensiones: eslora, 159 pies, 6 pulgadas; manga, 41,5; puntal, 20,8.

Santa Brígida. Botadura, 5 de marzo de 1785, 34 cañones, 612 ¹/₂ toneladas. Diseño de don Manuel Travieso. Por real decreto de 3 de septiembre de 1782 se ordena su construcción; se le puso la quilla el 10 de septiembre de 1782. Dimensiones: eslora, 159 pies y 6 pulgadas; manga, 41 y 5; puntal, 20 y 8.

Santa Florentina (2.^a). Botadura, 21 de diciembre de 1786, 34 cañones, 903 ¹/₂ toneladas. Diseño de don José Romero Landa. En quilla el 3 de enero de 1786; por RO de 7 de noviembre de 1786 se dispone su denominación. Dimensiones: eslora, 159 pies y 6 pulgadas; manga, 41 y 5; puntal, 20, 8 y 6 líneas.

Nuestra Señora de la Soledad. Botadura, 3 de mayo de 1788, 34 cañones, 589 toneladas. Diseño de don José Romero Landa. Por RROO de 22 de enero y 26 de febrero de 1788 se ordenó su construcción; se le puso la quilla el 2 de febrero de 1788; por RO de 8 de abril de 1788 se ordena su denominación. Dimensiones: eslora, 158 pies; manga, 42 pies; puntal, 20 pies y 6 pulgadas.

Perla. Botadura, 31 de julio de 1789, 34 cañones, 589 toneladas. Por RO de 9 de enero de 1789 se mandó su construcción; se le puso la quilla el 1 de febrero de 1789; por RO de 7 de abril de 1789 se dispone su nombre y advocación: santa Mónica. Dimensiones: eslora, 158 pies; manga, 42 pies; puntal, 20 pies y 6 pulgadas.

Jabeques

San Sebastián. Botadura, 2 de noviembre de 1774, 26 cañones, 260 toneladas. Por RO de 12 de noviembre de 1773 se dispone su construcción para guardacostas de Tierra Firme; por RO de 25 de enero de 1774 se asigna su fábrica Juan Real; se le puso la quilla el 1 de marzo de 1774; una RO de 12 de marzo de 1774 dispone que se llame *San Sebastián*.

San Luis Beltrán. Botadura, 2 de noviembre de 1774, 26 cañones, 260 toneladas. Por RO de 12 de noviembre de 1773 se dispone su construcción para guardacostas de Tierra Firme; por RO de 25 de enero de 1774 se asigna su fábrica a Juan Real; se le puso la quilla el 1 de marzo de 1774; una RO de 12 de marzo de 1774 dispone que se llame *San Luis Beltrán*.

Murciano. Botadura, 3 de enero de 1779, 34 cañones, 467 toneladas. Bajo la advocación de san Fulgencio.

Valenciano. Botadura, 7 de abril de 1779, 32 cañones, 467 toneladas. Bajo la advocación de santo Tomás.

Catalán (2.º). Botadura, 30 de abril de 1779, 34 cañones, 467 toneladas. Bajo la advocación de san Raimundo. Dimensiones: eslora, 150 pies; manga 39; puntal, 14 pies y 6 pulgadas.

San Blas. Botadura, 16 de septiembre de 1779, 18 cañones, 138 toneladas. Recibe este nombre por RO de 28 de septiembre de 1779.

San Lino. Botadura, 16 de septiembre de 1779, 18 cañones, 138 toneladas. Recibe este nombre por RO de 28 de septiembre de 1779.

Goletas

Santa Engracia. Botadura, 26 de marzo de 1774, 16 cañones, 230 toneladas. Por RO de 12 de julio de 1773 se dispuso su construcción (Gautier), con destino a la escuadra de La Habana; por RO de 12 de marzo de 1774 recibe el nombre de *Santa Engracia*.

Bergantines

Santiago. Botadura, 26 de marzo de 1774, 16 cañones, 230 toneladas. Por RO de 12 de julio de 1773 se dispone su construcción (Gautier), con destino a la escuadra de La Habana; por RO de 12 de marzo de 1774 recibe el nombre de *Santiago*.

El Galgo. Botadura, 1 de febrero de 1788, 14 cañones, 200 toneladas. Diseño de don José Romero Landa. Bajo el patronazgo de san Julián mártir. Se ordenó su construcción por RO de 26 de octubre de 1787; se le puso la quilla en noviembre de 1787; por RO de 4 de enero de 1788 se ordena su denominación. Dimensiones: eslora, 100 pies; manga, 27 pies; puntal, 13,6 pies.

Vigilante. Botadura, 12 de diciembre de 1789, 6 cañones de a 24, 174 toneladas. Se le puso la quilla el 28 de agosto de 1789. Bajo el patronazgo de san Justo.

Alerta. Botadura, 12 de diciembre de 1789, 6 cañones de a 24, 174 toneladas. Por RO de 29 de diciembre de 1789 se dispone su construcción y denominación, bajo el patronazgo de san Germán.

Descubridor. Botadura, 6 de noviembre de 1790, 6 cañones de a 24, 174 toneladas. Por RO de 24 de julio de 1789 se dispone su construcción; se le puso la quilla el 11 de febrero de 1790.

Empresa. Botadura, 6 de noviembre de 1790, 6 cañones de a 24, 174 toneladas. Por RO de 24 de julio de 1789 se dispone su construcción; por RO de 29 de diciembre de 1789 se dispone su denominación bajo el patronazgo de san Servando; se le puso la quilla el 11 de febrero de 1790.

Paquebotes

San Cristóbal. Botadura, 26 de marzo de 1774, 16 cañones, 230 toneladas. Por RO de 12 de julio de 1773 se dispone su construcción (Gautier), con destino a la escuadra de La Habana; por RO de 12 de marzo de 1774 recibe el nombre de *San Cristóbal*.

Galeotas

Concepción. Botadura, 6 de mayo de 1778, 3 cañones. Construida por RO de 14 de enero de 1777; en quilla el 1 de julio de 1778.

San José. Botadura, 14 de mayo de 1778, 3 cañones. Construida por RO de 14 de enero de 1777; en quilla el 1 de julio de 1778.

San Antonio. Botadura, 14 de mayo de 1778, 3 cañones. En quilla el 1 de julio de 1778.

Santa Rufina. Botadura, 28 de mayo de 1785, 3 cañones. Diseño de don José Romero Landa. Se le puso la quilla el 4 de noviembre de 1784;

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

por RO de 19 de abril de 1785 se la denomina *Santa Rufina*. Dimensiones: eslora, 98 pies; manga, 15 pies.

Santa Justa. Botadura, 4 de julio de 1785, 3 cañones. Diseño de don José Romero Landa. Se le puso la quilla el 4 de noviembre de 1784; por RO de 19 de abril de 1785 se la denomina *Santa Justa*. Dimensiones: eslora, 98 pies; manga, 15 pies.

Bombardas

Santa Rosa de Lima. Botadura, 29 de abril de 1775, 10 cañones, 286 toneladas. Construida por Romero y en quilla el 16 de febrero de 1775; por Real Orden de 5 de mayo de 1775 adopta esta denominación.

Lugres

Catalán. Botadura, 30 de abril de 1779, 647 toneladas. Dimensiones: eslora, 150 pies; manga, 39; puntal, 14 pies y 6 pulgadas

Fuentes

<https://fundacionlegadodelascortes.wordpress.com>

MUSEO NAVAL DE MADRID: *Colección documental de Vargas Ponce*.

MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*. Cartagena, 1891.

MERINO, José Patricio: «Cartagena: el arsenal ilustrado del Mediterráneo español», en *AREAS. Revista de Ciencias Sociales*. Murcia, 1.º semestre de 1981.

APÉNDICE 5

Lista de los miembros del Cuerpo de Ingenieros de Marina y agregados que sirven en el departamento marítimo de Cartagena y sus vicisitudes (1776-1791)

ROMERO, José

Capitán de fragata e ingeniero en segundo de Marina. Se presentó en este departamento el 4 de mayo de 1774 procedente de Cádiz. Dispuesto por real orden de 6 de abril de 1775, gozaba del abono de cincuenta escudos de vellón de gratificación al mes desde el 21 de mayo, en que fue dado a reconocer por su comandante de Ingenieros de Marina. Concedida por real despacho de 9 de agosto licencia por cuatro meses para pasar a Sevilla, a fin de restablecer su salud, la usó desde 7 de septiembre de 1774. El teniente de navío Plácido Correa se hizo cargo de la comandancia con carácter interino. Se restituyó a

su destino en 31 de enero de 1775. Ascende a capitán de navío e ingeniero en jefe por real patente de 17 de febrero de 1776. Por real orden de 22 de abril de 1777 se le destinó al departamento de Ferrol (ANC, caja 697- 1). Se presentó en este departamento el 28 de abril de 1784. Es brigadier e ingeniero jefe, y por real orden de 19 de marzo de 1782 había sido promovido a ingeniero director y estaba destinado en el departamento del Ferrol. Por real despacho de 21 de enero de 1785 se le concedió licencia sin límite de tiempo para que pudiera pasar a Sevilla a recobrar su salud (ANC, caja 697-4). Por real orden de 21 de agosto de 1787 consta que el ingeniero general de Marina, don José Romero y Landa, ha solicitado su destino en Madrid, que se le ha concedido (ANC, caja 697-6).

BRIANT, Tomás

Es alférez de navío, ayudante de construcción e ingeniero extraordinario, y procedente del departamento de Cádiz, se presentó en este el 3 de octubre de 1774. El 13 de julio de 1775 embarcó en el navío *Velasco*, de donde desembarcó el 25 de agosto (caja 697-1). Ascendido a teniente de navío e ingeniero ordinario por real nombramiento de 30 de marzo de 1776, se presentó en este departamento el 6 de agosto. El 23 de mayo de 1778 es promovido a ingeniero en segundo (¿capitán de fragata?). Desde el 26 de enero de 1780 ejerce interinamente la comandancia del cuerpo por ausencia del ingeniero general (caja 697-2). Por real despacho de 19 de febrero de 1784 fue destinado a continuar su mérito al departamento del Ferrol (ANC, caja 697-4).

TRAVERSI, Manuel

Teniente de navío e ingeniero ordinario. Era ingeniero extraordinario del Ejército y por real nombramiento de 30 de marzo de 1776 se le promovió a teniente de navío e ingeniero ordinario de la Armada. Destinado al departamento de Cartagena por real orden de 6 de mayo de 1776, el 24 de junio partió al reconocimiento del camino carretero que va desde las Dehesas de Alcalá de la Vega y Cubillo hasta la ciudad de Valencia, para regresar el 8 de agosto. Destinado por real orden de 5 e mayo de 1777 al departamento del Ferrol (ANC, caja 697-1y2), por real orden de 9 de septiembre de 1780 se le destina nuevamente al departamento de Cartagena, concediéndole licencia para pasar a tomar las aguas de Alhama. Se presentó en el departamento el 19 de octubre, y el 1 de marzo de 1781 es comisionado al corte de madera en el pinar de María Aznar. Estaba casado con Josefa Bas y Chereguini (ANC, caja 697-2). Regresó de la comisión el 28 de septiembre, y por real orden de 1 de abril de 1783 se le concedió la reforma que había solicitado, confiriéndole la capitanía del puerto de El Grao, en Valencia (ANC, caja 697-4).

GAUTIER, Francisco

Es brigadier del Ejército e ingeniero general de la Armada. Presente en este departamento el 22 de julio de 1776, comienza a cobrar sus haberes por esta contaduría. El 25 de enero de 1780 sale de la plaza en comisión de servicio, por real orden, para incorporarse al bloqueo de Gibraltar (ANC, caja 897-2). Por real orden de 5 de marzo de 1782 ha concedido S.M. el retiro a este brigadier, 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, asimismo se le han concedido 46.000 reales al año, los que únicamente se han de satisfacer por la consignación de Marina. El 9 del mismo pasó a la Lista de Inválidos y Jubilados del departamento (ANC, caja 697-4). Por real orden de 2 de septiembre de 1784, atendiendo a lo que ha manifestado la corte de París de desear valerse de este oficial, en caso de que no se necesitase de su persona y servicios, se accede a lo solicitado, reservándose encargar al mismo Gautier aquellos trabajos que sean compatibles con su ausencia de estos reinos y llamarle para alguna comisión o reconocimiento que convenga al servicio, por lo cual se le deja el grado de brigadier de Ejército y 35.000 reales de vellón de pensión desde el 1 de enero de 1785 (ANC, caja 1009-1).

IBARGÜEN, Joaquín

Capitán de fragata e ingeniero en segundo por real patente de 30 de marzo de 1776. Destinado al departamento de Cartagena por real orden de 6 de mayo, se presentó en este departamento el 2 de septiembre procedente de Ferrol (ANC, caja 697-2). Capitán de navío e ingeniero en jefe, se encontraba destinado al mando de la comandancia de ingenieros del departamento de Ferrol, y el 30 de enero de 1785 se hizo cargo de la de Cartagena. El 8 de marzo de 1785, por real orden, pasó a Lorca a recobrar su salud y entregó el mando de la comandancia al ingeniero en segundo Fernando Seidel. Por real orden de 15 de noviembre de 1785 se le concedió permanecer en su patria, en los propios términos que hasta entonces, para recuperar su salud por el tiempo que necesitara (ANC, caja 697-4). Por real orden de 21 de mayo de 1787 se le limita la licencia a seis meses. El 21 de julio de 1788 volvió a encargarse de la comandancia de ingenieros, que le entrega Luis Mesía. Por real orden de 4 de mayo de 1790 es ascendido a ingeniero director (ANC, caja 697-6).

MEUVILHON, Luis

Ingeniero ordinario. Se encuentra en el departamento de Ferrol, y por real orden de 3 de junio de 1777 es destinado al de Cartagena. Ascendido a ingeniero en segundo por real patente de 23 de mayo de 1778. Capitán de fragata e ingeniero en segundo, el 21 de noviembre de 1779 embarca en el navío *San*

Justo, del que desembarca el 30 de diciembre del mismo año. El 26 de enero de 1780 es designado ayudante del ingeniero general de Marina, y por real orden emprende la marcha en comisión de servicio a las operaciones de bloqueo en Gibraltar (ANC, caja 697-2). Regresa de la anterior comisión el 8 de abril de 1782, una vez cesado por real orden del 5 anterior como ayudante del ingeniero general. Embarca de segundo comandante del navío *Triunfante* el 14 de junio de 1782. Por real orden de 6 de mayo de 1782 se encuentra destinado en el departamento de Ferrol (ANC, caja 697-4).

BERNIA, Manuel

Ingeniero extraordinario. Siendo cadete del Regimiento de Infantería Soria fue promovido a alférez de fragata de la Real Armada el 16 de marzo de 1776, y el 30 del mismo mes y año, a alférez de navío e ingeniero extraordinario, siendo destinado al departamento de Cartagena en julio siguiente. En 13 de marzo de 1778 pasó destinado a la compra, corte, labra, arrastre y conducción de los pinos últimamente señalados en Fuenfría y Pinar Negro, para las obras de cordelería y cuartel de presidiarios del arsenal. El 23 de mayo fue promovido a teniente de navío e ingeniero ordinario. Se restituye de la comisión que desempeñaba el 28 de enero de 1779. Destinado a Mallorca en enero de 1780, se restituye a este departamento el 28 de junio de 1781 (ANC, 697-2). El 17 de septiembre de 1781 embarcó en el navío *San Julián*. Por real orden de 6 de mayo de 1783 pasó destinado al departamento de Cádiz. Usó de licencia para ir a Madrid a diligencias propias desde el 19 de septiembre de 1783 hasta el 28 de abril de 1784, en que se presentó en este departamento. Por real orden de 1 de abril de 1784 es destinado al departamento de Cartagena. El 16 de septiembre de dicho año pasó en comisión del corte de maderas de los montes de Cataluña (ANC, caja 697-4). El 24 de octubre de 1784 pasa otra vez a los montes de Cataluña para el corte de maderas. Por real orden de 28 de diciembre de 1784 pasa, para el corte de pinos, a Álvarez Sargaleños, en la sierra del Segura. Por real patente de 31 de enero de 1789 es promovido a capitán de fragata e ingeniero en segundo de Marina (ANC, caja 697-6).

MÜLLER, Joseph

Ingeniero extraordinario. Era 2.º teniente del regimiento suizo de San Gall Barón de Turn. Fue promovido a alférez de fragata de la Real Armada el 16 de marzo de 1776, y el 21 de abril del mismo año ascendió a alférez de navío e ingeniero extraordinario. Destinado al departamento de Cartagena el 12 de julio de 1776. Promovido a ingeniero ordinario en septiembre de 1778, embarcó en el jabeque *San Sebastián* el 10 de noviembre de 1778 (ANC, 697-2). Destinado al departamento de Ferrol por real orden de 6 de mayo de 1783 (ANC, caja 697-2).

VALCÁRCEL, Lope

Ingeniero extraordinario. Era alférez de fragata y fue promovido a alférez de navío e ingeniero extraordinario el 30 de marzo de 1776. Destinado al departamento de Cartagena en julio de 1776. El 5 de mayo de 1778 embarcó en el jabeque *San Sebastián* y el 23 del mismo mes y año fue promovido a ingeniero ordinario. Desembarcó el 11 de noviembre de 1778. El 10 de junio de 1779 embarcó en el navío *San Juan Bautista* y desembarcó el 23 del mismo mes y año. Embarcó en el navío *San Justo* el 21 de noviembre de 1779 (ANC, 697-2). El 28 de abril de 1780 embarcó en el jabeque *San Antonio*, a bordo del que participó en las operaciones del bloqueo de Gibraltar, para desembarcar el 17 de octubre del mismo año. Por noticias extraoficiales, parece que en 1782 este oficial salió de Cádiz, al mando de la fragata *Casilda*, en una expedición de azogues para arribar al puerto de Veracruz. En 1783 embarca en la fragata *Santa Clotilde*, de la que desembarca el 28 de septiembre del mismo año. Por real despacho de 14 de noviembre de 1786 se le concedió licencia por cuatro meses para pasar a la villa de Mula a recobrar su salud (ANC, caja 697-4). Se le concedió prórroga de la licencia de que disfrutaba por otros cuatro meses. Se presentó en el departamento el 2 de septiembre de 1787. Por real orden de 31 de marzo de 1789 se incorpora al Cuerpo General de la Armada con el grado y antigüedad que tiene (ANC, caja 697-6).

ESTABERN, Gerónimo

Ingeniero extraordinario. Era subteniente del Regimiento de Infantería de Bravante. Fue ascendido a alférez de navío e ingeniero extraordinario el 30 de marzo de 1776 y destinado al departamento de Cartagena el 12 de julio del mismo año. Por real orden de 21 de octubre de 1777 se le concedió licencia por ocho meses para pasar a Tolosa (Francia) a diligencias propias, comenzando a usarla el 20 de noviembre y regresando el 28 de abril. El 23 de junio de 1778 embarcó en el navío *San Nicolás* (ANC, 697-2). Se hallaba destinado en el departamento de Ferrol, y el 15 de abril de 1784 figuraba en la lista de oficiales del Cuerpo General como teniente de navío, ascendido el 6 de enero de 1783, y el 7 de febrero del mismo, a ingeniero ordinario. Se le concedió el 27 de junio de 1783 licencia por ocho meses para pasar a Tolosa (Francia) a diligencias propias. El 28 de diciembre de 1783 se le concedió prórroga de la licencia anterior por otros ocho meses (ANC, 697-4).

MUÑOZ, Tomás

Ingeniero en segundo. Por real orden de 6 de mayo de 1783 fue destinado al departamento de Cartagena, pero no llegó a presentarse. Por real orden de 16 de julio de 1784 se le destinó al departamento de Cádiz (ANC, caja 697-4).

SEYDEL, Fernando

Capitán de fragata e ingeniero ordinario. Destinado en el departamento de la Isla de León como capitán de la 1.^a Compañía del 10.º Batallón de Marina. Por real orden de 4 de octubre de 1783 se le concedió el empleo de ingeniero ordinario. Por real orden de 15 de noviembre de 1784 ascendió a capitán de fragata e ingeniero en segundo. Desde el 6 al 29 de enero de 1785 estuvo encargado interinamente de la comandancia de ingenieros. El 8 de marzo de 1785 se encarga interinamente de la comandancia de ingenieros del departamento de Cartagena. Cesó en este mando interino el 1 de enero de 1786 (ANC, caja 697-4). Por real patente de 7 de mayo de 1791 se le confirió el grado de capitán de navío. Por real patente de 14 de mayo de 1791 se concede a este ingeniero el empleo de teniente de rey de la plaza de Tarragona (ANC, caja 697-8).

MESÍA, Luis

Capitán de fragata e ingeniero en segundo. Por real orden de 15 de noviembre de 1785 es destinado al departamento de Cartagena para encargarse, en tanto se restablece el titular, de la comandancia de ingenieros, de la que toma posesión el 1 de enero de 1786 (ANC, 697-4). Por real patente de 1 de mayo de 1788 se le promovió al empleo de capitán de navío e ingeniero en jefe. Cesó en el mando interino de la comandancia de ingenieros el 21 de julio de 1788. Por real orden de 23 de marzo de 1790 queda separado del Cuerpo de Ingenieros de Marina, debiendo transferirse al departamento de Ferrol, donde continuó el servicio, como capitán de navío, en el Cuerpo General (ANC, caja 697-6).

LECOCQ, Tomás

Ingeniero ordinario. Era teniente de infantería del Regimiento de Flandes y por real orden de 2 de diciembre de 1782 se le confirió el empleo de ingeniero ordinario de la Armada. Por real orden de 4 de noviembre de 1783 fue destinado al departamento de Cádiz (ANC, caja 697-4).

SMITH, Juan

Teniente de navío e ingeniero ordinario. Desembarcó en Cartagena el 25 de agosto de 1783, procedente del jabeque *Catalán*. Por real orden de 12 de septiembre fue destinado al departamento de Ferrol. Por real despacho de 26 de agosto se le concedió licencia de cuatro meses para pasar a Madrid a diligencias propias. Por real despacho de 5 de enero de 1784 se le concedió prórroga

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

de cuatro meses a la licencia de que disfrutaba (ANC, caja 697-4). Procedente del departamento de Cádiz, se presentó de nuevo en este departamento el 22 de mayo de 1789, siendo capitán de fragata e ingeniero en segundo, comisionado para hacer los reparos que solicitó la junta del departamento, que necesita con urgencia el dique grande. El 21 de enero de 1790 fue comisionado por la junta del departamento para pasar al cargador de sal de La Mata y recorrer el sitio nombrado Las Pinetas, para señalar el paraje donde construir un puente, regresando el día 26 del mismo mes y año (ANC, caja 697-6). El 23 de julio de 1791 emprendió la marcha a su destino al departamento de Cádiz, una vez concluida la obra del dique grande en el arsenal (ANC, 697-8).

BOUYÓN, Honorato

Teniente de navío e ingeniero ordinario. Por real orden de 7 de febrero de 1784 fue nombrado ingeniero ordinario de Marina (ANC, 697-4). Por real patente de 1 de mayo de 1788 fue promovido a capitán de fragata e ingeniero en segundo de Marina. Por real orden de 27 de mayo de 1788 es destinado a la isla de Mahón como comandante del astillero (ANC, 697-6).

TSERSTEVENS, Manuel

Ingeniero extraordinario. Era ayudante de ingenieros de Marina, destinado al corte de maderas en los montes de Cataluña, desde el 5 de abril de 1780, y fue promovido a ingeniero extraordinario de la Armada el 21 de diciembre de 1782. Por real orden de 3 de febrero de 1784 ascendió a teniente de fragata. El 5 de noviembre de 1784 cesó en su destino, y el día 29 siguiente se presentó en este departamento (ANC, caja 697-4). Ya alférez de navío, el 16 de noviembre de 1787 es destinado a los montes de Cataluña y se hace cargo de la dirección del corte de maderas. Por real nombramiento de 1 de mayo de 1788 es promovido a teniente de navío e ingeniero ordinario de Marina (ANC, caja 697-6).

PILÓN Y ESPEJO, José

Ingeniero extraordinario. Era ayudante de ingenieros de Marina, embarcado en el jabeque *Gamo*, y el 5 de septiembre de 1781 desembarcó por enfermedad en Mallorca. Se presentó en el departamento de Cartagena el 21 de diciembre siguiente. Embarcó de nuevo en el jabeque *Gamo* el 6 de agosto de 1782. Fue promovido a ingeniero extraordinario de la Armada el 21 de diciembre de 1782. Desembarcó el 15 de abril de 1783. Embarcó en la bombardera núm. 20 el 19 de junio de 1783 y desembarcó el 20 de agosto siguiente. Embarcó en el jabeque *San Sebastián* el 14 de octubre de este

mismo año y desembarcó el 2 de enero de 1784. El 30 de enero siguiente fue destinado al departamento de Cádiz. Por real orden de 3 de febrero se le reconoce el ascenso a teniente de fragata (ANC, caja 697-4).

LÓPEZ LLANOS, José

Ingeniero extraordinario. Era cadete del Regimiento Fijo de Orán, y por real orden de 2 de diciembre de 1782 se le confirió el empleo de ayudante de ingenieros de la Armada. Embarcó en el navío *Terrible* el 19 de julio de 1783 y desembarcó el 25 de agosto del mismo año. Por real orden de 12 de septiembre, y a solicitud del teniente general Barceló, pasó a las órdenes de este en la corte. Por real orden de 26 de septiembre fue promovido a alférez de navío e ingeniero extraordinario. Embarcó en el Estado Mayor del navío *Rayo* el 23 de junio de 1784 y desembarcó el 7 de agosto del mismo año. Por real despacho de 28 de septiembre se le concedió licencia por seis meses para pasar a la Rioja a recobrar su salud, empezando a usarla el 12 de octubre. Se presentó en este departamento el 30 de septiembre de 1785 (ANC, 697-4). El 1 de agosto de 1787 se le concedió un mes de licencia. Por real orden de 10 de febrero de 1789 se le destina al departamento de Cádiz. Por real nombramiento de 13 de abril de 1789 es promovido a teniente de navío e ingeniero ordinario de Marina. Destinado al departamento de Cartagena por real orden de 14 de abril, efectuó su presentación el 26 de junio. Por real orden de 16 de octubre fue destinado al departamento de Ferrol (ANC, caja 697-6).

EVIÀ, Luis de

Ingeniero extraordinario. Era alférez de navío del Cuerpo General de la Armada y se incorporó al Cuerpo de Ingenieros de Marina, por real orden de 7 de febrero de 1784, como ingeniero extraordinario, siendo destinado a la comisión de la corta de maderas en el principado de Cataluña (ANC, caja 697-4). Cesó en el destino anterior el 16 de diciembre de 1787, pasando a las órdenes del ingeniero general por real orden de 6 de noviembre. Por real orden de 1 de mayo de 1788 es promovido al empleo de teniente de navío e ingeniero ordinario de Marina (ANC, caja 697-6).

MARTÍ, Benito

Ingeniero extraordinario. Era ayudante de ingenieros destinado en el departamento de Ferrol. Por real orden de 3 de julio de 1784 fue destinado al de Cartagena. Por real orden de 15 de noviembre ascendió a alférez de navío e ingeniero extraordinario. Por real orden de 6 de enero de 1785 se le concedió licencia por cuatro meses para Barcelona por diligencias propias, y por otra de

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

13 de mayo se le prorrogó aquella hasta que recobrase la salud. Falleció el 6 de mayo (ANC, caja 697-4).

LORENA, Antonio

Ayudante de ingenieros. Era cadete del Regimiento de Infantería Saboya, y por real orden de 2 de diciembre de 1782 se le confirió el empleo de ayudante de ingenieros de la Armada, pasando destinado al departamento de Cartagena. Fue destinado al departamento de Cádiz por real orden de 6 de mayo de 1783 (ANC, caja 697-4).

ÁGUILA, José del

Ayudante de ingenieros. Era cadete del Regimiento de la Princesa y estaba agregado por real orden a la Academia de Guardias Marinas, siendo promovido a alférez de fragata e ingeniero ayudante por real nombramiento de 5 de junio de 1784, por lo que pasó destinado al departamento de Cartagena. Por real orden de 28 de enero de 1785 pasó al Real Sitio de Aranjuez y regresó a este departamento el 9 de julio de 1785 (ANC, caja 687-4). Por real orden de 28 de diciembre de 1787 se le ordena que pase otra vez al Real Sitio de Aranjuez. Por real nombramiento de 1 de mayo de 1788 fue promovido al empleo de alférez de navío e ingeniero extraordinario de Marina. El 9 de julio de 1788 se presentó en este departamento. Por real despacho de 16 de diciembre de 1788 se le destina al departamento de Cádiz. Por real orden de 28 de diciembre de 1788 es destinado a la corte, a la jornada del Real Sitio de Aranjuez. Por real orden de 4 de mayo de 1790 es ascendido a ingeniero ordinario (*Gaceta de Madrid* núm. 37, de 7 de mayo de 1790). El 19 de julio de 1790 se presentó en este departamento. Por real orden de 21 de septiembre de 1790 es destinado al Real Sitio de Aranjuez (ANC, caja 697-6). El 27 de julio de 1791 regresa a este departamento y queda destinado en el detall del Cuerpo de Ingenieros. Por real orden de 20 de diciembre de 1791 pasa destinado al Real Sitio de Aranjuez (ANC, caja 697-8).

ÁGUILA, Alfonso

Ayudante de ingenieros. Era cadete del Regimiento de Infantería de la Princesa y estaba agregado por real orden a la Academia de Guardias Marinas, siendo promovido a alférez de fragata e ingeniero ayudante por real nombramiento de 5 de junio de 1784, pasando destinado al departamento de Cartagena. En febrero de 1786 pasó al Real Sitio de Aranjuez y regresó el 21 de julio del mismo año (ANC, caja 697-4). Es teniente de navío y ayudante de construcción, y por real orden de 12 de enero de 1787 pasó a los Reales Sitios para

las funciones de diversión de SS.AA., regresando al departamento el 10 de julio del mismo año. Por real orden de 28 de diciembre de 1787 pasó al Real Sitio de Aranjuez. Por real orden de 16 de febrero de 1789 queda separado de este servicio por estar destinado en Aranjuez al servicio de S.M. Por real orden de 24 de marzo de 1789 es destinado al Real Sitio de Aranjuez. Por real orden de 31 de marzo de 1789 queda incorporado al Cuerpo General de la Armada con el grado y antigüedad que tiene. Por real orden de 29 de marzo del mismo año queda nuevamente incorporado al Cuerpo de Ingenieros de Marina con el empleo de ayudante de ingenieros. Se incorporó nuevamente al departamento de Cartagena en julio de 1789. Por real orden de 3 de noviembre de 1789 pasa al Real Sitio de Aranjuez. Por real orden de 4 de mayo de 1790 ascendió a alférez de navío e ingeniero extraordinario. Se presentó en este departamento el 19 de julio de 1790, procedente de Aranjuez (ANC, caja 697-6). Por real orden de 11 de febrero de 1791 pasa destinado al Real Sitio de Aranjuez. Por real orden de 26 de abril de 1791, a este ingeniero en segundo se le concede residencia fija en dicho Real Sitio (ANC, caja 697-8).

ÁGUILA, Alfonso Benigno del

Ingeniero extraordinario. Por real orden de 11 de febrero de 1791 fue destinado al Real Sitio de Aranjuez. El 27 de julio de 1791, el director y comandante de ingenieros de Marina de este departamento da cuenta del regreso de este oficial y de su destino en el ramo de carenas. Por real orden de 20 de diciembre de 1791 pasa en comisión al Real Sitio de Aranjuez, emprendiendo la marcha el 1 de febrero de 1792 (ANC, caja 697-8).

COLOMBRES, Manuel María

Ayudante de ingenieros. Por real nombramiento de 15 de noviembre de 1784 es promovido a ayudante de ingeniero, y en marzo del año siguiente causó alta en este departamento. El 15 de abril de 1786 se le concedió licencia por cuatro meses para pasar a las montañas de Santander a fin de recobrar su salud. Se le prorrogó la licencia anterior por otros cuatro meses el 1 de septiembre de 1786. Por real despacho de 10 de noviembre de 1786 es destinado al departamento del Ferrol (ANC, caja 697-4).

ORE, Rafael

Teniente de navío. Agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en virtud de real orden de 19 de octubre de 1785, se presentó en este departamento el 27 de dicho mes (ANC, caja 697-5). Cesó el 31 de octubre de 1787 (ANC, caja 697-6).

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

ESCAÑO, Teodoro

Teniente de navío. Agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en virtud de real orden de 19 de octubre de 1785, se presentó en este departamento el 27 de dicho mes. Cesó en este destino el 27 de noviembre de 1786 (ANC, caja 697-5).

BRIANTT, Eduardo

Teniente de navío. Agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en virtud de real orden de 19 de octubre de 1785, se presentó en este departamento el 27 de dicho mes. El 31 de octubre de 1786 se le concedió licencia para pasar a Ferrol a diligencias propias, que empezó a usar el 16 de noviembre. Cesó en esta agregación el 13 de noviembre (ANC, 697-5).

GUARDIA, José de la

Teniente de navío. Agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en virtud de real orden de 19 de octubre de 1785, se presentó en este departamento el 24 de noviembre (ANC, caja 697-5). Embarcó en la fragata *Casilda* el 9 de julio de 1787 (ANC, caja 697-6).

SALCEDO, José

Teniente de navío. Agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en virtud de real orden de 19 de octubre de 1785, se presentó en este departamento el 24 de noviembre (ANC, caja 697-5). Fue relevado de su destino el 30 de noviembre de 1787 (ANC, caja 697-6).

SORIA, Fernando

Teniente de fragata. Por real orden de 1 de octubre de 1785 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros en este departamento, y el 27 de octubre comenzó a servir en él, cesando el 22 de noviembre del año siguiente (ANC, caja 697-5).

VERA, Salvador

Teniente de fragata. Por real orden de 1 de octubre de 1785 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros en este departamento, y el 1 de noviembre comenzó a servir en él, cesando el 22 de noviembre del año siguiente (ANC, caja 697-5).

El 1 de enero de 1787 comenzó de nuevo a servir como celador y cesó el 31 de octubre (ANC, caja 697-6).

GUERRERO, Manuel

Teniente de fragata. En virtud de real orden de 19 de octubre de 1785 pasa agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, comenzando a servir el 27 de dicho mes. Por real despacho de 7 de febrero de 1786 se le concede licencia de cuatro meses para pasar a Sevilla a recobrar su salud, licencia que se prorrogó por otros cuatro meses, efectuando su presentación el 6 de noviembre (ANC, caja 697-5). Cesó en la agregación el 1 de enero de 1787 (ANC, caja 697-6).

MARTÍNEZ, Felipe

Teniente de fragata. En virtud de real orden de 19 de octubre de 1785 pasa agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, comenzando a servir el 27 de dicho mes (ANC, caja 697-5). Cesó en este destino el 8 de marzo de 1787, en que embarca en la fragata *Santa Florentina* (ANC, caja 697-6).

MONTEMAYOR, José

Teniente de fragata. En virtud de real orden de 19 de octubre de 1785 pasa agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, y el 24 de noviembre comenzó a prestar servicio en él (ANC, caja 697-5). Cesó en el destino el 30 de noviembre de 1787 (ANC, caja 697-6).

SALAZAR, Francisco Javier

Alférez de fragata. El 24 de noviembre de 1786 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina (ANC, caja 697-5). Cesó en este destino el 30 de noviembre de 1787 (ANC, caja 697-6).

TURNER, Guillermo

Ayudante de construcción y teniente de fragata graduado. Por real orden de 18 de mayo de 1789 se le concede licencia por cuatro meses para pasar a la corte. Por real nombramiento de 20 de julio de 1789 se le concede el ascenso a ingeniero ordinario y teniente de navío. Por real orden de 30 de octubre pasa destinado al astillero de Mahón (ANC, caja 697-6).

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

MOLINA Y MIRALLES, Mariano

Alférez de fragata y ayudante de ingenieros. Era subteniente del Regimiento Provincial de Milicias de Pontevedra y le fue conferido este empleo por real despacho de 4 de septiembre de 1787, siendo destinado a este departamento. Desde el 8 de julio de 1788 pasa destinado a los montes de Aragón. El 2 de enero de 1790 se le ordena la incorporación a este departamento, donde queda destinado en el arsenal. Por real orden de 4 de mayo de 1790 asciende a ingeniero extraordinario. Embarcó el 15 de mayo en el navío *Firme* y desembarcó el 8 de enero de 1791 (ANC, caja 697-6).

MIRALLAS, Manuel

Ayudante de ingenieros. Era teniente de las Milicias Provinciales de Toledo, y por real despacho de 24 de enero se le confirió el goce del sueldo de ayudante de ingenieros destinado en este departamento. Por real orden de 1 de mayo de 1790 fue ascendido a ingeniero extraordinario. El 15 de mayo embarcó en el navío *San Francisco de Asís* y desembarcó el 21 de diciembre (ANC, caja 697-6). Por real orden de 6 de septiembre de 1791, y acuerdo del día 14 siguiente de la junta del departamento, pasa destinado a El Grao, en Valencia, para la construcción de un desembarcadero. Por real orden de 4 de marzo de 1794 fue promovido a teniente de navío e ingeniero ordinario (ANC, caja 697-8).

GUTIÉRREZ REIG, Agustín

Ayudante de ingenieros. Era alférez del Regimiento África y por real orden de 4 de enero de 1788 pasó agregado a los ingenieros de Marina de este departamento. Por real nombramiento de 11 de enero de 1789 fue promovido a ayudante de ingenieros, y desde 17 de diciembre de 1789 se halla comisionado, en los montes de esta jurisdicción, al corte de pino carrasco para el consumo de este arsenal. Ascendió a ingeniero extraordinario en 1 de mayo de 1790 (ANC, caja 697-6).

FERRIZ, Pedro

Ayudante de ingenieros. Era subteniente del Regimiento Fijo de Ceuta, y por real despacho de 4 de septiembre de 1787 se le confirió el empleo alférez de fragata y ayudante de ingenieros, quedando destinado en este departamento. El 16 de diciembre de 1788 fue destinado al departamento de Cádiz (ANC, 697-6).

CAMUNES, Fernando

Ayudante de ingenieros. Era subteniente del Regimiento Fijo de Ceuta, y por real despacho de 4 de septiembre de 1787 se le confirió el empleo de alférez de fragata y ayudante de ingenieros, quedando destinado en este departamento. El 16 de marzo de 1789 embarca en el navío *San Lorenzo*. Por real despacho de 4 de diciembre fue destinado al departamento de Cádiz (ANC, caja 697-6).

AMPUDIA Y VALDÉS, Francisco

Ayudante de ingenieros. Era ayudante de ingenieros del Ejército, y por real despacho de 1 de mayo de 1788 se le confiere el mismo empleo en el Cuerpo de Ingenieros de Marina, quedando destinado en este departamento. Por real orden de 10 de febrero de 1789 se le destina al departamento de Cádiz, al que se le transportará cuando haya ocasión de un buque de guerra (ANC, 697-6).

ROCHA GÓMEZ, Juan de la

Ayudante de ingenieros. Era subteniente del Regimiento Fijo de Orán, y por real despacho de 11 de enero de 1789 entra en el goce del sueldo de ayudante de ingenieros de Marina y causa baja en su cuerpo, al tiempo que causa alta en este departamento. Por real despacho de 3 de noviembre fue destinado al departamento de Cádiz, en las obras de la nueva población de San Carlos (ANC, caja 697-6).

MOR DE FUENTES, José

Ayudante de ingenieros. Era cadete del Regimiento de Infantería América, y por real nombramiento de 14 de septiembre de 1789 se le confiere el empleo de ayudante de ingenieros de Marina, presentándose en este departamento el 30 de enero de 1790 (ANC, 697-6). Por real despacho de 14 de junio de 1791 se le concedió licencia por cuatro meses para pasar a Barcelona a restablecer su salud, y se presentó en este departamento el 14 de diciembre (ANC, caja 697-8).

ABASCAL, José María

Ayudante de ingenieros. Era subteniente del Regimiento de Infantería León, y por real nombramiento de 10 de julio de 1790 se le confirió el empleo

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

de ayudante de ingenieros de Marina, empleado en los ramos de obradores en este arsenal (ANC, 697-6). Por real despacho de 26 de julio de 1791 se le destina al departamento de Ferrol, por lo nocivo que es a su salud el clima de Cartagena (ANC, 697-8).

PALLERQUI, Jacinto

Delineante de construcción y alférez de fragata. Embarcó en la galera *Concepción* el 1 de junio de 1787, para servir de ayudante de órdenes del jefe de escuadra y comandante. Desembarcó en este departamento, de la *Concepción*, el 17 de noviembre de 1787, y cesa con el empleo de ayudante del general de Galeras. El 19 de febrero de 1789 obtuvo licencia por cuatro meses para pasar a Madrid a diligencias propias. Por real orden de 21 de abril se incorpora al Cuerpo General de la Armada con el empleo de alférez de navío (caja 697-6).

REAL, Juan

Constructor de jabeques y alférez de fragata graduado. Se halla sirviendo su empleo en Mahón (ANC, 697-6).

ÁGUILA, Manuel

Contra maestre de construcción y alférez de fragata graduado. Por real orden de 16 de febrero de 1789 ascendió a ayudante de construcción (ANC, caja 697-6).

CARMONA, José

Contra maestre de construcción y alférez de fragata graduado. Por real nombramiento de 5 de julio de 1790 se le concedió el grado de alférez de fragata (ANC, caja 697-6). Por real orden de 11 de febrero de 1791 fue destinado al Real Sitio de Aranjuez, empleado en las obras de recreo de S.M., y se restituyó el 20 de julio (ANC, caja 697-8).

PARRA, Diego de

Ayudante de ingenieros. Era subteniente de bandera del 2.º Batallón del Regimiento de Infantería Saboya, y el 3 de marzo de 1790 fue destinado como agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, en los obradores de este arsenal. El 10 de julio de 1790 se le confirió el empleo de ayudante de ingenieros

EL TENIENTE GENERAL JOSÉ DE ROJAS Y RECAÑO ANGULO, PRIMER CAPITÁN...

(ANC, caja 697-6). Por real orden de 9 de agosto de 1791 se le da licencia para permanecer en la ciudad de Vera, hasta que concluya la formación del proyecto de dirección de aguas para una fuente pública que se construye en dicho pueblo, y se dispone su restitución a este departamento cuando finalice. Se presentó en este departamento el 8 de noviembre de 1791 (ANC, caja 697-8).

BLACK, José María

Ayudante de ingenieros. Era subteniente del Regimiento de Guadalajara, y por real orden de 30 de marzo de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina. El 19 de marzo comenzó a desempeñar, con el empleo de ayudante de ingenieros, en este departamento (ANC, caja 697-6).

CERVERA, José

Ayudante de ingenieros. Era subteniente del Regimiento de Infantería de Saboya, y el 12 de abril de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, con el nombramiento de ayudante de ingenieros, comenzando a servir en este departamento el 19 de octubre (ANC, caja 697-6). El 2 de marzo de 1791 embarcó en la fragata *Santa Brígida* y desembarcó el 18 de septiembre (ANC, caja 697-8).

MELÉNDEZ, Francisco

Era cadete del Regimiento de Aragón, y por orden de 24 de agosto de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en este departamento. Disfrutó de licencia desde el 15 de octubre de 1790 (ANC, caja 697-6).

MONTES, Alonso

Era subteniente del Regimiento de Aragón, y por real orden de 24 de diciembre de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en este departamento (ANC, caja 697-6).

LEIVA, José de

Teniente de navío. El 31 de octubre de 1787 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en este departamento, permaneciendo en dicha situación hasta el 12 de noviembre de 1788 (ANC, caja 697-6).

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

FERRER, Vicente

Teniente de navío. El 30 de noviembre de 1787 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en este departamento, permaneciendo en dicha situación hasta el 4 de diciembre de 1788 (ANC, caja 697-6).

BENAZAR, Rafael

Teniente de navío. El 4 de diciembre de 1788 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en este departamento (ANC, caja 697-6).

VACARO, Antonio

Teniente de navío. El 15 de octubre de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en este departamento (ANC, caja 697-6).

REINOSO, Diego

Teniente de navío. El 15 de noviembre de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina en este departamento (ANC, caja 697-6).

FAVA, Juan

Teniente de navío. El 4 de enero de 1791 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, prestando servicio en el ramo de fábricas de este arsenal (ANC, caja 697-6).

MARÍN, León

Teniente de fragata. El 31 de octubre de 1787 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, prestando servicio en la clase de celadores. Cesó el 4 de diciembre del año siguiente (ANC, caja 697-6).

CANDAMO, Dionisio

Teniente de fragata. El 30 de noviembre de 1787 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, prestando servicio en la clase de celadores (ANC, caja 697-6).

FLORES, Vicente

Teniente de fragata. Cesó en el destino de celador el 15 de octubre de 1788 (ANC, caja 697-6).

FEBRER, Vicente

Teniente de fragata (ANC, caja 697-6).

VENERO, Juan

Teniente de fragata. El 29 de agosto de 1788 pasa agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina y es empleado en la clase de celadores (ANC, caja 697-6).

VILLEGAS, Ramón

Teniente de fragata. El 15 de septiembre de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, prestando servicio en la clase de celadores. El 18 de octubre embarcó en el navío *San Antonio* (ANC, caja 697-6).

FONSECA, Diego

Alférez de navío. Pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, empleado en la clase de celadores (ANC, caja 697-6).

CALDERÓN, José

Teniente de fragata. El 13 de octubre de 1788 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, empleado en la clase de celadores (ANC, caja 697-6).

CARCHENA, Manuel de

Alférez de fragata. El 30 de noviembre de 1787 quedó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, empleado en la clase de celadores. Cesó el 4 de diciembre del año siguiente (ANC, caja 697-6).

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

BARRUCHE, Manuel

Alférez de fragata. El 13 de octubre de 1788 quedó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, empleado en la clase de celadores (ANC, caja 697-6).

PERLER, Bernardino

Alférez de fragata. El 17 de octubre de 1788 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, empleado en la clase de celadores, cesando el 4 de diciembre de 1788 (ANC, caja 697-6).

TISCAR, Antonio

Alférez de fragata. El 4 de diciembre de 1788 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, empleado en la clase de celadores (ANC, caja 697-6).

ALARCÓN, Mariano

Alférez de fragata. El 4 de diciembre de 1788 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, empleado en la clase de celadores (ANC, caja 697-6).

TORRES, Andrés de

Alférez de fragata. El 15 de septiembre de 1790 forma parte de los efectivos de la comandancia de ingenieros de este arsenal, sirviendo como celador, y el 15 de febrero de 1791 se encuentra embarcado en el navío *San Vicente* (ANC, caja 697-6).

SANZ, José

Arquitecto y alférez de fragata graduado. Con arreglo a la Ordenanza de Arsenales, el 6 de junio de 1791 quedó incluido en la libranza de ingenieros (ANC, 697-7).

LABORDA, Gerónimo

Delineador de construcción. Con arreglo a la Ordenanza de Arsenales, el 6 de junio de 1791 quedó incluido en la libranza de ingenieros (ANC, caja 697-7).

ÁGUILA, Manuel de

Ayudante de construcción y alférez de fragata graduado. Con arreglo a la Ordenanza de Arsenales, el 6 de junio de 1791 quedó incluido en la libranza de ingenieros (ANC, caja 697-7).

GRAMAREN, Federico

Era subteniente del Regimiento Suizo de San Gall, y por real orden de 13 de diciembre de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, comenzando a prestar servicio el 15 de marzo de 1791 (ANC, caja 697-8).

PINTO CARNERO, Vicente

Era cadete del Regimiento de Murcia y desde el 15 de mayo de 1791 estaba agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina (ANC, caja 697-8).

MELÉNDEZ CASTILLO, Francisco

Era cadete del Regimiento de Aragón y por real orden de 24 de agosto de 1790 pasó agregado al Cuerpo de Ingenieros de Marina, comenzando a prestar servicio el 15 de septiembre (ANC, caja 697-8).

MASERES, Gabriel

Era teniente graduado de caballería del Regimiento de la Reina, y por real orden fue destinado al ramo de obras civiles, comenzando a prestar servicio el 9 de mayo de 1791. Por real orden de 29 de diciembre se le concedieron cuatro meses de licencia para Orihuela (ANC, caja 697-8).

CÁCERES, Gabriel de

Contra maestre de construcción. Por real orden de 24 de junio de 1791 se le concedió el grado de alférez de fragata y el 9 de julio comenzó a prestar servicio en este departamento (ANC, caja 697-8).

JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO

ÁGUILA, Diego del

Contra maestre de construcción. Por real orden de 9 de diciembre se le concedió el grado de alférez de fragata (ANC, caja 697-8).

Fuentes

ARCHIVO NAVAL DE CARTAGENA

SAN CAMILO DE LELIS, SOLDADO DE LAS GALERAS DEL PAPA, DE VENECIA Y DE ESPAÑA

Luis NEGRO MARCO
Arqueólogo

Resumen

San Camilo de Lelis (Bucchianico, Italia, 25 de mayo de 1550-Roma, 14 de julio de 1614) siguió de muy joven los pasos de su padre y a los diecinueve años optó por la carrera militar, alistándose junto a su progenitor en Venecia en la guerra naval contra los turcos. Camilo de Lelis tomó parte en las acciones militares de Varbagnò, Zara y Corfú (en Dalmacia) y de La Goleta (en Túnez). Jugador empedernido en su juventud, llegó a perder todo cuanto poseía, hasta la camisa. De manera que, en un intento por enderezar su vida, se dirigió en 1575 a Manfredonia, donde fue admitido por los frailes capuchinos como hermano lego. De ahí pasó a Roma, donde conoció a san Felipe Neri, quien le animó a ser enfermero del Hospital de Santiago de los Incurables. Años después, el 18 de marzo de 1586, fundó la Orden religiosa de los Agonizantes (Clérigos Regulares Pobres Ministros de los Enfermos), conocida popularmente como «de Los Camilos», precursora de la Cruz Roja. El 27 de marzo de 1974, Camilo de Lelis fue proclamado por Pablo VI patrón de la Sanidad Militar.

Palabras clave: Camilos, hospital, militar, naval, sanidad, Cruz Roja.

Abstract

San Camilo de Lelis (Bucchianico —Italy— May 25, 1550-Rome, July 14, 1614) followed his father's footsteps at a very young age, and at the age of 19 opted for a military career, enlisting with his father in Venice in the naval war against the Turks. Camilo de Lelis took part in the military actions of Varbagnò, Zara and Corfu (in Dalmatia) and La Goleta (in Tunisia). An inveterate gambler in his youth, he came to lose everything he owned, even his shirt. So, in an attempt to straighten his life, he went in 1575 to Manfredonia, where he was admitted by the Capuchin friars as a Lay Brother. From there he went to Rome, where he met San Felipe Neri, who encouraged him to be a nurse at

the Hospital de Santiago de los Incurables. Years later, on March 18, 1586, he founded the religious Order of the Agonizing (*Regular Clerics Poor Ministers of the Sick*), popularly known as The Camilos, precursor of the Red Cross. On March 27, 1974 Camilo de Lelis was proclaimed by Paul VI, patron of the Military Health.

Keywords: Camilos, hospital, military, naval, health, Red Cross.

EL fundador de la Orden Hospitalaria de los Agonizantes («Ministro de los Enfermos», conocida comúnmente como «de los Camilos») fue antes que buen sacerdote y santo buen infante de marina, sirviendo durante cinco años en las galeras de la Santa Liga. No estuvo presente el 7 de octubre de 1571 en Lepanto, por hallarse gravemente enfermo, mas participó posteriormente en la defensa y acción de algunos de los más significados asedios (Varbagno, en Dalmacia, y La Goleta, en Túnez). Puede que incluso en alguno de los presidios, ya en Corfú, ya en Zara, coincidiera con Miguel de Cervantes.



Retrato de Camilo de Lelis (Bucchianico, 1550-Roma, 1614) (1)

Camilo de Lelis (1550-1614) era italiano, pero nació en el reino de Nápoles, entonces perteneciente a los dominios de la corona española, bajo cuyas banderas combatió en la mar. Fue precursor de la Cruz Roja (de hecho, sus clérigos lucen aún a día de hoy una cruz roja en sus hábitos), remontándose a 1589 la primera misión militar de la orden, en la que varios religiosos camilos auxiliaron, en Pozzuoli, a varias compañías de soldados españoles de marina afectadas por una epidemia de tifus naval. Resulta por ello palpable la influencia que los años de milicia, a bordo de las galeras cristianas, ejercieron en el posterior trabajo sanitario de Camilo de Lelis y en su determinante empeño de «humanizar la sanidad», con especial atención hacia los más necesitados. Los Camilos, que gestionan en la actualidad numerosos hospitales en los cinco continentes, impulsaron en

(1) Las imágenes que se tienen del santo fueron realizadas a partir de la máscara en yeso que se le hizo en el momento de su muerte, por indicación del cardenal Crecencio.



Il Sacco di Roma, cuadro anónimo de finales del siglo XVI (2)

2001 el plan «Camillian Task Force» (CTF), iniciativa que nació con el objetivo de crear y formar equipos médicos capaces de coordinar y articular su intervención, ya en conflictos armados, ya en catástrofes naturales. Camilo de Lelis murió en Roma, a los sesenta y cuatro años, el 14 de julio de 1614 y fue canonizado por el papa Benedicto XIV el 29 de junio de 1746. Su festividad cristiana se conmemora el 14 de julio, día en que falleció. San Camilo de Lelis es el patrono universal del personal sanitario, así como santo protector de los enfermos y de los hospitales católicos en todo el mundo. Asimismo, el 27 de marzo de 1974, san Camilo de Lelis fue proclamado por el papa Pablo VI «Patrón de la Sanidad Militar».

Camilo de Lelis nació el 25 de mayo de 1550 en la localidad italiana de Buccianico (región de los Abruzos), en el reino de Nápoles, que entonces pertenecía a la corona española. De manera que, en cierto modo, podría decirse que el santo fundador de la Orden Hospitalaria de los Agonizantes fue, además de italiano, español. Sus padres (Juan de Lelis y Camila Compelio) pertenecían a sendas familias nobles y acomodadas de Italia, y en el momento

(2) Entre el 6 de mayo y el 5 de junio de 1527, las tropas de Carlos V, emperador del Sacro Imperio Romano, asaltaron la ciudad de Roma, en uno de los episodios más trascendentes de la guerra que mantenía el emperador contra el rey de Francia, Francisco I. El papa Clemente VII hubo de buscar refugio en el Castel de Sant'Ángelo, al ser cercado por las tropas del emperador; momento que se muestra en la obra. Juan de Lelis, padre de Camilo, participó – como capitán – en aquel hecho de armas, al servicio de los regimientos del emperador.

del natalicio de su hijo, ambos eran ya mayores. Las convicciones religiosas de su madre era de tan fuertes que, en el momento de dar a luz, se rasló al establo de la casa para rememorar de esta manera el nacimiento de Jesús, quizá porque, dada su avanzada edad en el momento de la gestación, consideró el nacimiento del que fue su único hijo un milagro de Dios. En cuanto al padre, este había sido soldado de carrera y luchado bajo la bandera del emperador Carlos V, participando en el saqueo de Roma (protagonizado por las tropas del Sacro Imperio Romano Germánico de Carlos V), que tuvo lugar el 6 de mayo de 1527.

Primeros intentos de ingreso en la Armada



Grabado de 1588 que representa la fachada del Hospital de Santiago de los Incurables, en Roma (4).

Habiendo quedado huérfano de madre a los trece años, Camilo fue enviado por su padre a la escuela, donde apenas aprendió a leer y escribir, dada su rebeldía y poco gusto por los estudios. Por el contrario, ya de adolescente, se mostraba muy diestro con los naipes y los dados, siendo su pasatiempo más erudito la recitación de pasajes de églogas, aunque no por afán de estudio, sino por mera diversión. Fue así como, una vez cumplidos los veinte años, su padre decidió llevarlo consigo a la milicia.

Así, en 1570, padre e hijo llegaron a la ciudad de Ancona (3), donde iban a embarcarse para servir en la armada veneciana contra los turcos. Sin embargo, los dos enfermaron gravemente, y hallándose sin fuerzas para los trabajos de la guerra, resolvieron dar la vuelta y regresar a su Bucchianico natal. En su retirada, una vez hubieron llegado a San Lupidio, cerca

de Loreto, se le agravó el mal a Juan de Lelis, que murió a los pocos días. Quedó enterrado en la iglesia de San Francisco de aquella ciudad.

(3) En julio de 1570 se había decidido armar 12 galeras del papa Pío V en Ancona, para de allí pasar a Corfú y unirse en esta isla con la armada veneciana para la defensa de Chipre. Al frente de las galeras papales se puso como capitán general a Marco Antonio Colonna.

(4) Camilo de Lelis ingresó en él una vez fallecido su padre en 1570, para intentar sanar de una llaga en su pie derecho que, sin embargo, nunca pudo curar.

Camilo quedaba solo y sin familia a la que dirigirse para recabar ayuda. Fue en este tiempo cuando se le manifestó una llaga en su pie derecho –de resultas de una herida que no había curado bien– que, además de acompañarle el resto de su vida, provocándole una cojera permanente, le incapacitaba temporalmente para el servicio de las armas.

De este modo, y con la esperanza de curarse del pie para alistarse de nuevo como soldado en las galeras del papa, resolvió Camilo trasladarse a Roma e ingresar en el Hospital de Santiago de los Incurables. Pero, como no tenía dinero con que pagar a los médicos del hospital, aceptó trabajar en el recinto sanitario, quedando al servicio de los enfermos terminales. Sin embargo, al mes de estar en el hospital el joven Camilo de Lelis empezó a dar muestras de adicción al juego, actividad en la que empleaba más tiempo del que le era requerido para las tareas propias de su cometido de enfermero. Un día, el director del hospital encontró un juego de naipes debajo de su almohada, y fue este hecho determinante para que fuese despedido, acusado de tahúr.

En la flota del papa Pío V

Sin lugar a donde ir ni dinero con que procurarse alimento, en la misma ciudad de Roma Camilo se dirigió hacia la oficina de reclutamiento y se alistó en la armada papal de Pío V para la defensa de Chipre, después de que la isla hubiese sido arrebatada a los venecianos por el sultán otomano Selim II.

Iba a ser esta la gran diferencia de Camilo de Lelis como soldado respecto a la vida militar de su padre. Pues si este, en su primer año de milicia, había tomado las armas contra la ciudad de Roma y la cabeza de la Iglesia (el papa Clemente VII), Camilo, en su primer año como soldado de la mar, tomaba las



Arcabucero. Las fuentes sobre el santo de Bucchianico afirman que Camilo de Lelis se enroló en 1570 como *soldadote* o «soldado de fortuna» en las galeras de la Santa Liga. Sirvió en ellas como arcabucero, arma que (consta en su biografía) se jugó Camilo a las cartas una vez hubo abandonado la milicia

armas en la misma ciudad de Roma, aunque en servicio de su pastor y de la cristiandad.

Hacia la defensa de Chipre

Puestas ya las galeras en la mar, hubieron de afrontar las naves un gran temporal (5), hecho que les impidió llegar a tiempo en auxilio de los soldados venecianos que se hallaban cercados en Nicosia y Famagusta (6). Por tres días consecutivos fue batida la primera de estas ciudades por el general Lala Kara Mustafá Pachá (7) «con grande furia y porfia»; y aunque en los dos primeros asaltos que dieron los turcos se resistieron los cercados, el tercero ya no pudieron repelerlo, de modo que, con alta mortandad por ambos bandos, quedó la ciudad de Nicosia ocupada por los soldados otomanos (8).

Tras participar en el auxilio de Chipre, Camilo de Lelis anduvo algunos meses enrolado en la flota de Venecia, recalando en distintos lugares de la costa oriental del Adriático, como los presidios (9) de Zara y Corfú:

«Hallóse Camilo en los mayores peligros de esta guerra, asistiendo ya en los encuentros por la mar, ya en los asaltos por tierra, y ya en los presidios de Zara y de Corfú, siendo de día y de noche, continua la pelea» (10).

(5) En los últimos días de noviembre de 1570, cuando las galeras de Marco Antonio Colonna navegaban frente al golfo de Cattaro, aconteció una gran tempestad de viento y agua, de tal forma que una de las naves embistió la capitana de la flota y Colonna, para salvar su vida, hubo de subir a bordo de otra que, al poco, también rompió. BUONFIGLIO COSTANZO, Giuseppe: *Seconda parte dell' historia siciliana*. Impresa en la imprenta de Michele de Chiaramonti, ed. Amico, Mesina, 1739.

(6) Nicosia o Leucosia (antigua «Tremitus»), situada en la costa septentrional de Chipre, a finales del siglo XIX tenía en torno a los 20.000 habitantes y era la capital de la isla. Destacaba entonces por sus manufacturas de seda, alfombras y tapices.

(7) Lala Kara Mustafá Pachá (1500-1580). Visir y general otomano que dirigió la conquista de Chipre (1570-1571) y, siete años después, la campaña del ejército turco sobre Georgia. Su nombre, “Lala” (*tutor*), era honorífico, en reconocimiento de su labor como maestro de los hijos del sultán.

(8) En junio de 1570, la flota otomana, al mando de Mustafá Pachá, desembarcaba en Chipre. Nicolo Dandolo, *Proveditore* de la isla, se mostraba incapaz de oponer resistencia a la invasión. Mientras esto ocurría, las 80 galeras venecianas aún estaban en el puerto de Zara, y España y Venecia intentaban llegar a un acuerdo de coalición. El 12 de julio, la flota veneciana zarpaba hacia Corfú para encontrarse en Mesina con el resto de aliados. Por su parte, Mustafá Pachá quería tomar Famagusta y luego completar la conquista de la isla una vez tomada Nicosia, su capital. Pero decidió que esta ciudad fuese su primer objetivo. Así, el 22 de julio de 1570, Mustafá llegaba ante los muros de Nicosia. Eran 10.000 hombres (venecianos y aliados) frente a 100.000 turcos. El 15 de agosto lanzaron estos el primer ataque, y el 9 de septiembre llegó el definitivo, en el que se cree pudieron llegar a morir más de 10.000 personas. En los primeros días de agosto de 1571 llegaría la conquista de Famagusta, la última ciudad que resistía en la isla de Chipre.

(9) PRESIDIOS: En principio, esta palabra se refirió a los trabajos empleados para la construcción de una fortificación o fortaleza. Y en este sentido (fortaleza), aparece en el texto.

(10) CICATELLI, Sanzio: *Idea de bien obrar, escuela de perfección, y muestra del poder divino descifrado en la ejemplarísima vida, heroicas virtudes y portentosos milagros del beato*

Precisamente, estando en el presidio de Corfú –durante los últimos días del mes de septiembre de 1571–, y tras haber padecido semanas de hambre y mal tiempo, contrajo Camilo el tifus, enfermedad que le provocó disentería y fiebres tan altas que a punto estuvo de morir:

«... Viéndose Camilo de Lelis en tan deplorable desamparo, que la enfermedad se aumentaba, y las fuerzas se disminuían, temiendo una muerte acelerada, pidió que le trajesen un sacerdote y habiéndose comulgado y confesado, instantáneamente mejoró. Fue por cierto el caso milagroso, pues apenas recreó su espíritu la Sagrada Eucaristía, cuando se sintió sano y robusto, quedando los presentes admirados, y publicándolo como milagro. Quedó Camilo tan agradecido de este favor divino y lo tuvo tan en su memoria, que cuando después exhortaba a los fieles la eficacia de los sacramentos, repetía este ejemplo, para animarles a frecuentarlos» (11).

Ausente en Lepanto por enfermedad

Por esta causa no pudo Camilo de Lelis hallarse en la batalla naval de la Liga cristiana (reunión de las flotas del papa Pío V, del rey de España Felipe II y de la república de Venecia), ni gozar de aquella insigne victoria que el 7 de octubre de 1571, (dirigida la Liga cristiana por don Juan de Austria), alcanzó en el golfo de Lepanto frente a la armada turca (12).

En los anales de la Historia figurará que fue aquella la mayor batalla que nunca vio el Mediterráneo desde Accio (13), acción naval que, curiosamente,

Padre Camilo de Lelis, Patriarca esclarecido y glorioso fundador de la religión de Padres Clérigos Regulares Ministros de los Enfermos. Por el Rmo. P. Sancho Chicateli, Ex general de la religión; en idioma italiano. Y de nuevo traducido, ordenado y notablemente añadido por el P. Nicolás García, Presbítero de la dicha Religión por la que se dedica al eminentísimo señor cardenal de Molina.

En Madrid, en la imprenta de Juan Muñoz, año de 1743.

(11) *Ibidem.*

(12) A lo largo de tres horas de batalla, cerca de 170.000 soldados se enfrentaron en el Mediterráneo en «la mayor batalla campal jamás librada en el mar». Al mando de Alí Pachá iban 90.000 hombres, mientras que la Liga, al mando de don Juan de Austria, contaba con más de 80.000. Del total de la fuerza, la mitad de los embarcados en la flota otomana eran esclavos cristianos; y, de igual modo, la mitad de los embarcados en la flota de la Santa Liga eran esclavos otomanos, unos y otros encadenados a los remos. Se cree que las bajas pudieron rondar los 20.000 muertos y una cifra incluso superior de heridos. La victoria de la armada cristiana supuso la aniquilación de la flota turca (280 naves y 34.000 combatientes) y la liberación de entre 12 y 15.000 esclavos cristianos.

(13) La batalla de Accio, que tuvo lugar el año 31 a.C., enfrentó a las flotas romanas de Marco Antonio y Octavio, con victoria del segundo. Fue la última de las batallas de la guerra civil que siguió al asesinato de Julio César, en los idus de marzo del año 44 a.C. En Accio, la escuadra de Cleopatra, reina de Egipto, irrumpió a través del centro enemigo, pero sus naves acabaron huyendo. El buque insignia de Marco Antonio era una gran galera con varias bancadas de remos, si bien la mayoría de las naves de ambos bandos eran quinquerremes, el navío habitual de las flotas romanas a partir de la segunda guerra púnica (218-201 a.C.).



Religion socorrida por España, cuadro de Tiziano (1490-1576) que se conserva en el Museo del Prado (14)

se había desarrollado quince siglos atrás, en el mismo espacio geográfico que la de Lepanto.

Para la conmemoración anual de la «Sanctisissima Expeditio», san Pío V, canonizado el 22 de mayo de 1712, concedió un oficio propio, añadiendo en el rezo del rosario la letanía de la Virgen con el título de *Auxilium Christianorum*. Y es que Pío V, que había recibido la noticia de la victoria en Lepanto el 9 de octubre por medio del cardenal Morone, atribuyó a la Virgen del Rosario aquel triunfo de la cristiandad. De tal manera que, el 17 de marzo de 1572, determinó el papa que se celebrara, en recuerdo y acción de gracias del memorable triunfo, la fiesta de santa María de la Victoria,

de la cual surgiría posteriormente la de Nuestra Señora del Rosario, que se celebra el 7 de octubre.

Recordaremos aquí que en Lepanto, «la más gloriosa batalla que jamás hayan visto los siglos», como él mismo la calificó, participó Miguel de Cervantes como soldado aventajado de primera clase. Aunque, al igual que Camilo de Lelis, el autor del *Quijote* a punto estuvo de no estar presente en ella por causa de unas fiebres. Pudo superar no obstante Cervantes tan mal trance, y el valor que demostró a lo largo de toda la batalla mereció el reconocimiento y distinción de sus jefes.

El Mediterráneo después de Lepanto

Muy posiblemente, la coalición de flotas cristianas pudo haber conseguido más rédito a su gran victoria naval sobre la escuadra otomana, mas fue aquel triunfo también el punto de inflexión a partir del cual surgieron las disensiones entre las naciones de la coalición. La república de Venecia, poniendo en práctica la «política de la balanza», antepuso sus propios intereses y empezó a mostrar su falta de sintonía con don Juan de Austria como jefe de la armada española en el Mediterráneo.

(14) La pintura es una alegoría del triunfo de la armada española en la batalla de Lepanto. La figura de la izquierda representa a España, respaldada por la Fuerza (la figura femenina que aparece detrás). A la derecha, la Religión muestra su agradecimiento por el auxilio recibido por la corona española. Mientras, en el centro, se representa alegóricamente a la derrotada escuadra turca, simbolizada por unos caballos a punto de ahogarse.



El Mediterráneo oriental en el siglo XVI. En color azul, los más importantes presidios establecidos por la república de Venecia a lo largo de las costas de Dalmacia, Albania y Grecia, con el objetivo de asegurarse el control de la navegación marítima en el Adriático. Camilo de Lelis estuvo en Zara y Corfú, y en 1573 participó en el asalto veneciano al fuerte turco de Varbagnó, para asegurar la defensa de Cattaro

Asimismo, a partir de octubre de 1571, la política antiotomana de España pasó a centrarse en el África septentrional, no en Levante. Sin embargo, los venecianos insistían en que la Liga debía atacar el «centro» europeo del poder otomano y no su «circunferencia» africana. Argumentaban los venecianos que vanamente habría de esperarse el levantamiento de los pueblos griego y albanés y de otros pueblos cristianos del Mediterráneo en su favor cuando, en vez de recibir de la Liga ayuda militar sus esfuerzos, se dedicaban a empresas militares en Berbería.

De todos modos, Felipe II firmó una nueva alianza, cuyo tratado fue refrendado a finales de 1571, en Roma, para el año de campaña siguiente. Dicho acuerdo estipulaba que las flotas española y pontificia (esta al mando de Marco Antonio Colonna) se encontrarían en marzo de 1572 en Mesina, y que de allí marcharían conjuntamente hasta Corfú, donde a su vez se unirían con la flota veneciana. No obstante, el monarca español insistía en que los objetivos susceptibles de ser arrebatados a los turcos en Levante deberían ser



Puerto de la ciudad siciliana de Mesina. Del atlas *Civitates Orbis Terrarum*, de Braun y Hogenberg. El primer volumen fue publicado en Colonia, en 1572, y el sexto y último, en 1617. Este grabado, correspondiente a Mesina, reproduce uno anterior de G. Ballino, dentro de su colección *Disegni delle piu illustri città e fortezze del mondo*, publicado en Venecia en 1569

de utilidad para los intereses del reino de Nápoles, señalando entre ellos los presidios de Prevenza, Valona y Castelnuovo. Ello sin perjuicio de que, como hizo notar Luis de Requesens, en caso de conquista pasarían a depender de la república de Venecia.

En el presidio de Zara

Así las cosas, a comienzos de noviembre de 1571, Sebastián Veniero, que había capitaneado la flota veneciana en la batalla de Lepanto, se dispuso a atacar el fuerte turco de Margaritini (15) (en la actual ciudad griega de Marga-



Presidio de Zara (actual ciudad croata de Zadar). Grabado de Giovanni Francesco Camoccio, de su atlas *Isole famose, porti, fortezze, e terre maritime sotto poste alla Ser.^{ma} Sig.^{ria} di Venetia, ad altri Principi Christiani, et al Sig.^{or} Turco. Venezia; alla libreria del segno di S. Marco, 1574*

(15) PARUTA, Paolo: *Degl'Istorici delle cose Veneziane I quali hanno scritto per Pubblico Decreto. Tomo quarto, che comprende i quattri ultimi libri della parte prima, e la parte seconda delle istorie veneziane. Venezia, 1748.*

riti) con 25 galeras y 2.000 soldados. En esa flota iban: el baile de Corfú, Francesco Corner, Paulo Orsino y Próspero Colonna (hijo de Marco Antonio). Les acompañó también, con 3.000 soldados, y 30 galeras, el *Proveditore* Quirini. Finalmente, el fuerte de Margaritini fue tomado por los venecianos, con ayuda de los albaneses, después de tres días de asedio. Será el único gran acontecimiento militar cristiano después de Lepanto, completado días después con la posesión del fuerte de Sopoto (a día de hoy llamada Borshi, ciudad de Albania) que, aunque capturado por los rebeldes de la región albanesa de Himara, fue cedido por estos a Venecia.

A comienzos de enero de 1572, Veniero dirigió sus galeras al presidio de Zara, mientras Sciarra marchaba, con sus tropas francesas, a la custodia de Cattaro. Para entonces, la república de Venecia, viendo que don Juan de Austria era poco afecto al general Veniero, decidió sustituirlo al frente de la flota por Giacomo Foscarini, hasta entonces *Proveditore General* de Venecia en Dalmacia y Albania. Así, mientras Sebastián Veniero regresaba al golfo de Venecia con tan solo nueve galeras, Foscarini quedaba en Zara al mando de la armada con el encargo de encontrarse con el resto de las naves de la Liga en la isla de Corfú.

No obstante, la salida de las galeras desde Zara se aplazaría hasta abril, debido a una epidemia de peste que se había declarado durante los primeros días de enero de 1572. Así lo manifestaba un diplomático francés que escribía desde Ragusa:

«La peste se ha difundido por toda Albania, las vecinas tierras eslavas y gran parte del Peloponeso. Tan grave y contagiosa es la enfermedad que no queda casi nadie, ya sean militares, ya civiles, en las ciudades y fuertes de Dulcigno, Antivari, Budua, Castelnuovo y Durazzo» (16).

En este tiempo, Camilo de Lelis se hallaba también en el presidio de Zara, embarcado en las galeras papales, al mando de Jacobo Soranzo. Durante los dos meses de espera en este lugar, hasta el momento de zarpar hacia Corfú, Camilo volvió a su afición a las cartas y a tener problemas con sus compañeros de juego:

«Estando Camilo de Lelis detenido en el presidio de Zara jugando como acostumbra de continuo, con una camarada llamado Evangelista de Algido, se suscitó porfía. Atravesáronse algunas palabras, correlativamente pesadas, y enfurecido Camilo despreciando la venganza de la lengua, intentó tomarla con la espada, Desafióle colérico, y saliendo al aplazado sitio, desnudos ya los aceros, impidió la ejecución el sargento mayor, que mandándoles retirar, puso fin a la discusión» (17).

(16) MALCOLM, Noel: *Agents of Empire, knights, corsaris, jesuits and spies in the sixteenth century Mediterranean World*. Editorial Penguin Books, Ltd., Londres, 2015.

(17) CICALTELLI, *op. cit.*

Asalto a la fortaleza de Castelnuovo

Tras la muerte de Pío V, acaecida el 1 de mayo de 1572, el cónclave eligió al cardenal Ugo Boncompagni como nuevo papa. El nombre de Gregorio XIII habría de quedar por siempre unido al de nuestro calendario gregoriano (así llamado en memoria suya), que él instauró en 1582. Un papa en el que confiaba plenamente el rey Felipe II.

De manera que, el 20 de mayo, expidió órdenes a don Juan de Austria para que estuviera en Mesina con su flota, en espera de marchar hasta Corfú para reunirse allí con el resto de flotas de la Liga.

Entretanto, los venecianos intentaron por su cuenta el asalto a la fortaleza de Castelnuovo (18). De este modo, a comienzos de abril de 1572 dio comien-



Asalto de la Escuadra veneciana a la fortaleza de Castelnuovo (mayo de 1572). Grabado de Giovanni Francesco Camoccio, de su atlas *Isole famose, porti fortezze, e terre maritime soto poste alla Ser.^{ma} Sig.^{ria} di Venetia, ad altri Principi Christiani, et al Sig.^{or} Turco*. (Venezia; alla libreria del segno di S. Marco, 1574)

(18) Tras la victoria obtenida por los venecianos en la conquista del fuerte de Margaritini (en territorio de la actual Grecia), el Senado de Venecia decidió la conquista de Castelnuovo. Los turcos llevaban treinta y dos años en dicha fortaleza, que suponía una amenaza para la seguridad de la guarnición de Kotor (Cattaro), así como para la libertad de navegación entre Venecia y Corfú. Del mismo modo, las plazas de Valona, Prevenza y Castelnuovo eran prioritarias para Felipe II, por cuanto su control suponía la posibilidad de contar con importantes bases caso de que los turcos intentasen atacar los estados españoles en el Mediterráneo.



Isla de Corfú. Grabado de Giovanni Francesco Camoccio, de su atlas *Isole famose, porti, fortezze, e terre maritime sotto poste alla Ser.^{ma} Sig.^{ria} di Venetia, ad altri Principi Christiani, et al Sig.^{or} Turco.* (Venezia; alla libreria del segno di S. Marco, 1574)

zo la expedición. La exigua flota de Veniero y la más importante de Sciarra – que había embarcado en Chioggia– se dieron cita en la isla de Lesina y a mediados de mayo dieron comienzo los ataques para la conquista de la plaza,

entre cuyos coroneles figuraba Silla, hijo menor del almirante Sciarra. Pero los venecianos fracasaron en su intento (19).

A raíz del fracaso sufrido por los venecianos en su intento de conquista de Castelnuovo, e inquieto por el tiempo transcurrido en espera de la llegada de las galeras españolas, el 1 de julio de 1572 el almirante Colonna daba un ultimátum a don Juan de Austria: si no se unían las flotas en Corfú, la Liga quedaría disuelta. De manera que, para poner remedio a la situación, don Juan decidió enviar parte de su flota: 22 galeras y 5.000 soldados.

Con estas galeras, más otras 13 papales y 19 venecianas, Colonna zarpaba finalmente desde Corfú, mas abrigando cierto resentimiento hacia los españoles.

Y, mientras estos históricos acontecimientos se sucedían, Camilo de Lelis iba siendo actor en ellos como soldado arcabucero embarcado en el grupo de galeras que comandaba Jacobo Soranzo. El objetivo principal de la expedición naval cristiana era sorprender de nuevo a lo que quedaba de la flota otomana, al mando de Kiliç Alí. No obstante, el almirante turco, consciente de la inferioridad de su armada, supo esquivar en varias ocasiones el enfrentamiento que, muy probablemente, de haberse producido, hubiera supuesto el fin del predominio turco en el Levante mediterráneo (20).

Camilo de Lelis en el asalto a la fortaleza de Varbagno

Recién comenzado el año 1573, las distintas flotas de la Liga habían vuelto a sus respectivas bases, quedando Camilo de Lelis al servicio de las galeras de Venecia, bajo el mando de Jacobo Soranzo –que había sustituido al difunto Barbarigo–, entonces proveedor mayor de la república.

Fue en este tiempo cuando Camilo de Lelis habría de participar en el más peligroso de sus numerosos hechos de armas como soldado. Hacía tiempo que los turcos pretendían la toma de la ciudad de Cattaro (21) en la costa de

(19) El intento de conquista de la fortaleza turca de Castelnuovo, en el golfo de Cattaro, capitaneado por Sciarra Martinengo, fue narrado por un escritor anónimo –seguramente, un soldado que participó en la batalla– en un manuscrito firmado en el presidio de Zara con fecha de 29 de junio de aquel mismo año. *Archivio Veneto*, publicación periódica, año sexto. Tipografía del Commercio di Marco Visentini, Venecia, 1876.

(20) Kiliç Alí era sabedor, a través de sus espías, de que la flota cristiana estaba mejor equipada que la suya; por lo tanto, su estrategia en la mar fue evitar todo encuentro directo con las galeras cristianas de la Liga. Así ocurrió cuando, el 10 de agosto de 1572, la flota cristiana (al mando de Marco Antonio Colonna), integrada por 140 galeras y 6 galeazas, encontró a la de Kiliç Alí (compuesta por 120 galeras y 100 bajeles de menor tamaño), que se aprovisionaba de agua en la península del Mani. Colonna mandó el ataque, mas apenas habían entrado en el radio de tiro de los arcabuces, los bajeles otomanos se dieron rápidamente a la fuga. MALCOLM, Noel: *Agenti dell' Imperio: Cavalieri, corsari, gesuiti e spie nel Mediterraneo del Cinquecento*. Hoepli, Milán, 2016.

(21) Cattaro (antigua ciudad romana de Ascrivium) es una ciudad costera de Montenegro, cuyo puerto natural es el mayor de la costa adriática. Las murallas y casco histórico de la ciudad han sido declaradas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Desde 1420 y hasta 1797, Cattaro perteneció al Estado de Venecia. Esta, al igual que el resto de las ciudades que la

Dalmacia, «fundada muy adentro del mar Rizónico (o Golfo de Cattaro), y con tan fuerte guarnición que por muchas veces que la acometieron los turcos, nunca lograron su intento».

De manera que, decididos a su conquista, los turcos construyeron una imponente fortaleza para el asedio: el fuerte de Vargagno (22) situado apenas a dos millas de la plaza veneciana de Cattaro.

Una vez que los turcos hubieron comenzado el asedio

«la Armada veneciana, al mando de Soranzo, pasó cerca de Castelnuovo, plaza fuerte de los turcos, casi en la boca misma del Golfo de Cattaro. Dispararon entonces aquéllos grande número de pelotas desde culebrinas, y sobre la galera donde viajaba Camilo pasaron tantas que, parece que granizaban, y fue milagro que su galera no se fuera a pique. Una vez las galeras venecianas hubieron sobrepasado la línea de la artillería turca, los soldados venecianos sitiados en Cattaro, que parecían a punto de la rendición, viendo las galeras de Soranzo, que llegaban en su ayuda desde Corfú, y en las que iba Camilo, al esfuerzo de tan valiente capitán, y valor de los soldados, que llevaba, se animaron y reforzaron» (23).

Tras la conquista del fuerte de Vargagno, los venecianos lo redujeron a escombros, de tal suerte que, tres años después, apenas eran perceptibles sus ruinas (24). Durante el asedio de Vargagno, dicen sus cronistas que Camilo de

república estableció a lo largo de la costa de Dalmacia, dependían de la autoridad del *Proveditore Generale e Ordinario de Dalmacia e Albania*, con sede en la ciudad de Zara. Tras la caída, en 1467, del emplazamiento de Scutari, en poder de los turcos, la ciudad de Cattaro se convirtió en la capital de la Albania véneta.

(22) Fortaleza de Vargagno. A comienzos de 1573, los turcos intentaron la toma de la ciudad veneciana de Cattaro, en la costa dálmata, la cual querían hacer caer por asedio, ya que por tierra les resultaba imposible recibir los avituallamientos necesarios para sus tropas. Para ello habían construido dos años antes un puerto en la boca del canal de Cattaro, sobre la punta de Vargagno, a tres millas de Castelnuovo. Un fuerte bien diseñado, de acuerdo con la ingeniería de las fortalezas renacentistas, «de forma cuadrangular, construido con grandes piedras y mucho ingenio y bien abastecido de artillería, con 200 soldados defensores». Desde él, los turcos comenzaron el asedio a Cattaro durante los primeros días de 1573. Para contrarrestar el ataque otomano, el Senado de Venecia dio al general Foscarini órdenes de que destruyese aquel fuerte de los turcos. Era mitad del invierno, y el *proveditore* Soranzo zarpó desde Corfú, con 20 galeras y seis galeazas, hasta las bocas de Cattaro. Con él iban también Paolo Orsino, Próspero Colonna, Moretto Calabrese y otros capitanes de guerra, con un total de más de 4.000 infantes. Asimismo se les unió, a mitad de la navegación, con cuatro galeras, Nicolo Suriano. Llegados a Gianizza, desembarcó allí parte de la tropa, mientras otro contingente, al mando de Pompeo Colonna, fue a la toma de un collado próximo con la idea de cortar el paso a los soldados turcos que pudieran llegar en auxilio de los sitiados desde Castelnuovo. Otra tercera fuerza marchó, bajo el mando de Nicolo da Gambara, en busca de los refuerzos que llegaban desde la plaza de Cattaro, dirigidos por Zaccaria Salamone, *proveditore* del presidio, que ya había sido informado de la situación. Una vez desplazado todo el contingente de tierra, entró después Soranzo, con 18 galeras, dentro de la boca del canal y traspasó la línea del fuerte, soportando sus incesantes descargas de batería, a pesar de las cuales las naves apenas sufrieron daños. Una vez tomada la fortaleza de Vargagno, los venecianos la redujeron a escombros colocando bajo sus muros numerosas y potentes minas. Tras lo cual, y una vez que hubieron asegurado la plaza de Cattaro, volvieron las galeras a su base en Corfú. SARACENI M, Gio Carlo: *I fatti d'armi famosi successi tra tutte le nationi del mondo*, vol. II. Venecia, 1600.

(23) CICALTELLI, *op. cit.*

(24) Sobre la destrucción del fuerte de Vargagno, véase SOLITRO, V.: *Documenti Storici sull'Istria e la Dalmazia*, vol. I. Venecia, 1844.

Lelis padeció no solo trabajos que a todos los soldados fueron comunes, sino también algunos bien particulares:

«Vio también [Camilo de Lelis] en este sitio algunas veces, que muchos soldados, ya por desesperación, ya por el hambre, sacaban de los cuerpos de los Turcos muertos los hígados y los freían en sartenes, y los comían como si fuesen los más regalados manjares de la tierra (da horror pensarlo). Aborreció Camilo tanta inhumanidad. No se pudo rendir a semejante vianda; pasaba con hierbas crudas y carne de caballo (regalada ternera en estas ocasiones). A eso llegan muchas veces los soldados» (25).

Disolución de la Santa Liga

Antes de su fallecimiento, Pío V había insistido en que, después de Lepanto, para asegurar la paz en el Mediterráneo serían precisos al menos diez años



Sebastiano Veniero, *doge* (del latín *dux*, «comandante») de Venecia en 1577, recibe en su palacio los honores de una embajada turca (26)

(25) PRONZATO, Alessandro: *Todo corazón para los enfermos*, Sal Terrae, Santander, 2000; CICALTELLI, *op. cit.*

(26) Una vez disuelta la Santa Liga, la república de Venecia buscó la paz, de manera unilateral, con los turcos, paz que quedó sellada el 7 de marzo de 1573. Grabado del artista italiano Giuseppe Lorenzo Gatteri (1829-1884).

más de guerra por mar y tierra contra la expansión otomana,. Opinión bien fundamentada si se tiene en cuenta que el propio Sokollu Mehemed Sokolli, el gran visir turco, conversando con el baile veneciano Marco Antonio Barbaro, le había argumentado que los turcos, arrebatando a Venecia la isla de Chipre, habían cortado un brazo a la Liga cristiana. Por el contrario, los cristianos, al destruir la flota de los turcos en Lepanto, solo les habían rasurado la barba. La diferencia fundamental entre ambos acontecimientos, según el visir, estribaba en que «vuestro brazo no podrá volver a crecer y nuestra barba sí» (27).

Parecía claro por tanto que la Liga cristiana debía permanecer unida y activa en el Mediterráneo, pero las potencias implicadas (Estados Pontificios, España y la república de Venecia) tenían intereses contrapuestos. Los venecianos consideraban prioritario asegurar sus rutas de comercio terrestre a través de Oriente Próximo y Asia, así como el control de las plazas a lo largo de toda la costa adriática, para garantizar la navegación de sus naves por el Mediterráneo. Mientras que, para España, el objetivo primordial era el control de Túnez y Argelia, para mantener alejados de las costas españolas a los barcos corsarios. Al mismo tiempo, la desaparición de la amenaza otomana proporcionaba una tranquilidad añadida a la flota española que hacía la navegación atlántica hacia los territorios hispanos de América.

De manera que, ante la divergencia de objetivos, el Señorío de Venecia decidió unilateralmente entablar negociaciones con la Sublime Puerta, comisionando a tal efecto al embajador de Francia en Constantinopla. Las conversaciones llegaron a buen puerto y el 7 de marzo de 1573 se alcanzó el acuerdo de paz entre Venecia y Turquía.

En virtud del tratado, la república de Venecia se obligaba a pagar a los turcos 30.000 ducados a título de indemnización de gastos de guerra, y por la isla de Zante, un tributo anual de 1.500 ducados, en lugar de los quinientos que pagaba anteriormente a Turquía. Asimismo, el sultán Selim II liberó a los venecianos del pago que, a título de soberanía de la isla de Chipre, recibía de ellos antes de la conquista. En cuanto a los territorios de Dalmacia y Albania, pasaban estos a regirse por el *statu quo* anterior a la batalla de Lepanto. Finalmente, las mercancías apesadas por ambas partes (venecianos y turcos) debían ser mutuamente restituidas.

Camilo de Lelis, soldado de España

Desde los primeros días de 1574 se tuvo noticia de que los turcos se estaban aprovisionando de armamento y se disponían a atacar Túnez (28),

(27) CAPPONI, Niccolò: *Lepanto, 1571: La Lega Santa contro l'Impero Ottomano*. Il Saggiatore S.P.A, Milán, 2010.

(28) La ciudad de Túnez había sido ocupada por el corsario Barbarroja en 1534, y al año siguiente, reconquistada para España por el emperador Carlos V. Sinán Bajá la sometió de nuevo a Constantinopla en 1574.



Defensa española de La Goleta frente a la escuadra turca en abril de 1574. Grabado de Braun y Hogenberg, de su atlas *Civitas Orbis Terrarum* (Colonia, 1575)

así como de que estaba en peligro su fortaleza de La Goleta (29). De modo que, haciéndose forzoso el socorro de una y otra plaza, se levantaron en Nápoles algunas compañías de soldados, al mando de Tiberio Brancaccio

(29) La Goleta, ciudad tunecina situada nueve kilómetros al este de la capital, a orillas del golfo de Túnez. Plaza marítima más fuerte de la zona, por su imponente fortaleza, con fama de inexpugnable, como recordará Cervantes en el relato del cautivo. Fue conquistada por Carlos V en 1535, acción acaudillada por el propio emperador en la que resultó herido Garcilaso de la Vega. Se dejó en ella una guarnición de «soldados viejos» españoles, los afamados veteranos de los Tercios. La importancia estratégica de este presidio norafricano era muy grande en aquel momento, pues el imperio otomano de Solimán el Magnífico –en alianza con el corsario berberisco Barbarroja– se estaba expandiendo ampliamente por el Mediterráneo occidental. Recuperada por los turcos, La Goleta fue ocupada de nuevo el 8 de octubre de 1573, en esta ocasión por las tropas de don Juan de Austria, quien restituyó como gobernador de Túnez a Muley Hamet con el título de infante. Y este fue uno de los escasos frutos militares cosechados tras la victoria de Lepanto en 1571. Al año siguiente, en 1574, volvió a manos otomanas, tras el sitio al que, en julio de 1574, la sometieron (junto al fuerte de Túnez) Uluch-Ali y Sinán Baja. En el asalto murieron 6.000 españoles e italianos.

Napolitano, en las que inmediatamente se alistó Camilo de Lelis, que entonces se encontraba en la ciudad del Vesubio, tomando así paga de arcabucero en las banderas de España. Un alistamiento, el del joven Camilo de Lelis, que no solo obedeció a sus ansias «de dar ensanches a su belicoso genio», sino también a que tuvo noticia de que en dicha tropa iban famosos jugadores:

«En 1574 Camilo llega a Nápoles para alistarse en las galeras de guerra que España está preparando con destino a África. Su galera era la capitaneada por Fabio Galerati, y el motivo de alistarse en ella fue el haberse enterado de que en ella habían embarcado valientes jugadores, que él buscaba por la mar y por la tierra. Antes de embarcarse, Camilo ya se había jugado todo el equipaje, incluso alguna prenda de vestir no del todo superflua» (30).

El 13 de julio de 1574 apareció ante La Goleta la armada de Uluch-Alí, compuesta de 330 velas, a las que se unieron las de Argel, transportando entre las dos al menos 70.000 infantes, al mando de Sinán Bajá (31). Y, a los pocos días de haber llegado esta noticia a Nápoles, zarparon de allí las galeras de Brancaccio Napolitano para la defensa del fuerte español. Llegaron finalmente las galeras de Nápoles a La Goleta, con la misión de que los soldados que transportaba quedasen allí, encuadrados en cuatro compañías de infantería.

Pero el capitán general de la fortaleza, don Pedro Portocarrero, no les quiso dar entrada (32). Una desafortunada decisión del comandante español de la plaza, que pudo estar motivada, ya en su decisión de mostrarse ante don Juan de Austria, capaz de afrontar la amenaza sin otra ayuda que la de sus propias tropas, ya en injustificable disciplina.

Contrariado Brancaccio Napolitano por la decisión de Portocarrero de negar acceso a las galeras que comandaba, dio orden a los capitanes de sus navíos que viraran su rumbo, «a golfo lanzado» (33), hacia la ciudad de Palermo, en la isla de Sicilia.

A los pocos días llegó la noticia de que La Goleta y Túnez habían caído el 13 de septiembre en manos de los turcos, y que de sus miles de defensores, los

(30) SANNAZZARO, Piero: *Vita del P. Camillo de Lellis*. Curia Generalizia dell'Ordine dei Camiliani, Roma, 1980.

(31) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. II. Museo Naval, Madrid, 1972, cap. XI, «Fin de la Santa Liga», pp. 169-195

(32) Al parecer, Portocarrero habría dicho a Brancaccio Napolitano que «no quería otros soldados que no fueran españoles». COSTO, Tomaso: *Giunta di tre libri al compendio dell'Historia del Regno di Napoli*. Venecia, 1638, p. 77.

(33) A GOLFO LANZADO: Expresión de origen italiano, muy corriente en España durante los siglos pasados, por la estrecha relación histórica habida con los estados del sur de Italia. Según el *Vocabulario degli Accademici della Crusca* (Florencia, 1731): «Navigare, o andare a golfo lanciato, vale navigare per línea retta, a dirittura; contrario di costeggiare». De este modo, la expresión también vendría a significar «navegar velozmente, sin detenerse ni hacer escala». Para algunos filólogos, la expresión «a golfo lanzado» podría relacionarse con la de «a paso tirado», frecuente en la obra de Cervantes.

que no quedaron muertos en el campo de batalla, habían sido convertidos en esclavos (34).

Últimos días de Camilo de Lelis como soldado

Durante su estancia en Palermo, y en espera de pasar las naves a Venecia, Camilo de Lelis continuó su afición a los naipes y, al igual que siempre, con mala fortuna (35).

Finalmente, el 28 de octubre de 1574, día de los apóstoles Simón y Judas, partían las naves desde Palermo rumbo a Nápoles; y una vez más en su azarosa vida de soldado en la mar, volvió a padecer durante la travesía una gran tempestad, que se prolongó por espacio de tres días. Esta vez todos los pasajeros de su galera estuvieron ciertos su muerte, y entre ellos el propio Camilo, quien, en acción de gracias a Dios por haber salvado su vida una vez más, renovó el voto de vestir el hábito franciscano:

«Puede tenerse por cierto que la bondad divina le iba preservando de estos riesgos, por haberle destinado para cosas tan grandes de su gloria, y salvación de muchas almas» (36).

Llegadas finalmente las galeras a Nápoles, se encontraban estas en un estado tal que se hallaban inservibles para la navegación. Por ello, la oficialidad decidió el despido de los soldados, de suerte que Camilo de Lelis quedó libre de la milicia, aunque falto de salud, ropa y dinero («que apenas tenía sobre su cuerpo cosa que valiese un real»). Quizá por este motivo volvió a jugar a los naipes, en la esperanza de ser favorecido por la fortuna. Mas, bien al contrario, llegó a jugarse hasta la camisa, que perdió, y hubo de dejarla en el puesto de guardia.

Y, finalmente,

«llevado de esta locura, vendió para jugar cuanto le había quedado: la espada, el arcabuz, los frascos de pólvora, un capote de campaña, y perdiéndolo todo por beneficio del naipe, quedó pobre mendigo» (37).

(34) Sobre la pérdida de La Goleta, destaca la obra *Memorias del cautivo en La Goleta de Túnez*, del alférez Pedro de Aguilar, que en edición de Pascual de Gayangos publicó en Madrid la Sociedad de Bibliófilos Españoles en 1885.

(35) «Cuentan sus cronistas que, en mayo de 1601, siendo ya Camilo Superior General de la Orden religiosa por él fundada, dedicada a los enfermos: "...se embarcó en Nápoles en unas galeras que caminaban a Sicilia, y llegando a Palermo fue recibido con singulares muestras de regocijo de la nobleza y del pueblo. No había estado en esta ciudad desde que en ella, siendo soldado, perdió en el juego cuanto tenía...". CICATELLI, *op. cit.*

(36) *Ibidem.*

(37) *Ib.*

Del arcabuz a la cruz

En ese estado de cosas, Camilo de Lelis resolvió marchar con otro soldado de su misma quinta hasta la ciudad de Manfredonia, en la Provincia de Apulia. Su idea entonces era la de pasar de nuevo a Esclavonia, en tierras de la República de Venecia, o retornar a Nápoles, para el caso de que las escuadras españolas renovasen de nuevo la guerra en Berbería.

Una vez en Manfredonia, Camilo de Lelis se vio obligado a pedir limosna, pero en esta ocasión la fortuna que jamás halló en el juego le favoreció al ser admitido en la orden de los capuchinos como hermano lego. Pasó después Camilo a Roma, para ingresar de nuevo en el Hospital de Santiago de los Incurables, con la idea de aligerar las molestias que le ocasionaban sus perennes llagas en la pierna derecha. No obstante, esta dolencia, que le causaba una cojera cada vez más acentuada, habría de acompañarle hasta el final de sus días.

Y fue durante este tiempo de estancia en Roma cuando Camilo de Lelis conoció a san Felipe Neri, quien le animó a hacerse enfermero del hospital, consejo que siguió el antiguo soldado con tanto entusiasmo que llegó a ser ecónomo del centro sanitario, además del mejor de sus enfermeros.

Más tarde, a fin de cumplir con su voto, quiso entrar como clérigo en los franciscanos. Pero, como ya hubiera ocurrido en 1570, fue rechazado por los superiores de la orden. No obstante, en compensación de su voto no cumplido, resolvió Camilo de Lelis fundar una comunidad propia, destinada a cuidar a los enfermos, corporal y espiritualmente:

«...Exhortándolos a sufrir con paciencia sus enfermedades, prepararlos para recibir con esperanza los Santos Sacramentos, y auxiliarlos y confrontarlos en el último trance de su vida...» (39).



Virgen del Rosario (38)

(38) Para la conmemoración anual de la victoria de Lepanto, san Pío V concedió un oficio propio, añadiendo, en el rezo del Rosario la letanía de la Virgen con el título de *Auxilium Christianorum*. Camilo de Lelis manifestó, a lo largo de toda su vida, una gran devoción a la Virgen María. De hecho, la Congregación de los Camilos tiene hacia ella una devoción particular: la Virgen de la Salud.

(39) RAMÓN, Luis P. de: *Diccionario popular universal*, t. II. Barcelona, 1899.

En 1582 logró reunir a cinco personas para su empresa, ahora ya ajena al Hospital de Santiago de Roma; y, por consejo de san Felipe Neri, se resolvió a ingresar en el seminario, para cursar estudios eclesiásticos y ordenarse sacerdote. De manera que, a pesar de tener entonces treinta y dos años –doblaba la edad de sus compañeros de estudios, quienes a menudo se burlaban por ello de él («tarde llegaste, abuelo» le decían)–, decidió asistir a las clases que los jesuitas impartían en Roma para aprender latín y teología.

Fundación de la Orden de los Agonizantes

Poco tiempo después de su ordenación sacerdotal, Camilo de Lelis recibió el ofrecimiento del administrador del Hospicio de Santiago para que administrase la iglesia de Nuestra Señora de las Llagas, cerca del Tíber, donde finalmente habría de fundar su propia congregación.

El 18 de marzo de 1586, la Orden religiosa de los Agonizantes (Clérigos Regulares Pobres Ministros de los Enfermos), fundada por Camilo de Lelis, recibió la aprobación del papa Sixto V, siendo posteriormente ratificada (el 15 de octubre de 1591) por Gregorio XIV, quien nombró al propio tiempo a Camilo de Lelis general perpetuo de la congregación.

Fue así como el otrora valeroso soldado de las galeras de Cristo en el Mediterráneo dedicó el resto de su vida al cuidado de los enfermos terminales,



San Camilo de Lelis auxiliando a los enfermos en el Hospital del Santo Spirito de Roma, cuadro del pintor francés Pierre Hubert Subleyras (1699-1749) que actualmente se puede contemplar en el Museo de Roma (40)

a quienes no dejó de auxiliar hasta el fin de sus días. Murió el 14 de julio de 1614, y fue enterrado en la iglesia del convento de la Magdalena de Roma, primera casa de su orden. Camilo de Lelis fue beatificado en 1742 por Benedicto XIV, y canonizado por el mismo papa en 1746. La iglesia celebra su festividad el 14 de julio, aniversario de su muerte.

Por lo demás, hay que destacar la curiosa relación –por haber compartido el mismo espacio vital– entre las vidas de tres santos que consagraron su vida al cuidado de los enfermos, a saber: san Juan de Dios, san Camilo de Lelis y san Vicente de Paúl. El año en que murió el primero (1550) nació el segundo, y el año en que Camilo falleció (1614), Vicente estaba en los comienzos de su ministerio. Por otro lado, además de su amistad con el anteriormente citado san Felipe Neri, Camilo de Lelis fue amigo del español san José de Calasanz (fundador de la Orden de las Escuelas Pías, dedicada a la enseñanza de los niños pobres), con quien trabajó en Roma, en 1596, atendiendo a los enfermos que se vieron afectados por la terrible epidemia de peste que en aquel año asoló a la ciudad papal.

Bibliografía adicional

- CASERA, Domenico: *San Camilo de Lelis revisitato secondo la «Positio» del processi canonici*. San Pablo, 2013.
- COSMACINI, Giorgio: *Camilo de Lelis. Un sanitario con corazón de madre*. Sal Terrae, Madrid, 2014.
- SETTON, Kenneth M.: *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, vol. IV de *The Sixteenth century*. Memoirs of the American Philosophical Society, Filadelfia, 1984.
- MUÑOZ, Luis: *Vida y virtudes del venerable Padre Camilo de Lelis, fundador de los Clérigos Regulares Ministros de los Enfermos (que llaman Agonizantes), escrita en italiano por el Padre Sancho Chicateli, traducida al castellano, que dexó m. s. y la dio a la luz el citado Padre Salvador Falcón: Madrid, 1653, en 4º*.
- BAUTISTA, Mateo: *San Camilo, con los que sufren*. San Pablo, Buenos Aires, 1998.
- LESURE, Michel: *Lépante, la crise de l'Empire Ottoman*. Folio, 2013.
- CICATELLI, Sanzio: *Vida y virtudes del V.P. Camilo de Lelis, Fundador de la religión de los Clérigos Regulares Ministros de los Enfermos. Escrita por el M.R.P. Sancio Chicatello; General que fue de la misma Religión en lengua italiana. Traducida a la española por el Lic. Luis Muñoz. Dedicada a la Augusta Católica Majestad del Rey D. Felipe IV N.S.– 1742*.
- PEEK, Susan: *La rendición de un soldado. La conversión de San Camilo de Lelis*. Arcaduz, 2006.

(40) La obra fue realizada por el artista por encargo de la orden de los Camilos, con motivo de la canonización (29 de junio de 1746), de su fundador. La escena recoge el momento en que Camilo de Lelis, junto con algunos de sus religiosos, auxilia a los damnificados por las inundaciones del Tíber, que devastaron muchos barrios de Roma en la Navidad de 1598.

ESPAÑA Y EL MAR MEDITERRÁNEO ENTRE LOS SIGLOS XIV-XV

Estudio de las dinámicas comerciales entre esferas marítimas
interregionales

Chiara Maria MAURO
Licenciada en Arqueología Clásica

Resumen

Este estudio pretende reflexionar acerca de las dinámicas comerciales interregionales/interculturales en acto en el Mediterráneo entre los siglos XIV y XV. En concreto se propone en esta sede el examen del caso de las rutas practicadas por España, para ver cómo se modificaron y analizar los cambios. Asimismo, se ofrece un cuadro del proceso de desarrollo conocido en este arco cronológico por los puertos mediterráneos pertenecientes a las coronas de Castilla y Aragón.

Palabras claves: navegación, rutas, puertos, comercio marítimo, Mediterráneo.

Abstract

This study aims to reflect on interregional/intercultural commercial dynamics in the Mediterranean Sea between 14th and 15th cent. In particular we analyze Spanish maritime routes in order to see how and why they have changed in this chronological range. At the same time we consider the development process experimented during these centuries by Mediterranean harbors belonging to the crowns of Castile and Aragón.

Key words: navigation, routes, harbors, sea-trade, Mediterranean Sea.

Introducción

«EL Mediterráneo son las rutas», escribía Lefebvre el 11 de enero de 1940 en la famosa revista *Annales d'histoire sociale*, y esto es cierto si consideramos que, además de los puertos y de los barcos —que hacen posible el transporte por mar—, las rutas constituyen las interconexiones entre los diferentes puntos de la costa. Dicho de otra manera, las embarcaciones, con sus paradas y sus viajes de puerto a puerto, crean una red que conecta las ciudades mediterráneas, entrelazándolas entre sí.

Para que se pueda hablar de «ruta marítima» es necesario que la vía recorrida por las embarcaciones tenga cierta permanencia en el tiempo y que, a través de ella, fluya una corriente continua de viajeros y mercancías. Una ruta marítima comercial se establece generalmente para satisfacer las necesidades crecientes de los pueblos alejados, para poder intercambiar productos elaborados o cualquier tipo de materias primas.

Ahora bien, según el abanico espacial que las rutas cubren, podemos diferenciar entre «paisajes costeros» (*coastscapes*, esferas de interacción basadas en el recorrido de distancias visibles y en la navegación por aguas interiores), «microrregiones marítimas» (*maritime small worlds*, paisajes costeros conectados entre sí por rutas de no más de dos días), «esferas marítimas regionales/intraculturales» (*regional/intracultural maritime spheres*, entre ámbitos interesados por la presencia de una misma cultura/población) y «esferas marítimas interregionales/interculturales» (*interregional/intercultural maritime spheres*, interacciones de amplio espectro y que afectan a todo contexto mediterráneo) (1).

Estas interconexiones marítimas, por breves o largas que sean, no permanecen estables, sino que varían en el tiempo. Las causas de los cambios pueden ser muchas pero, en el caso del ámbito mediterráneo, que es el que nos ocupa, se puede por lo menos eliminar una, concretamente la relativa a los problemas técnicos. Mientras que en otros contextos la navegación pudo presentar en el pasado complicaciones concretas e infranqueables, en el Mediterráneo no consideramos que hayan existido, y aún menos a esta altura cronológica, dificultades de entidad suficiente para impedir llegar a cualquier punto de sus orillas.

De todas maneras, aun quitando los problemas técnicos, el examen de las rutas marítimas evidencia varias modificaciones a lo largo de los siglos. Con el paso del tiempo, las vías frecuentadas no permanecieron iguales, sino que sufrieron modificaciones; algunas se introdujeron y otras simplemente dejaron

(1) Estos conceptos, a partir de los que diferenciar las esferas de interacción marítimas, los propone el profesor Tartaron (cap. 6: «Concepts for Mycenaean coastal worlds») dentro de su monografía dedicada a los *networks* marítimos del mundo micénico (TARTARON, T.F.: *Maritime Networks in the Mycenaean World*. Cambridge University Press, Nueva York, 2003). Sin embargo, con las debidas modificaciones, sirven igualmente para trabajar con épocas diferentes. En este caso específico, los conceptos han sido revisados para ser adaptados al contexto y al fin de la investigación.

de ser practicadas. Por tanto, hay que pensar que estos cambios se deben atribuir a elecciones concretas de tipo político/económico o al establecimiento de nuevos contactos comerciales entre los diferentes centros.

Estas consideraciones nos han impulsado a hacernos preguntas y a profundizar en el cómo, el porqué y la velocidad del cambio de las interconexiones marítimas. En este caso específico hemos decidido centrarnos en el estudio de España entre la baja Edad Media y el inicio de la edad moderna (ss. XV-XVI), que nos parece un momento paradigmático en el ámbito de la historia marítima española.

Además, ya que no se puede hablar de rutas marítimas excluyendo los puertos (puntos de partida y de destino de la red de conexiones), los barcos (agentes de las conexiones) y los condicionantes náuticos (sobre los que grava el contexto geográfico), hemos decidido encuadrar nuestra investigación en el marco de un panorama más completo.

El contexto marítimo de España entre los siglos XIV y XV

El desarrollo de las rutas españolas en el Mediterráneo tuvo lugar especialmente a partir del siglo XIII, cuando las armadas cristianas de las cruzadas lograron romper las barreras políticas y económicas establecidas quinientos años antes por los sarracenos. De las consecuencias de las cruzadas y del aumento de la seguridad marítima supieron aprovecharse las ciudades italianas y el reino de Aragón, los cuales, a partir de entonces, establecieron relaciones comerciales con los centros del Mediterráneo occidental y oriental.

A partir del siglo XVI, las interrelaciones de España con el Mediterráneo fueron llevadas a cabo sobre todo a través de los puertos de Barcelona, Valencia, Mallorca y Perpiñán. La ciudad de Barcelona, en particular, desarrolló un papel clave en la primera mitad del siglo, gestionando los intercambios con la zona magrebí, las islas y el levante. Su puerto presentaba algunas innegables ventajas naturales, ya que estaba protegido por el promontorio del Montjuic y por el estuario del río Llobregat. El promontorio proporcionaba refugio a las naves a un lado u otro, dependiendo de la temporada; en consecuencia, creaba un espejo de agua más o menos protegido que, en ciertas situaciones meteorológicas, podía servir como lugar de anclaje o desembarco. Por otra parte, la presencia en las cercanías de la desembocadura del río Llobregat mejoraba la disposición portuaria de la zona, considerando que las aguas de salida del río afectaban a la dinámica marina normal, retrasando la fractura de la ola y haciendo que el brazo de mar situado enfrente fuese menos movido. Esta situación propicia, en su conjunto, creaba por tanto un puerto natural bastante funcional y ofrecía a las embarcaciones la posibilidad de fondear con facilidad en una zona de aguas relativamente tranquilas.

El puerto fue mejorado notablemente, a partir del siglo XV, merced a diversas obras y a algunas órdenes reales. En particular, Alfonso V fue quien otorgó el permiso para el inicio de la construcción de las primeras infraestructuras

portuarias, el 8 de diciembre de 1438. Más precisamente, el rey concedió al ayuntamiento, con carácter perpetuo, libre facultad de limpiar y desembarazar la playa, imponiendo el primer derecho de anclaje. Siempre bajo su reinado, y precisamente en 1439, se iniciaron las obras para la construcción de un rompeolas de piedra mediante encajonado (2). Sin embargo, tenemos noticia de que dicha construcción, a causa de un temporal marítimo, no acabó con éxito, y que hasta 1477 la ciudad de Barcelona no pudo contar con un rompeolas, que conectaba la tierra firme con la isla de Maians (3).

A pesar de las obras de reforma del puerto y de la creciente expansión aragonesa por el Mediterráneo (4), el comercio de Barcelona entró en crisis justo en estos años, quizá como consecuencia de la guerra civil que afectó a la ciudad entre 1462 y 1472. Fue Valencia la que entonces recogió su herencia, convirtiéndose en el puerto español con mayor tráfico.

En realidad, el auge del puerto levantino había comenzado a manifestarse ya a principios del siglo xv. Se calcula, por ejemplo, que en 1425 el número de barcos llegados a dicho puerto fue de 741, de ellos 101 naos, 338 laúdes y 159 barcos de tamaño reducido, por un total de alrededor de 250.000 toneladas de mercancías movidas. Sin embargo, y como adelantamos, el nivel de estos tráficos subió aún más en el último cuarto del siglo, cuando Valencia se convirtió en un centro de actividades mercantiles y financieras de primer orden. El paso del testigo de Barcelona a Valencia fue consecuencia del hecho de que la ciudad levantina tenía un interior rico y, por tanto, era una vía de salida natural para los productos de su huerta (5); además, su puerto era un punto ideal de embarque para las mercaderías castellanas, gracias a la supresión de las aduanas que separaban a Valencia de las dos Castillas, beneficio otorgado en 1480.

Para poder soportar este tráfico creciente, el puerto de Valencia fue sometido a trabajos de perfeccionamiento que afectaron a las instalaciones del Grao, los almacenes y las atarazanas. Tenemos constancia también de que el rey Fernando el Católico concedió a mosén Antoni Joan licencia (expedida en Córdoba el 28 de mayo de 1483) para construir un puente de madera en la playa del Grao, con arranque en tierra firme y hasta dentro del mar, y que actualmente es conocido como «Pont de Fusta» (fig. 1). En las obras se invirtió una suma superior a 10.000 florines, a la que hubo que agregar unos 600

(2) Las informaciones sobre las modificaciones llevadas a cabo en los puertos españoles en el siglo xv están recogidas en URIOL SALCEDO, José Ignacio: «Puertos y barcos en España en el siglo xv», en *Revista de Obras Públicas*, núm. 3455, mayo 2005, pp. 41-44.

(3) Los trabajos de construcción los dirigió el ingeniero alejandrino Stasio, y la primera piedra fue puesta por el rey Juan II el 20 de septiembre. *Ibidem*.

(4) En 1442 se fecha la incorporación a la Corona del reino de Nápoles.

(5) El puerto de Valencia, en la desembocadura del río Turia, también estaba favorablemente situado. Los puertos que aprovechaban un curso de agua de notables dimensiones, además de presentar las ventajas de que ya hemos hablado a propósito de Barcelona, permitían remontar el río; proporcionaban, por lo tanto, un acceso directo y natural al *hinterland*.



Fig. 1. Restos hallados del Pont de la Fusta. AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA: *Notas históricas sobre el puerto de Valencia*. Recuperado el 28 de octubre 2014, de <http://www.valencia-port.com/SiteCollectionDocuments/cultures/esES/Documentos/Historia/Historia%20Puerto%20Valencia%20completa.pdf>

florines anuales más a fin de atender los gastos de conservación. Este mismo año, los jurados de la ciudad concedieron a Antoni Joan la explotación del puente de madera como embarcadero (6).

Otro testimonio de las reformas portuarias de la época se advierte en una orden firmada en Zaragoza en 1476, en la cual se disponía que los ingresos del derecho de ancoraje en Alicante se utilizaran en la conservación y en la fábrica del muelle de aquella ciudad: «... de los caudales del ancoraje no se aplique parte alguna a la fábrica del castillo, sino que toda su recaudación se emplee en la conservación y fábrica del muelle de la ciudad» (7).

La línea política adoptada por los Reyes Católicos, aunque haya pasado a la historia gracias a las hazañas atlánticas, repercutió positivamente también en el contexto mediterráneo, donde su interés en la construcción de barcos, atarazanas y astilleros se concretó en la concesión de fueros y privilegios a las ciudades costeras (8). Mediante pragmáticas y reales cédulas, Isabel de Castilla y Fernando de Aragón institucionalizaron las medidas sobre navegación, instrucción técnica a pilotos y marinos y construcción naval. Merced a estas disposiciones, los centros mediterráneos españoles pudieron desarrollarse y establecer importantes relaciones económicas con Italia, Francia y África; además, los puertos mediterráneos ibéricos jugaron el importante papel de enlace comercial de las naves del Levante español con los mares de la Europa atlántica, a través bien del Estrecho, bien de rutas terrestres interiores.

Si miramos al siglo siguiente, advertimos cómo el número de puertos se amplía: a las ya nombradas ciudades de Barcelona, Valencia, Mallorca y Perpiñán, los portulanos flanquean las de Málaga, Alicante, Almería, Cartagena y Denia.

Sin embargo, los Reyes Católicos habían dejado a Carlos I una herencia difícil de gestionar: un territorio asomado a los dos mares. En el Atlántico,

(6) URIOL SALCEDO, art. cit. Junto a todo esto hay que recordar que en la ciudad, apenas un año antes (1482), se habían empezado las obras de construcción de la Lonja.

(7) *Ibidem*.

(8) PAZZIS PI CORRALES, Magdalena de: «La Marina de los Austrias: una aproximación historiográfica e investigadora», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 63, 2008, p. 121.

Carlos I tuvo que enfrentarse a las pretensiones sobre el Nuevo Mundo de Francia e Inglaterra, mientras que la estabilidad en el Mediterráneo era amenazada a la vez por el creciente poderío turco, el argelino y la rivalidad francesa. Esta delicada situación obligó a Carlos I a asumir un papel marítimo, a semejanza de sus predecesores, y a convencerlo de que el mantenimiento de la hegemonía política y comercial pasaba por el control del mar (9). A la Armada, por lo tanto, además de la participación en numerosas guerras, le fue asignado el mantenimiento de las comunicaciones marítimas entre los lejanos territorios del Imperio (10).

Bajo Felipe II al mar se le concedió la misma importancia que durante el imperio de su padre; de hecho, a partir de 1562 el Rey Prudente puso en marcha un programa de construcción y armamentos navales, a la vez que desarrolló una intensa actividad constructora (11). Su objetivo era fundamentalmente dotar a España de una marina capaz de salvaguardar sus inmensas posesiones; por eso fomentó la mejora de los prototipos navales e incentivó la construcción de infraestructuras portuarias.

A raíz del papel *in crescendo* asumido por los puertos y por las conexiones marítimas en general, las obras de mejora realizadas a lo largo del siglo XVI fueron también numerosas. Entre estas recordamos el equipamiento del puerto de Málaga, que actuaba como punto de contacto entre los ámbitos atlántico y mediterráneo, con un muelle cuya obra empezó en 1588 bajo la supervisión del ingeniero Facio Bursots. En este periodo se tiene que datar también otro evento muy importante relativo a los puertos españoles: el puerto de Cartagena, bien conocido por ser un puerto natural excelente (12) y que había conocido un periodo de prosperidad a inicios de siglo, fue bombardeado en 1516 por los genoveses como castigo por la protección que se había dado a un corsario en Málaga (13). Quizá para dotar otra vez al puerto de infraestructuras adecuadas, en 1581 el ayuntamiento pidió a Felipe II una galera vieja para poder construir, con ella, un muelle en la playa de San Leandro. Quince años después, en 1596, en Cartagena se construyó otro muelle, en sitio «bastante hondable para que lleguen las barcas» (14).

En 1575, Felipe II ordenó a la ciudad de Alicante alargar 14 metros el muelle existente, cuyo morro, por lo demás, debía orientarse hacia poniente para evitar los temporales de levante. Ese mismo año, el rey otorgó a la ciudad de Valencia los derechos de carga y descarga en el Grao, haciendo construir

(9) *Ibidem*.

(10) *Ib.*

(11) *Ib.*

(12) De hecho, se transmite que Doria estaba acostumbrado a decir: «En el Mediterráneo hay tres puertos: Cartagena, junio y julio». Cit. por ACHARD, Paul: *La vie extraordinaire des frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger*. Éditions de France, París, 1939, p. 204.

(13) MONTOJO MONTOJO, Vicente: «Cartagena en la época de los Reyes Católicos (1474-1516)», en *Murgetana*, núm. 49, 1987, p. 71.

(14) URIOL SALCEDO, I.: «Puertos y barcos en España en los siglos XVI y XVII», en *Revista de Obras Públicas*, núm. 3466, mayo 2006, pp. 48-54.



Fig. 2. El puerto de Barcelona durante el siglo XVI, con representación del espigón. Lámina del *Libro de Armas y Blasones de diversos Linajes y retratos...*, Biblioteca Nacional de Madrid, Ms. 1196

un muelle de madera de 600 pasos de largo. Este muelle fue utilizado principalmente por las naos. Las embarcaciones más pequeñas, en cambio, siendo las orillas del río poco profundas, podían vararse y efectuar el trasiego de mercancías en la playa (15).

Sabemos que hacia la mitad del siglo seguían las obras también en Barcelona, donde se construyó la muralla y la puerta del mar; asimismo en 1590 se inauguró, con gran solemnidad, la prolongación del dique-muelle de Santa Cruz (16).

Durante el siglo XVI, Valencia mantuvo el papel fundamental que ya había tenido al final del siglo precedente. Según las observaciones de Emilia Salvador (17), en el puerto valenciano entraban un promedio 548 embarcaciones al año; mirando más concretamente los datos, se puede notar que los barcos

(15) Las orillas de un río, si eran bajas y de naturaleza aluvial (como en el caso de Valencia), presentaban condiciones favorables para varar los barcos.

(16) URIOL SALCEDO, 2006.

(17) SALVADOR ESTEBAN, Emilia: *La economía valenciana en el siglo XVI (comercio de importación)*. Universidad de Valencia, 1972.

entrados en los primeros y en los últimos años del siglo superan esta media, lo que quizás podría ser un reflejo del estallido de la rebelión de las Germanías (18). Fue la crisis provocada por este conflicto lo que, a finales del siglo, contribuyó a que parte del tráfico comercial fuese desplazado hacia Alicante (que en pocos años duplicó su población) y Barcelona (fig. 2), que de esta manera recobró parte de su importancia originaria. Para completar el cuadro del contexto histórico en el que se movía el tráfico comercial, no se puede omitir el conflicto que desembocó en la batalla de Lepanto de 1571. Aunque se trate de un acontecimiento bélico, y nuestro fin principal es analizar los tráficos comerciales, las causas del enfrentamiento fueron principalmente económicas. De hecho, a lo largo del siglo XVI, la amenaza de turcos y berberiscos al comercio y posesiones españolas en el norte de África se hizo realmente importante. El ataque a la base de Dragut, en Trípoli, finalizó con el fracaso de Los Gelves (1560) y envalentonó a Turquía, que sitió Orán y Mazalquivir (1563), pero la acción de García de Toledo y Álvaro de Bazán obligó a los otomanos retirarse; asimismo, y gracias al esfuerzo naval español, se liberó a Malta del asedio turco (1565).

A raíz del ataque otomano a Chipre, se constituyó la Santa Liga, de la que formaban parte el Papa, España y Venecia (25 de mayo 1571). Estas fuerzas navales, coligadas y bajo el mando de Juan de Austria, fueron las que derrotaron a los turcos en Lepanto el 7 de octubre de 1571. Sin embargo, hasta 1581 no se acordaría una tregua entre España y Turquía, probablemente originada por el hecho de que esta última estaba envuelta en una guerra con Persia.

Las rutas mediterráneas españolas entre los siglos XV y XVI. Cómo cambiaron y por qué

Establecido el contexto histórico-marítimo dentro del que se movían los tráficos comerciales españoles, nuestro análisis se centrará en las rutas que unían las costas españolas a otros puntos del Mediterráneo. Para simplificar a fin de poder exponerlas mejor, podemos dividir las en dos sectores, uno occidental y el otro oriental.

En el ámbito occidental, los interlocutores principales de la península ibérica eran la zona magrebí, la costa francesa y la italiana. El área denominada «Berbería» (hoy constituida por las regiones costeras de Marruecos, Argelia, Trípoli y Túnez), en particular, disponía de excedentes en materias primas (sobre todo cera y seda) y productos agropecuarios, y al mismo tiempo

(18) La misma Salvador Esteban destaca cómo además no parece haber diferencias significativas en el puerto de Valencia entre el tráfico de los meses invernales y el de los estivales, si bien en estos años Venecia aún mantenía la prohibición de navegar «su'l cuor dell'invernata», o sea entre el 15 de noviembre y el 20 de enero. Ley de 8 de junio de 1569, cit. por BRAUDEL, F.: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Armand Colin, París, 1949, p. 328.

demandaba un gran número de artículos manufacturados (19). El comercio con África se hacía a través del puerto de Mallorca, que constituía un puente natural entre ambos territorios. Ya que la distancia a recorrer era corta (200 km desde Valencia o Barcelona hasta Mallorca, y 315 de Mallorca a Argel), la navegación podía aprovecharse, con buenos resultados, del sistema de brisas para acercarse y alejarse de la costa.

En cuanto a las relaciones entre la costa española mediterránea y la italiana, hay que hacerlas remontar al siglo XII, centuria a partir de la que se tiene constancia de la presencia de colonias de comerciantes italianos en los territorios de la Corona de Aragón. La zona preferencial de diálogo era el área tirrénica, por obvias razones geográficas. De Italia, los comerciantes españoles importaban sobre todo cereales (Sicilia, Cerdeña), esclavos (Génova, Pisa) y vino (Calabria); en cambio, exportaban salazones, pieles y en general productos textiles (en su mayoría franceses e ingleses) que los italianos podían después reexportar a levante (20). Mientras que los flujos comerciales con Génova fueron irregulares, debido a que respondían a situaciones políticas cambiantes (21), el tráfico con Italia meridional fue bastante constante, pues se insertaba dentro de una ruta de más largo alcance que, saliendo de las costas catalanas, llegaba a levante después de haber tocado Nápoles, Sicilia y Rodas.

Para alcanzar la ciudad italiana de Génova, las embarcaciones españolas podían seguir la costa, evitando el paso por el peligroso golfo de León, o bien aprovecharse del sistema de las corrientes costeras para bojear Francia y el golfo de Liguria. Si lo que se pretendía era llegar al sur de Italia, lo más habitual era apoyarse en las islas (Mallorca y Cerdeña). Desde Cerdeña se tenían que evitar las corrientes que subían por el Tirreno paralelas a la costa toscana, las cuales, en cambio, podían explotarse durante el viaje de vuelta. Para hacer eso era necesario mantenerse cerca de Cerdeña y, desde allí, intentar dirigirse directamente hacia Nápoles o Sicilia.

Para regresar desde Sicilia era posible aprovechar el viento siroco para bordear el norte de la isla y, finalmente, llegar a la zona del golfo de Nápoles sin demasiada dificultad. Esta ruta se encontraba favorecida no solo por los vientos, sino también por la corriente entrante del Atlántico que, después de seguir la costa africana, cambia de dirección en forma de u, manteniéndose casi paralela a la curva dibujada por Sicilia y la Italia meridional. Desde el golfo de Nápoles, las embarcaciones podían buscar Cerdeña en línea recta, o bien subir a lo largo de las costas italianas para alcanzar Pisa o Génova.

(19) POLONIO LUQUE, Gloria: «Exportación e importación en y desde el Mediterráneo en la Baja Edad Media. Mercaderes, mercancías y rutas comerciales (1349-1450)», tesis doctoral inédita, 2012, p. 46. Recuperado el 28 octubre de 2014 de http://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/80611/01.GPL_1de2.pdf?sequence=1

(20) *Ibidem*, p. 78.

(21) O sea, que a periodos de intercambios distendidos, seguían momentos de relaciones tensas. A tal propósito se recuerda el ya mencionado episodio de la destrucción del puerto de Cartagena.

Los comercios con levante se veían mediados por paradas realizadas en las islas de Cerdeña y Sicilia, ambas bajo dominio español. La anexión de estos territorios a la Corona de Aragón, ya en el siglo XIV, le aseguraba cierto control de los tráficos en el área occidental; en el siglo XV, la incorporación al reino de la Italia meridional aseguró a los españoles también la libre navegación a través del estrecho de Mesina, punto clave en el paso del Mediterráneo occidental al oriental. Los destinos de los comercios con levante eran principalmente Alejandría, Beirut, Chipre, Rodas, Damasco y Turquía: aquí se exportaban miel de Aragón y paños, para invertir en la compra de especias (canela, pimienta, jengibre), artículos de lujo y algodón (desde Rodas).

El brazo de mar entre Sicilia y Creta es uno de los más tortuosos del Mediterráneo en cuanto a orientación, ya que requiere una navegación de alta mar. La navegación podía hacerse tomando algunos puntos de referencia (Malta: 280 m; Etna: 3.340 m; Monte Lauro: 986 m.). En el caso de que no se avistase ninguno de estos puntos, se corría el riesgo de perder la orientación y llegar más al sur, a la costa africana. Desde Creta hasta levante la ruta se veía favorecida por los vientos que soplan a partir del 10 de julio y hasta el 25 de agosto aproximadamente, lo que hacía fácil llegar a las costas turcas o ir hacia Egipto. En el camino hacia Oriente, la isla de Rodas representaba un puerto ideal de parada, fuese para cargar algodón o porque sus acogedoras bahías podían ofrecer refugio incluso a barcos de gran eslora. Para alcanzar Egipto y, concretamente, Alejandría, las embarcaciones podían valerse de los vientos diurnos normoroeste, que favorecen la navegación desde Creta hasta el valle del Nilo.

En el siglo XVI, frente a las amenazas de los piratas berberiscos y del imperio turco, los barcos españoles se vieron obligados a reducir el propio radio de acción para moverse en aguas seguras (fig. 3). Por lo tanto, se prefirieron las rutas hacia Génova e Italia meridional, con gran detrimento de las relaciones con África; también los intercambios con Oriente disminuyeron, en favor de los contactos comerciales con Venecia y Ragusa, que pasaron a prevalecer. El estudio de la serie del «peaje del mar» de Valencia, por ejemplo, revela que entre los registros de los años que se conservan completos, de 1459 a 1650, la mayoría de las embarcaciones procedían del Mediterráneo occidental (22). Las barreras comerciales entre España y Oriente fueron reforzadas además por las prohibiciones de que fueron objeto, en el curso del siglo XVI, algunas importaciones del levante (23).

Las pocas naves que se atrevían a surcar el Mediterráneo de un lado a otro estaban frecuentemente armadas, para que pudiesen defenderse de eventuales

(22) SALVADOR ESTEBAN, *op. cit.*

(23) Una pragmática de 1514, por ejemplo, prohibía la importación de seda de Calcuta y Turquía. Cit. por MARTÍN CORRALES, Eloy: «El comercio de la seda entre España y el Mediterráneo musulmán (ss. XVI-XVIII)», en *España y Portugal en las rutas de la seda. Diez siglos de producción y comercio entre Oriente y Occidente*. Edicions Universitat de Barcelona, 1996, p. 173.

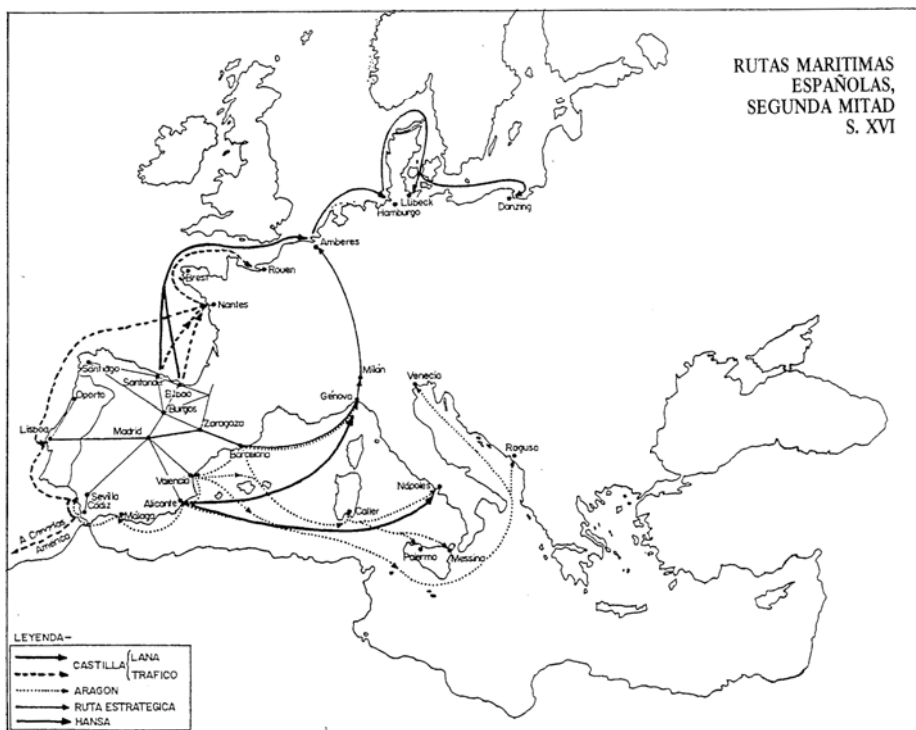


Fig. 3. Las rutas marítimas españolas en el siglo XVI. FUENTE: CEREZO MARTÍNEZ, R.: «Las rutas marítimas españolas en el siglo XVI», en *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. I Jornadas de Historia Marítima*, pp. 63-76

ataques; igualmente tenemos noticia de que se organizaron escuadras de galeras listas para desplegarse en Sicilia, Nápoles, Rodas y España.

Los tráficos con Italia se mantuvieron constantes en estas épocas, y siguieron consistiendo básicamente en intercambios de paños y textiles por trigo y esclavos. A estas rutas se incorporaron otras cuya importancia conoció un rápido incremento. Este auge de las exportaciones atlánticas determinó, de hecho, una siempre mayor frecuentación del área occidental de la Península, y de estos tráficos, que pasaban por el Estrecho, se beneficiaron los puertos de Cartagena y Alicante.

A partir de 1575, y con posterioridad a la batalla de Lepanto, el comercio con los territorios musulmanes del norte de África y el Mediterráneo oriental se revitalizó. Desde entonces, la ciudad de Barcelona recobró su importancia de origen como consecuencia de la creación del eje Barcelona-Génova, que llegó a controlar la redistribución de los metales preciosos a los dominios europeos.

Conclusiones

Las rutas del siglo xv aparecen surcadas primeramente por naves redondas de gran tonelaje, de los tipos conocidos bajo los nombres de *nao* (24) y *carraca* (25). La ciudad de referencia en los tráficos con barcos de grandes dimensiones era seguramente Génova, que se había especializado en el transporte de ingentes cantidades de alumbre focio y vino de las islas de levante (26). Para sus comercios, Génova utilizaba sobre todo carracas, con capacidad para transportar alrededor de 1.000 toneladas; en el mismo siglo, las ciudades españolas empleaban más bien naos, capaces de desplazar de 100 a 500 toneladas de carga.

La consolidación del uso de grandes naves en el siglo xv tuvo repercusiones no solo en el volumen del tráfico, sino que afectó en cierta manera a la elección de las rutas. Desde el punto y hora en que las grandes naves podían transportar provisiones para toda la tripulación y no necesitaban, por tanto, acercarse a menudo a la costa, sus paradas se limitaban a los puertos principales, disminuyendo el número de las escalas intermedias. Eso explica en cierto modo el hecho de que sean tan abundantes los documentos del siglo xv referidos a Barcelona que, como puerto principal, atraía a la gran mayoría del tráfico comercial. Asimismo, su puerto, dotado de un fondo profundo, era susceptible de acoger las naves de gran calado y de favorecer el desembarco de sus

(24) La nao resultó de la evolución de las cocas medievales, de tradición nórdica. Con casco redondo, timón de codaste, castillo de popa y de proa, la nao tenía hasta tres mástiles verticales con masteleros (algunos con cofas). El trinquete estaba ligeramente inclinado hacia adelante, y el bauprés se proyectaba por encima del castillo de proa. En el bauprés llevaba vela cebadera; velas cuadradas en el trinquete, el velacho, el palo mayor y la gavia, y vela latina en el mesana. Este tipo de nave podía desplazar entre 100 y 500 toneladas. En realidad, era un buque de casco muy parecido al de las carracas, solo que el de las naos no estaba reforzado con cintones y bulárcamas exteriores. Con respecto a las carracas, además, los castillos de popa y de proa presentaban dimensiones más reducidas y el tamaño de sus tres palos era similar.

(25) La carraca se desarrolló también a partir de la coca nórdica, siendo un tipo de nave en uso en el Mediterráneo a partir del siglo xii. No se conoce su origen ni su etimología, pero su aspecto se puede reconstruir a partir de *San Nicola che calma la tempesta*, pintura de Gentile da Fabriano que se custodia en los Museos Vaticanos (Gentile da Fabriano, 1425. Pinacoteca Vaticana, Roma). Se trataba de un mercante con popa redonda y que tenía generalmente tres árboles. Estaba equipada como las cocas más avanzadas, pero con la añadidura del bauprés en la proa, oblicuo, equipado con vela de cebadera. Disponía de un castillo de proa que no era una estructura superpuesta al casco sino que formaba parte de él, integrándose perfectamente y no sobresaliendo de los costados. La carraca tenía timón popel, vela cuadrada y una pequeña mesana (LANDSTRÖM, Björn: *El buque. Historia del buque desde la balsa primitiva hasta el submarino atómico, con reconstrucciones en palabras e imágenes*. Editorial Juventud, Barcelona, 1961, p. 92). Estos navíos, de vela redonda y alta borda, estaban especializados en el transporte de grandes cargas en travesías largas. Navegaron por el Mediterráneo desde el siglo xii hasta el xvi, siendo los mayores buques europeos de su época. Eran muy sólidos y fiables, pero lentos y con poca maniobrabilidad. Su desplazamiento oscilaba entre las 200 y las 600 t, y a finales del siglo xvi hubo alguna de hasta 2.000. Para entonces, las carracas disponían de tres mástiles, habiendo algunas de hasta cuatro. Los mástiles tenían masteleros y cofas, para situar a los arqueros.

(26) BRAUDEL: *op. cit.*

mercancías. Desde Barcelona, después, se iniciaba toda una red de vías a través de las cuales las mercancías se redistribuían entre los puertos de segundo orden.

En el siglo siguiente asistimos a un tráfico bastante marcado, por la sustitución de las grandes naves de carga en favor de embarcaciones de tonelaje reducido (entre las 50 y las 100 t). Si el xv fue, comercialmente hablando, el siglo de Génova y su comercio con grandes naves, en el xvi será Venecia la primera en entender el potencial comercial de las embarcaciones pequeñas. De hecho, el uso de estas embarcaciones garantizaba cierta rapidez en los desplazamientos, rapidez de todo punto necesaria en razón de las amenazas turca y berberisca, que en estos años se hicieron sentir con más fuerza por el Mediterráneo. La velocidad no solo resultaba eficaz en caso de peligro; también era determinante en el acortamiento de los tiempos de viaje. Además, desde el momento en que la carga desplazada por una embarcación pequeña era reducida, las consecuencias de su eventual pérdida –fuese esta determinada por un ataque pirata o por un naufragio– se veían notablemente rebajadas, circunstancia tanto más importante si se considera que la mayoría del comercio con Oriente de la época se hacía con mercancías de lujo. Naturalmente, los barcos pequeños, al tener menores dimensiones, necesitaban escalas más frecuentes. Sin embargo, su calado les permitía entrar en puertos inaccesibles a las naves grandes. A todas estas ventajas, que se revelaron de extrema importancia en el panorama mediterráneo del siglo xvi, hay que sumar la crisis económica, que la guerra con los turcos había suscitado y que hacía dificultosa la construcción y el equipamiento de nuevos gigantes del mar. En los *Capitolari* de Venecia aparece atestiguado cómo «desde 1573 al presente, el precio de las cosas ha subido de tal modo, como todos saben, que ya rara vez se aventura alguien a construir grandes navíos» (27).

Naturalmente, estos cambios en el uso de las embarcaciones comerciales concernieron también a España, que fue igualmente afectada por la tendencia al redimensionamiento naval. Se calcula que en Valencia, entre 1598 y 1618, por cada nave grande llegaban al puerto diez naves pequeñas (28). Como fue subrayado anteriormente, el uso de estas embarcaciones implicaba también un cambio en las rutas, ya que obligaba a una navegación con paradas más frecuentes. Quizá, en el caso de España, la preferencia por las naves pequeñas en el curso del siglo xvi se deba atribuir también a la crisis del puerto de Barcelona y el consecutivo desplazamiento de los tráficos hacia Valencia, cuyo puerto, como hemos visto, se encontraba en el estuario de un río. La cuenca portuaria valenciana, así pues, era poco profunda y no permitía el acceso a las naves de gran calado, que debían por eso fondear en alta mar y esperar a que embarcaciones más pequeñas llevasen a cabo las operaciones de carga y descarga.

(27) A.d.S. Venecia, *Capitolari*, II C 112, 4 nov. 1581. Cit. por BRAUDEL, *op. cit.*

(28) BRAUDEL, *op. cit.*

Como hemos intentado explicar, el tiempo influye sobre los recorridos y los modifica de manera determinante, aun en intervalos cronológicos relativamente breves. El estudio de las rutas comerciales mediterráneas, y en particular de las españolas, entre los siglos XIV-XV nos ha permitido precisar –en este caso concreto– el peso que las contingencias político-económicas ejercen sobre estas modificaciones. Además, nos ha parecido interesante descubrir cómo los acontecimientos políticos de la época no solo han influido en el florecer y el declinar de algunas relaciones, sino que han repercutido de manera más profunda y sustancial en los tráficos comerciales, determinando incluso un cambio en los tipos navales empleados. Las carracas que circulaban por el Mediterráneo en el siglo XV dejaron paso en el XVI a la circulación, casi generalizada, de embarcaciones comerciales con carga reducida. Este redimensionamiento naval comprendió prácticamente toda el área centro-occidental del Mediterráneo pero, en el caso de la península ibérica, llevó a un cambio posterior en la frecuentación de los puertos. Esta observación nos ha hecho perfilar otra atractiva posibilidad, que hemos querido proponer a la atención del lector: ¿es viable pensar que la ampliación del conjunto de los puertos se pueda conectar –de alguna manera– con el auge de las embarcaciones de menor puntal que, por consiguiente, podían adaptarse también a puertos con aguas menos profundas o infraestructuras limitadas?

Y queremos concluir nuestras reflexiones con una nueva pregunta: ¿qué escenarios podrían desvelar estudios sistemáticos del desarrollo temporal de las rutas marítimas? ¿A qué factores responden los cambios en relación con el tiempo y el contexto?

A nosotros nos parece que un análisis de este género puede resultar extremadamente interesante y contribuir a arrojar luz sobre un panorama casi inexplorado. El aliciente de abordar estudios de este tipo puede ser aún mayor si se considera que nosotros nos hemos centrado únicamente en el análisis de las dinámicas comerciales de zonas marítimas interregionales e interculturales, pero seguramente podrían advertirse muchas otras alteraciones si el espectro espacial se redujese a las esferas culturales interculturales, a las microrregiones marítimas o incluso a los paisajes costeros. Es entonces, o sea en el momento en que consideramos todas estas escalas diferentes que han interactuado en el curso del tiempo, cuando el Mediterráneo se nos aparece, en toda su magnitud, como un hervidero de gente y tráfico en perpetuo movimiento.

EL PLANISFERIO CELESTE MEDIEVAL. CONCEPTO Y FORMA

Francisco SAYÁNS GÓMEZ
Capitán de Navío (R)
Ingeniero Naval

Resumen

Interesado por el universo visible, el filósofo de la antigüedad intentó comprender su funcionamiento, identificó y aisló las constelaciones más significativas y trasladó virtualmente sobre ellas a personajes de su elenco mitológico. Después, buscó la forma de reproducir aquel fantástico escenario sobre un objeto próximo, y creó el globo celeste como soporte evocador de todo lo que observaba en el firmamento. Finalmente, pretendió trasladar las figuras desde este globo celeste al plano, para crear con ello los planisferios celestes, alguno de los cuales nos ha llegado en los manuscritos medievales de nuestras colecciones europeas. El trabajo explica el proceso y procede a una clasificación de estos documentos identificando sus características particulares.

Palabras clave: cosmología y astronomía de la antigüedad y medieval, catasterismos, globo celeste, planisferio celeste medieval.

Abstract

Fascinated by the visible universe, the Ancient Philosopher understood its importance. He identified and isolated the most significant constellations before assigning each of them a role in his mythological cast. Later, he looked for a way to reproduce this fascinating scene on a more accessible stage and, therefore, developed his theory of the celestial globe in order to support everything he witnessed in the night sky. Finally, he tried to transfer these images from this celestial globe to a flat plane in order to create his celestial maps, some of which have reached us through the medieval manuscripts in our European archives. This work seeks to further explain this process and make a classification of these documents, identifying each of their particular characteristics.

Key words: Ancient and Medieval Cosmology and Astronomy, Catasterismes, Celestial Globe, Medieval Celestial Map.

EN cualquiera de las cuatro o cinco culturas milenarias más importantes, el ser humano ha interactuado con los astros y las estrellas del firmamento, dejándose sorprender por sus maravillas y secretos. El resultado de ello fue la consecución de cierto nivel de conocimiento sobre la constitución y funcionamiento del conjunto de esa compleja maquinaria que es el universo visible. Hay varias teorías acerca de cómo nace, en la antigüedad, el interés del hombre por la astronomía y, de una forma más amplia, por el estudio del cosmos, entendido este como el conjunto ordenado de todos los elementos del universo (1). Estas teorías consideran a los babilonios, junto con los antiguos egipcios, los primeros pueblos de nuestro entorno cultural más próximo en los que se puede constatar la inquietud por el estudio y el conocimiento de los astros que pueblan los cielos, por su movimiento y su comportamiento, así como por las predicciones que pueden realizarse sobre estos asuntos utilizando los datos obtenidos gracias a sistemáticas observaciones astronómicas previas (2).

De Mesopotamia nos han llegado referencias sobre rigurosas mediciones astronómicas diarias, cuyos datos fueron registrados en tablillas de barro cocido para dar lugar a lo que se ha llamado Diarios astronómicos. Estos datos, en escritura cuneiforme, abarcan los resultados observados durante un larguísimo periodo. Los más antiguos contienen información del 652 a.C., aunque se sabe que ya en el año 750 a.C. estas rutinas y procedimientos estaban perfectamente consolidados. Las observaciones sistemáticas realizadas ininterrumpidamente, durante ochocientos años, permitieron disponer de un buen conocimiento sobre el comportamiento y el movimiento de los astros en el firmamento.

Es muy de tener en cuenta la calidad y el rigor puestos en el procedimiento seguido para la realización de este minucioso trabajo, el estricto respeto por su formato y la escueta pero eficaz información recogida. No es de extrañar, por tanto, que los astrónomos babilonios de la antigüedad tuvieran el conocimiento que tenían del universo y de su funcionamiento, como tampoco lo es la altísima capacidad para hacer previsiones de situaciones, de circunstancias remarcables y de determinados fenómenos (3).

(1) Pitágoras fue el primero en introducir la palabra *cosmos* para designar el concepto de «universo ordenado».

(2) «Fue también en esta región [el Creciente Fértil, actualmente Irak] donde la astronomía se transformó en una ciencia matemática capaz de hacer predicciones precisas sobre futuros fenómenos astronómicos». STEELE, p. 16 (trad. nuestra). John M. Steele es profesor e investigador de Historia de la Astronomía en la Universidad de Durham.

(3) *Ibidem*, p. 41. Sirva de ejemplo el que incluye Steele en el trabajo citado con respecto al contenido de una observación presente en una tablilla de 568 a.C.: «Mes XI, El 1º del cual fue idéntico al 30º del mes precedente, La Luna se hizo visible en la Golondrina; puesta del Sol a puesta de la Luna: 14º30'; sopló viento norte. Al mismo tiempo, Júpiter estuvo 1 codo por detrás del arco de Sagitario» (trad. nuestra).

Sobre el fondo de la bóveda celeste, de aspecto uniforme, el observador astrónomo primitivo comprobó que el astro más importante trazaba su trayectoria siempre dentro de una faja determinada del firmamento. Para satisfacer la curiosidad que despertaban las condiciones de su movimiento, este fue sometido a un cuidadoso seguimiento midiendo la altura que, en cada momento, presentaba sobre el horizonte. La observación continuada tuvo como consecuencia la definición de un lugar geométrico dentro del cual se situaba y se movía el Sol. Después del ocaso, cuando el firmamento se poblaba de estrellas, el astrónomo comprobaba que en la banda definida por la que se desplazaba el Sol había otros pobladores habituales que la compartían con él y que nunca la abandonaban: los planetas (4).

Desde tiempos muy remotos, tanto como puedan ser 2.300 años antes de Cristo, tenemos constancia de la existencia de representaciones esquemáticas con motivos de astros y constelaciones; estas representaciones nos han llegado recogidas en diversos soportes. Los más antiguos son cilindros-sellos y tablillas cerámicas, todos ellos pertenecientes a la cultura sumeria. Algunos expertos llevan el origen de estos conocimientos, y de sus manifestaciones icónicas consiguientes, a fechas anteriores a la arriba citada, pero no se dispone de datos fehacientes que puedan confirmarlo. Desde el siglo VII al I a.C., pueblos caldeos, persas y seléucidas contribuyeron a crear, con centro en Babilonia, un crisol donde tuvo lugar la fusión de todo este tipo de conocimientos científicos, y cuya consecuencia principal fue la conversión de esta ciudad en el polo del saber astronómico. Desde allí se facilitó su propagación hacia Egipto y Grecia.

Los astrónomos caldeos comprendieron el sentido y la importancia de tener conocido el camino del Sol, y por ello procedieron a identificar perfectamente las agrupaciones de estrellas que se encontraban a lo largo de este camino. Este es el origen del Zodíaco. Alrededor del siglo V a.C., gracias a la gran cantidad de datos disponibles recogidos en sus Diarios astronómicos, pudieron establecer relaciones de posición entre los distintos planetas y las constelaciones zodiacales a lo largo de la eclíptica. Con esto se pudo crear un sistema de referencia que permitía situar a los planetas en la casa zodiacal por la que transitaban en un momento determinado.

En un compendio babilónico de información astronómica llamado *MUL.APIN* (5) se incluyen, entre otros interesantes datos, listas de estrellas y constelaciones. De estas últimas hay hasta un total de diecisiete, principalmente aquellas a través de las cuales el Sol, la Luna y los planetas tienen su tránsito en la bóveda celeste. A partir de estos datos iniciales, y teniendo en cuenta que los espacios donde se ubicaban las constelaciones comentadas eran de tamaño disperejo, se procedió a realizar un trabajo de ajuste y normalización, reduciendo las constelaciones y los consecuentes espacios a doce (6).

(4) Astros de movimiento errante; de ahí su nombre.

(5) STEELE, pp. 28 y 46.

(6) La desaparición de alguna de las constelaciones como típicamente zodiacal, la asimilación de alguna de ellas en otra, o la simple aparición de una nueva por segregación de otra fue un proceso activo que contribuyó a su configuración definitiva.

Para llevar a cabo esta partición de la banda zodiacal se tomaron doce tramos, de 30° de amplitud cada uno. Las diecisiete o dieciocho constelaciones iniciales fueron reagrupadas para dejarlas definidas en doce, que quedaron alojadas en cada una de las casas previamente dispuestas.

Las constelaciones zodiacales agrupadas como conjunto unitario emergieron alrededor de 900 a.C., aunque alguna de ellas por separado sea considerablemente anterior. En un proceso de sublimación, estas constelaciones principales se configuraron asociando a ellas distintas formas mixtas de base animal, alguna de las cuales se mantuvo sustancialmente cuando fue adoptada por la cultura griega. El protagonismo que las figuras del Zodíaco alcanzaron en la sociedad caldea fue tal que trascendió a la agrimensura. Las parcelas de terreno fueron marcadas con piedras que definían los límites de las mismas y que con frecuencia contenían tallas de figuras del Zodíaco (7). Los griegos hicieron suyos este sistema y esta disposición, aunque introdujeron pequeños cambios que contribuyeron a modificar ligeramente el concepto original. Con estas modificaciones, instaladas como definitivas, han llegado hasta nosotros las constelaciones que constituyen el Zodíaco.

En una primera fase, el interés de los filósofos se centró en intentar comprender cómo estaba compuesto el cosmos, con la Tierra en el centro del mismo y la esfera de las estrellas fijas en su confin. El siguiente paso consistiría en intentar conocer cómo y hacia dónde se movían y en qué posición se situaban esos astros errantes que se desplazaban a lo largo del camino por el que discurrían el Sol y la Luna. Se hacía abstracción de lo que sucedía en el seno de las estrellas fijas que poblaban el firmamento, enfocando el interés filosófico sobre la constitución del universo, la disposición del cosmos. Se aprendió a situar el Sol en cada época del año, y los meses y las estaciones pudieron asociarse con la zona del firmamento en que se hallaba en ese momento. Como ya hemos adelantado, este camino fue dividido en doce partes, que se personalizaron con la identificación, dentro de cada una de las casas resultantes, de una agrupación estelar determinada, la cual fue asociada con un elemento de orden superior.

En el siglo III a.C., Arato escribió los *Fenómenos*, tratado que se convertiría en fundamento y referencia de todo el conocimiento astronómico que posteriormente explicaría Gémino, aclararía Germánico y difundirían Manilio y Avieno, entre otros muchos. Arato había estudiado a Homero y Hesíodo pero, fundamentalmente, tuvo a su disposición el tratado de astronomía escrito por Eudoxo. Los *Fenómenos* serán la base de todo el saber astronómico ulterior, que viajará en el tiempo a través del imperio romano, para renacer con Carlomagno y constituirse en único referente del conocimiento astronómico que, en los distintos *scriptoria* de abadías, monasterios y catedrales, propiciará la aparición de los primeros planisferios celestes en el seno de los *aratea*,

(7) Los *kudurrus* eran piedras trabajadas, a menudo de diorita negra, que contenían una intencionalidad invocadora de los seres superiores protectores del campo, así como conjuros contra aquellos que pretendiesen alterar las lindes cambiándolos de lugar.

reproducciones en latín de los originales *Fenómenos* enriquecidos con interpretaciones geométricas y mecanicistas explicativas de movimientos y posiciones astrales.

Eratóstenes, aparte de medir con sorprendente exactitud la circunferencia del globo terrestre, aportará un tratado complementario a los *Fenómenos* de Arato, donde explicará el mecanismo por el cual una configuración estelar que constituye una constelación, toma la identidad de un personaje mitológico o de un animal determinado o una cosa concreta; nos referimos a los *catasterismos* (8). En una mezcla de ciencia y mitología, el firmamento se había ido poblando de figuras virtuales e imaginarias, de modo que al observar una constelación concreta veíamos sobre ella esa figura que le corresponde y la identifica, ayudando a consolidar la citada correspondencia.

El astrónomo de la antigüedad había podido constatar que entre la aparentemente uniforme distribución de los cuerpos luminosos allí situados podía establecer diferencias sustanciales entre unos grupos y otros. Las estrellas y sus agrupaciones se movían siguiendo un orden pautado, siempre en arcos de círculo dentro de la misma senda, como si fueran ocupando sucesivamente unos espacios predeterminados de la bóveda celeste. Se comprobó que la mayor parte de las estrellas desaparecían del cielo visible durante periodos regulares y que, pasados estos, volvían a sus lugares habituales. En estas circunstancias, resultaba esencial encontrar alguna forma de parcelar el firmamento, de manera que los espacios resultantes de esta parcelación permitieran situar a las estrellas y a los grupos identificables de ellas durante la época determinada del año en la que se presentaban visibles.

Para proceder a realizar esta división virtual del firmamento, con objeto de poder situar a una estrella o un grupo de ellas dentro de esos espacios resultantes, era preciso disponer de unas líneas de referencia perfectamente claras, definidas e inmutables, a partir de las cuales cada punto o cada parcela de la bóveda celeste pudiera relacionarse de forma biunívoca y concluyente con estas coordenadas espaciales de las mismas. Para ello era necesario empezar definiendo una línea referente, a partir de la cual se pudiera proceder con el trazado de otras líneas relacionadas cuyos cortes permitieran delimitar los espacios. La más importante línea, que el astrónomo de la antigüedad sitúa sobre el firmamento para definir una referencia a partir de la cual podrá llevar a cabo una cierta distribución topológica de los espacios en los que se sitúan los diferentes cuerpos celestes, es aquella por la que se mueve el Sol en su trayectoria anual.

De una esfera, o más propiamente de una superficie esférica, podemos obtener o deducir no solo un círculo de su mismo radio, sino un número infinito de ellos, con radios que irían desde el de la propia esfera a cualquier otro tan pequeño como queramos. Sobre su superficie se pueden dibujar todos los

(8) Entendemos como *catasterismo* el resultado culminante de situar en el firmamento estrellado un personaje de la mitología, representado por la figura que lo identifica sobre la constelación que le pertenece.

círculos distintos que nuestra imaginación sea capaz de concebir; pero, de todos ellos, solo los correspondientes a un grupo reducido tienen la virtud de servir de referencia para facilitar el estudio y la valoración de sus espacios y definir posiciones. En la medida en que la esfera actúa como un cuerpo soporte de la idea del cielo aristotélico, estos círculos referidos nos ayudan a considerar los espacios y posiciones de los cuerpos celestes que lo pueblan.

Arato (9) nos describe cuatro círculos que deben ser tenidos en cuenta sobre la esfera celeste, de modo que esta es la más temprana referencia de que disponemos sobre la materia (10). Nos dice que, en principio, los círculos son dos a dos iguales y todos ellos se encuentran ligados (11); además, hace referencia a dos círculos oblicuos: el Zodíaco y la Vía Láctea. Dos de los cuatro círculos son los correspondientes a los Trópicos, y ambos son iguales y de menor tamaño. De los otros dos, uno es el Ecuador celeste y el otro, que hace pareja con él, la Eclíptica. Los tres primeros son paralelos, y el cuarto es oblicuo. Este último es el que sirve de nexo entre todos ellos: corta o es tangente a los otros tres. Los dos puntos de corte con el Ecuador se corresponden con los puntos equinocciales, y los dos de tangencia, con cada uno de los Trópicos, con los solsticios hiemal y vernal.

El de Solos es el gran referente de la astronomía literaria romana. Cicerón, Germánico y Avieno, entre otros muchos, serán los que, con sus traducciones del griego, impulsen su conocimiento y lo lleven hacia la tardoantigüedad y los siglos siguientes. Los más de 1.100 hexámetros de sus *Fenómenos* han sido, seguramente, el conjunto poético griego de intencionalidad didáctica con más alto contenido científico. Como hemos adelantado, recoge la obra de Eudoxo, directo observador de las constelaciones australes, y la versifica, tarea en la que comete algunos errores que serán puestos en evidencia por los autores que trataron de estos temas con posterioridad. Estos deslíces son particularmente notables en lo que se refiere a las constelaciones australes, que no ha tenido oportunidad de observar directamente. Pero, en el camino hacia la medievalidad, el texto original recibe aportaciones que lo esclarecen y corrigen. Esto es lo que sucede con la traducción de Germánico (12).

El poema didáctico de Arato es tomado por Gémino para llevar a cabo una interpretada reedición del mismo, en la que añade diversas explicaciones que favorecen la comprensión del texto primero. Aristóteles ya estableció una diferencia clara entre aquellos que se dedicaban a la poesía épica y los que concedían su tiempo a la poesía didáctica: «Efectivamente, si es que exponen en verso algún tema de medicina o de física, acostumbran a llamarlos así; y sin embargo, nada tienen en común Homero y Empédocles, salvo el metro; de ahí que es justo llamarle al primero poeta y a éste filósofo de la naturaleza más

(9) Arato de Solos, pp. 310-240, poeta traductor de la obra de Eudoxo con su *Fenómenos*.

(10) ARATO, pp. 461-469 y 525-535.

(11) *Ibidem*, pp. 461-469.

(12) Esteban Calderón Dorda, en las notas introductorias a la ed. cit. de los *Fenómenos* de Arato, p. 37, indica: «Lo característico de Germánico es que trata de poner al día los datos astronómicos del poeta de Solos a partir de las críticas de Hiparco de Nicea».

que poeta» (13). Es muy posible que Arato fuera considerado en su momento un poeta perteneciente al segundo grupo, pero no lo era en sentido estricto. Estudió en Atenas y se acogió a la protección del rey Antígono II Gonatas, quien le convirtió en su poeta oficial y le encargó que trasladase al verso el trabajo de Eudoxo (14). Gémino sí podría haber sido considerado sin ningún género de dudas un naturalista, y su gran preparación y conocimientos científicos se pueden apreciar sin reservas en su *Introducción a los fenómenos* de Arato.

Al estudiar y explicar la obra de Arato, Gémino propone dividir los círculos de la esfera en tres diferentes categorías: la primera (a) está compuesta por los círculos que son paralelos entre sí; la segunda categoría (b) la integran los círculos oblicuos, y en la tercera (c) coloca aquellos círculos que pasan por los polos (15). La *primera categoría* comprende los cinco círculos paralelos: el Ártico, el Trópico de verano, el Ecuador, el Trópico de invierno y el Antártico (16). Para situar con exactitud los cinco círculos horizontales propone dividir el círculo entero del Meridiano en 60 partes; traza el círculo Ártico a 6/60 de distancia del polo, el Trópico de verano a 5/60 del círculo Ártico, el Ecuador a 4/60 de cada Trópico, el Trópico de invierno a 5/60 del círculo Antártico y el círculo Antártico a 6/60 del polo (17). La *segunda categoría* son los siguientes círculos oblicuos: el Zodíaco, compuesto por tres círculos: el medianero, que se corresponde con la eclíptica, y los dos que le dan la anchura de 12° necesaria para alojar las casas de los signos; otro es el Horizonte, es decir el círculo que separa la parte visible del universo de la invisible –es el único círculo oblicuo que no cita Arato, por lo que podríamos considerarlo una incorporación de Gémino, bien de cosecha propia, bien procedente de alguna aportación de un tercero que no hemos podido identificar–; finalmente, incluye la Vía Láctea (18), extraña composición circular que tiene una inclinación de 62° con respecto al Ecuador. La *tercera categoría* se refiere a los círculos que pasan por los polos: los dos coluros, los cuales, además de pasar por los polos, lo hacen por los cuatro puntos solsticiales y equinocciales, y en último lugar, el Meridiano, círculo que pasa por los polos del universo y por el cenit del lugar (19).

Como vemos, en relación con los círculos paralelos, Gémino incluye dos más respecto a los tres que describe Arato. Son el Ártico y el Antártico, que definen los casquetes polares y dan alojamiento a las constelaciones que no tienen

(13) ARISTÓTELES, 2004, I, 1, pp. 1447b. Según estas palabras, habría que llamar naturalista a Arato cuando, en realidad, era poeta. El hecho de que hubiera puesto en metro las aportaciones científicas del verdadero naturalista que fue Eudoxo, no le integra en esta última categoría.

(14) Calderón Dorda, Esteban. *op. cit.*, pp. 10 y ss. Se trata de la obra *El Espejo (Cátoptron)*.

(15) GÉMINO, V, pp. 1-27.

(16) *Ibidem*, V, pp. 1-38.

(17) *Ib.*, V, p. 46.

(18) *Ib.*, V, pp. 51-63 y 68-70.

(19) *Ib.*, V, pp. 49-50 y 64-67.

orto ni ocaso pues mantienen su presencia constante en el firmamento, es decir las constelaciones llamadas circumpolares. Esto ya lo notaron los primeros observadores egipcios y sumerios, de los que bebieron griegos y romanos. Los otros tres definen proximidad, de manera que el espacio global queda dividido en cinco subespacios, en los que se encuentran instaladas las constelaciones correspondientes y de los que reciben el adjetivo que las califica: boreales, del Trópico de verano; ecuatoriales, del Trópico de invierno, y australes.

Manilio (20) recoge la línea científica y racional de Gémino y hace una descripción menos poética y más física de los círculos del firmamento. Refiriéndose al Zodíaco, círculo por el que comienza su exposición, resulta difícil lograr una mayor concreción y precisión (21). Explícitamente, plantea divisiones del firmamento que tienen un claro carácter topológico, y en estas regiones celestes resultantes sitúa con precisión los diversos asterismos. Dispone a continuación, de una forma implícita, el Círculo Ártico y, posteriormente, el Trópico de Cáncer. Después describe las razones del Ecuador y del Trópico de Capricornio, donde «señala el último límite del sol fugitivo». Sigue a Eudoxo con respecto al número de grados que separan unos círculos de otros, pero esto no parece tener importancia desde el punto de vista del análisis topológico, y no es algo que solo le suceda a Manilio. En el Círculo Antártico, que imagina, sitúa otras inexistentes «Osas» australes (22).

Manilio considera la existencia de los coluros, y con ello confirma su deuda con Gémino. No solo menciona estos círculos verticales, sino que describe con precisión su trayectoria norte-sur. Esta descripción divide al firmamento en cuatro cuñas que, en sus cortes con los círculos horizontales clásicos, delimitan los espacios celestiales donde se sitúan las constelaciones que va nombrando (23). Claramente define su paso por la *Balanza* y el *Carnero*, por *Capricornio* y *Cáncer*. Los puntos de corte de los coluros con el Zodíaco, en estas constelaciones, marcan los equinoccios y los solsticios.

Avieno (24) mantiene que son cuatro los círculos que basta conocer para entender la trayectoria de los astros. Estos definen unos espacios sobre la esfera, y el discurso por ellos nos permite conocer la esencia de su movimiento. Las constelaciones están enclavadas en estas cuatro franjas y rotan todas ellas, en su conjunto inalterable, engarzados sus anillos por la parte de su intersec-

(20) Marco Manilio (¿Grecia asiática?, h. 70 a.C.-30 d.C.)

(21) «En efecto, la distancia de las constelaciones a la Tierra y al mar es igual a la extensión de dos constelaciones. Por dondequiera que el círculo sea cortado en su parte central, se obtiene la tercera parte de la circunferencia, dividiendo así el total con una pequeña diferencia. Por tanto, la parte más elevada del cielo dista de la más baja el espacio de cuatro constelaciones, de forma que resulta la tercera parte de las doce». MANILIO, I, pp. 544-550.

(22) «Después de estos solo queda un círculo, cercano a la extremidad del eje, el cual presiona y rodea las Osas australes». *Ibidem*, I, pp. 589-590.

(23) «Uno de los dos círculos, descendiendo desde lo más alto del cielo, atraviesa la cola del Dragón, las secas Osas, y los brazos de la Balanza, que gira en el círculo central...». Se refiere aquí al coluro equinoccial. *Ibidem*, I, 604-630, pp. 609-611.

(24) Rufo Festo Avieno (Volsinio, Etruria, s. IV).

ción con la eclíptica (25). En sus *Fenómenos* comienza parafraseando los versos de Arato, ampliando su contenido original de los dieciocho versos del primer cuerpo a setenta y seis. La traducción de Avieno, tal vez porque nos ha llegado completa e incorpora elementos de conocimiento adquiridos de Eratóstenes e Higino y Germánico, cobra gran importancia y es muy valorada por los autores cristianos que, como san Jerónimo y san Isidoro, servirán de correa de transmisión de este saber hacia la medievalidad (26).

A diferencia de Manilio, Avieno retoma directamente a Arato, y con esta decisión parece ignorar a Gémino. No se extiende apenas, y solo remarca su conexión mutua remitiéndonos a Arato (27). El orden que sigue en el proceso descriptivo de los círculos de la esfera es el siguiente: en primer lugar, hace un recorrido poético sobre la Vía Láctea (28) en la línea de Arato, el precursor para describirla (29). Está lejos del lenguaje objetivo y científico en que Gémino vierte su relato (30), pero próximo al de la recuperación que hace Macrobio del discurso de Cicerón (31). Después, describe el Trópico de Cáncer con un detallado repaso de las constelaciones relacionadas con él por razón de proximidad. En tercer lugar, pasa al Trópico de Capricornio, y lo hace con el mismo planteamiento descriptivo: «... aquí puede contemplarse la Argo tesalia». Sigue la descripción de los círculos con el Ecuador, y finaliza con el Zodiaco. En cierto aspecto, creemos que en Avieno se percibe una

(25) AVIENO, pp. 930-935.

(26) José Calderón Felices indica en el texto introductorio de la ed. cit. de los *Fenómenos* de Avieno: «La originalidad de Avieno consiste en haber puesto en verso todo un corpus de elementos exegéticos tomados de los *Catasterismos* de Eratóstenes, de la *Astronomía* de Higino y de los escolios de Arato y de Germánico, incorporándolos a su versión».

(27) «Estos mismos anillos se mantienen inalterables durante años en su emplazamiento y engarzados unos con otros, se muerden por la parte de conexión mutua si bien la dimensión de dos de ellos es sensiblemente mayor». AVIENO, pp. 932-936.

(28) «Si te agrada levantar la mirada hacia las áureas estrellas que constelan el velo de la noche, aunque no cuando los fulgores de Febe dividen el mes por la mitad (porque entonces el aspecto de las estrellas se debilita, al iluminar esta diosa la totalidad del cielo e imponerse sobre las llamas menos potentes), sino cuando no presenta el disco lleno, permitiendo así que las estrellas hiervan en fuegos afilados, observa cómo se extiende en lo alto del cielo el espectáculo del blanco incandescente de la Leche». *Ibidem*, pp. 937-940.

(29) «Si alguna vez en una noche serena, cuando la celeste Noche muestra a los hombres todas las refulgentes estrellas, y ninguna de ellas se oscurece a causa del plenilunio, sino que todas lucen claramente a través de las tinieblas; si alguna vez la admiración cautivó tu corazón en ese momento al contemplar el cielo dividido en toda su extensión por un ancho círculo, o si algún otro, próximo a ti, te señaló este anillo resplandeciente, sabe que lo llaman la Leche». ARATO, pp. 470-475; p. 106 de la trad. cit.

(30) «La Vía Láctea también es un círculo oblicuo. Este de gran anchura, está inclinado sobre el Trópico. Está compuesto de pequeños elementos en forma de nebulosa y es el único círculo visible que hay en el universo. Su anchura no es fija, sino que es más ancho por una parte y más estrecho por otra. Por esta causa, en la mayoría de las esferas no está trazado el círculo de la Vía Láctea». GÉMINO, pp. 68-70.

(31) MACROBIO, I, 15, p. 1: «Era aquel círculo resplandeciente, de una blancura deslumbrante en medio de las llamas, que, con nombre tomado del griego, llamáis “Vía Láctea”». Las palabras son tomadas por Macrobio del propio CICERÓN: *Rep.*, VI, 16, p. 16.

primera aproximación al establecimiento de relaciones entre los círculos y sus funciones espaciales.

Como consecuencia de la existencia de los cinco círculos horizontales, la esfera celeste quedaría dividida en seis espacios principales: los dos casquetes polares delimitados entre los círculos polares y sus polos respectivos; los dos espacios comprendidos entre los Trópicos y su círculo polar más próximo, y los dos espacios situados entre el Ecuador y los dos Trópicos. Estos espacios están perfectamente definidos y resultan fácilmente identificables. Sin embargo, esta división espacial, de acuerdo con la propuesta de Gémino, que es generalmente aceptada por los filósofos y astrónomos que le siguen, nos dejaría la franja o espacio sobretropical, es decir el definido por los círculos polares y los Trópicos, demasiado estrecho. Por esta razón, principalmente ya desde Arato y Gémino, los espacios comprendidos entre el Círculo Polar y el Trópico y entre el Trópico y el Ecuador se asociaron bajo una consideración unitaria, y así nos los vamos a encontrar en algunos de los documentos gráficos medievales que son objeto de este trabajo.

De acuerdo con lo dicho, los seis espacios potenciales sobre la esfera celeste quedaron reducidos a cuatro: el espacio ártico o septentrional, limitado entre el Círculo Ártico y el Polo; el boreal, limitado por el Ecuador y el Círculo Ártico; el austral, desde el Ecuador hasta el Círculo Antártico, y el antártico, desde el círculo propio hasta el Polo. De una forma más indefinida y no muy frecuente, también hemos encontrado alguna referencia a un «espacio ecuatorial», definido por una banda cuya anchura sería de unos diez grados a cada lado del Ecuador. Respecto a los coluros, Gémino dice que son círculos que pasan por los polos y que contienen a los mismos en su propia circunferencia. Según él, se llaman «coluros» porque algunas de sus partes quedan invisibles, especialmente la parte situada por debajo del horizonte (32). Como los coluros son dos, el solsticial y el equinoccial, definen y delimitan cuatro espacios en la esfera celeste que van desde el Polo Ártico hasta el Antártico, y dividen en cuatro partes iguales al círculo medianero de los signos.

El conjunto de los círculos horizontales, oblicuos y verticales teje una red imaginaria sobre la bóveda celeste que define y delimita los múltiples espacios sobre los que tendrá lugar la producción de los fenómenos, las variables posiciones de los astros y la inmutable situación de las estrellas y constelaciones *catasterizadas* en sus figuras canónicas. De esta forma, héroes de la mitología, acompañados de semidioses y sus comparsas respectivos, fueron ocupando los espacios de la bóveda celeste, de manera que las constelaciones estelares fueron tomando vida representadas por figuras virtuales sobreimpuestas, algunas de ellas por sí mismas y otras formando un conjunto relacionado que explica una historia coral, como las constelaciones que conforman el ciclo de Casiopea (Cefeo, Casiopea, Andrómeda, Perseo y Cetus).

El primer intento de reproducir plásticamente la realidad astronómica, sublimada merced a las aportaciones de los catasterismos, es llevado a cabo

(32) GÉMINO, V, pp. 49-50.

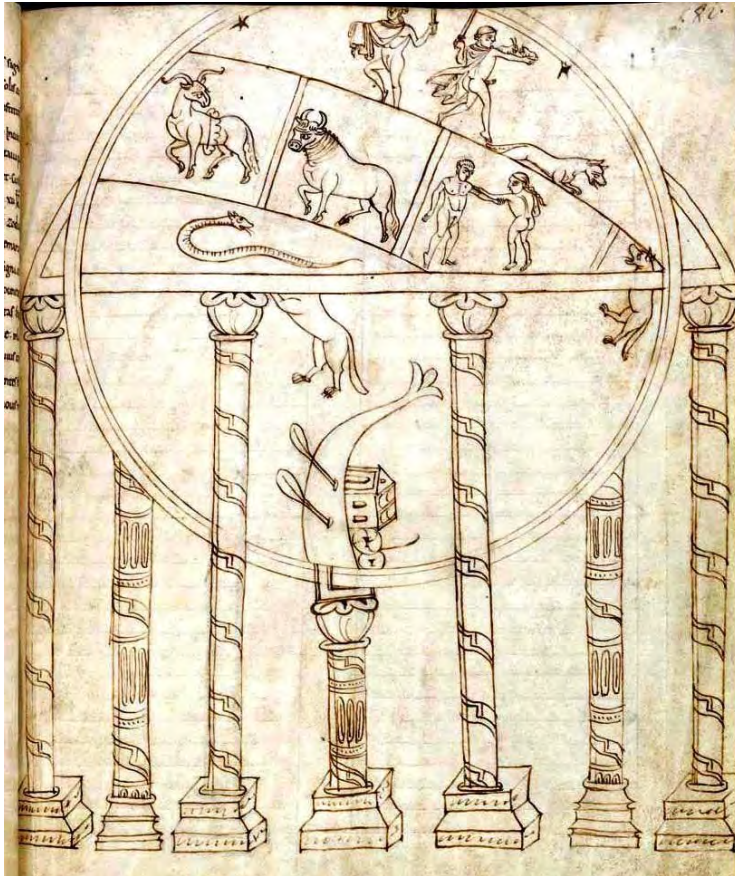


Fig. 1. Códex mss. 902, p. 81, abadía de Saint-Gall

mediante la construcción de esferas celestes que acogen, en sus espacios definidos, a las distintas constelaciones, representadas por sus respectivos iconos. El viejo anhelo de poder disponer de una representación del firmamento estrellado, agrupado en sus distintas constelaciones conocidas y reconocidas a través de sus expresiones icónicas respectivas, quedaba de momento satisfecho por medio de los globos celestes. Tal y como nos dice Gémino, las esferas armilares y los globos celestes se construían únicamente para la latitud de Rodas (33). Hiparco fue el primer astrónomo científico que construyó globos celestes. Aunque nacido en Nicea, toda su vida científica transcurrió en Rodas, y esto podría ser una explicación de lo dicho.

(33) «Solo para esta latitud se construyen las esferas armilares y las esferas sólidas, pues varían los círculos árticos únicamente en algunos lugares según las distancias». Se refiere aquí a la latitud de 36° correspondiente a Rodas. *Ibidem*, XVI, p. 12.



Fig. 2. Códex msg. 902, p. 76, abadía de Saint-Gall

Al ser el globo celeste un objeto difícil de construir y solo al alcance de unas élites reducidas, es comprensible que se hicieran pocos. Por otro lado, al estar fabricados mayormente con un material valioso y reutilizable (se dice que alguno fue construido en oro), cuando perdieron su valor intelectual y científico es fácil comprender que se buscara recuperar el valor intrínseco del material con que habían sido elaborados.

A pesar de estas circunstancias adversas, algunos –muy pocos– han logrado llegar hasta nuestros días. Tal es el caso del globo Kugel, que perteneció a los hermanos anticuarios del mismo nombre, realizado en plata, encontrado en Turquía y que podría datarse a principios del siglo II a.C.; o el globo Mainz (Maguncia), que se conserva en el Museo Romano-Germánico de la ciudad alemana del mismo nombre, construido entre los años 150 y 220 d.C. y que contiene las 48 constelaciones de Ptolomeo; o el globo Farnesio, que lleva el titán Atlas sobre sus hombros, construido en el siglo II d.C. y que se conserva en el Museo Arqueológico Nacional de Nápoles. Este último tiene la particularidad de que, aunque es posterior a Ptolomeo, solo reproduce las 42 constelaciones de Arato, y ello se debe a que es una copia de otro anterior griego del siglo II a.C.

Ptolomeo explica el procedimiento a seguir para construir un globo celeste (34). El interés por los globos celestes se mantuvo hasta la alta Edad Media, según suponemos por algunos dibujos de los mismos que se han conservado en los fondos de antiguas bibliotecas como la de la abadía de Saint-Gall, en su Códex msg. 902, p. 81, que es el que reproducimos en la figura 1. Respecto al dibujo del globo de Saint-Gall, vemos en él uno de los primeros intentos de llevar al plano una representación de la imagen tridimensional que nos ofrece un globo celeste. El resultado es rústico, esquemático y confuso. Reproduce lo que se observa directamente al mirar un objeto ya construido, pero lo hace con una habilidad muy limitada, cometiendo varios errores de importancia, lo que nos lleva a pensar que no es consecuencia de una reproducción directa, sino una evocación realizada por alguien que no ha visto un globo celeste real. En todo caso, aun frente a uno de estas características, al depender el dibujo del enfoque adoptado en la observación del objeto y quedar la mayor parte del mismo fuera del campo de visión, es natural que no se pudiera alcanzar un resultado satisfactorio. Únicamente a través de algún tipo de abstracción, complementada por las convenciones que fuesen necesarias, sería posible conseguir una representación en dos dimensiones de la esfera capaz de reproducir una parte importante de su realidad.

Para superar esta dificultad, el astrónomo altomedieval va a optar por dos maneras principales de observar una esfera, de plantearse una perspectiva de observación de las constelaciones que allí han ido a parar a través de sus figuras representantes. Cada una de estas dos maneras principales de observar viene gobernada por una condición significativa: en la primera, que podríamos llamar *perspectiva polar*, es como si el punto de vista estuviera aplicado desde la parte superior del eje del mundo; en la segunda, a la que podríamos denominar *perspectiva frontal*, el ojo estaría puesto sobre el cruce del Ecuador y uno de los dos coluros. De alguna manera, de la perspectiva polar se va a derivar la forma definitiva de construir los planisferios celestes representativos del firmamento en sus figuras catasterizadas.

La que hemos llamado «perspectiva frontal» exigiría: primero, un enfoque desde el lado anterior, y después, proceder a observar el globo celeste

(34) PTOLOMEO, VIII.3.

desde la parte posterior, con el resultado de dos vistas de la esfera a 180° una de la otra. En una perspectiva frontal, la persona que va a realizar el dibujo se sitúa con la vista a la altura del centro de la esfera, de manera que el Polo boreal quede en la parte superior. En esta posición procede a colocar los cinco círculos horizontales, que vienen reducidos a las rectas correspondientes que los representan. Por lo común también dibuja un coluro, que la mayor parte de las veces es el solsticial. Este coluro viene reducido a una recta vertical que va de polo a polo y divide el círculo de la esfera en dos mitades. Luego, el observador dibujante se desplaza al lado opuesto del objeto manteniendo la misma perspectiva frontal, de modo que el Polo boreal permanece en la parte superior. En esta posición dibuja el perfil de la esfera con la misma dimensión utilizada previamente, y los cinco círculos horizontales y el coluro.

El planisferio de la figura 2 corresponde al que contiene la p. 76 del manuscrito 902 conservado en la biblioteca de la abadía de Saint-Gall, y está datado en el siglo IX. Independientemente de su calidad técnica, que no es muy elevada, el planisferio es un ejemplo muy bueno de este tipo de perspectiva que comentamos. Hagamos abstracción de las figuras que contiene y de la tipología de las mismas, y centrémonos en los espacios topológicos que definen las intersecciones de los seis círculos principales, que resultan limpios y claros. El conjunto presenta muchos y notables errores, tal vez por ser uno de los planisferios más antiguos que se han conservado. Es evidente que no es el resultado esperable de un taller de primera categoría como el de la abadía suiza.

Este tipo de planisferio celeste es el que denominamos «de dos hojas», pues precisa de dos enfoques complementarios para ser realizado. El resultado, frecuentemente, se encuentra ocupando dos folios distintos en el seno del manuscrito que lo alberga. Otras veces los dos dibujos se presentan juntos en un solo folio, uno encima del otro, mutuamente tangenciales. Cuando las dos hojas vienen en distintos folios, como sucede en el Ms. 735C, ff. 3v y 4r, de la Biblioteca Nacional de Gales, en Aberystwith, los dos hemisferios resultantes muestran el Polo boreal en la correspondiente parte superior de cada dibujo (fig. 3). Cuando las dos hojas vienen formando un conjunto compuesto, como el de la figura 2, a menudo se cometen errores que pueden resultar de importancia. En este caso, la banda zodiacal está bien dibujada, pero presenta algunos errores respecto a su corrección canónica: Aries aparece con el vellón ortodoxamente recogido en un rulo; Tauro, en su tipología canónica de cuerpo cortado por la mitad, está dibujado en sentido contrario al giro natural; los Gemelos se presentan correctamente; Cáncer, en su tipología marina, está dibujado al revés, con las pinzas hacia Leo; Leo está trazado correctamente, y Virgo, en la versión canónica, con la espiga. En el hemisferio posterior, Libra se nos muestra correctamente, con la balanza; Escorpio, acompañado de Ofiuco, en su versión de influencia caldea; Sagitario, en una extraña morfología de fauno; Capricornio, mixto, con cola vuelta de pez, detalle iconográfico de clara influencia caldea; Acuario y Piscis, canónicos,



Fig. 3. Ms. 735C, ff. 3v y 4r, Biblioteca Nacional de Gales

aunque estos últimos deberían haber ido enlazados por la cola y no por la boca (35).

Lo que resulta significativo y particulariza este tipo de planisferio de dos hojas es la forma en que el autor trae la parte posterior y la presenta bajo la parte anterior, ambas con su zona boreal en la parte superior del dibujo, lo que induce a varias confusiones. El resultado es arcaico e inapropiado. Salvo las figuras del Zodiaco, que resultan bastante coherentes, pocas son las que respetan su canonicidad. Una de estas excepciones son las pertenecientes al ciclo de Casiopea, correctamente dibujadas y dispuestas de forma invertida, como corresponde a constelaciones circumpolares que se encuentran en el hemisferio posterior. También se ciñen al canon Orión y los Canes, junto con la Hidra acompañada de la Copa y el Cuervo, así como el Arrodillado y Argo Navis. Faltan diez o doce de las constelaciones de Arato, y los espacios aparecen rellenos de forma inapropiada.

Un paso en la evolución hacia la expresión definitiva que adoptará este tipo de documentos gráficos es el que hemos encontrado en el manuscrito 735C, f. 05r, que reproducimos en la figura 4. Nos hemos permitido girarlo 180°, pues con esta vista queda más claro lo que mantenemos con nuestra argumentación. Se trata, también, de un conjunto de dibujos esquemáticos colocados en la caja de un planisferio de doble hoja y perspectiva frontal. Aunque las figuras proceden de la visión anterior-posterior que se obtiene con esta perspectiva, el diseñador ha tenido la habilidad de eludir una representación plana de aquellas, de manera que las ha dotado de cierta redondez, sugerida por la curvatura de las líneas sobre las que se disponen. No tienen otra pretensión que configurar el espacio topológico, ocupar el espacio por la figura, pero el artífice pone cuidado en hacerlo de forma convincente y canónica, no dejando caer el objeto en el espacio, sino colocándolo allí de forma verosímil, de manera que mantenga con respecto a sí mismo la compostura que se espera debe guardar, y respetando las relaciones de dependencia que está obligado a mantener con los espacios topológicos vecinos.

Aunque este diagrama esquemático es similar al que hemos visto en la figura 3, su realización es muy distinta y refleja un paso adelante en la conceptualización del planisferio de dos hojas, aportando un avance importante que facilitará la evolución de este tipo de representación celeste hacia el más avanzado que denominamos «planisferio celeste de una hoja». La parte posterior, que contiene las figuras zodiacales australes, está bien configurada y situada debajo de la parte anterior, respondiendo a la ortodoxia. Esta parte anterior es la que se ha llevado al folio de forma invertida ya que, canónicamente, debería tener la *Ursa Maior* en la parte superior. Al unir las dos mitades en un mismo folio y al hacerlo de esta manera, el diseñador pretendió configurar como vecinas las constelaciones circumpolares de ambas, dando

(35) «De sus dos colas se extienden como dos cordones que de uno y otro se juntan en una sola línea», ARATO, p. 240; «... los dos están enlazados por las colas mediante una amplia hilera...», AVIENO, p. 550.



Fig. 4. Ms. 735C, f. 5r, Biblioteca Nacional de Gales

continuidad al Dragón. El resultado es como si el conjunto representado fuera la consecuencia de doblar por el polo los dos hemisferios anterior y posterior, decisión que, resultando algo heterodoxa para este tipo de representación, aporta una aproximación a la solución definitiva. Al colocar la mitad «anterior» canónicamente, con las constelaciones circumpolares en la parte superior de la figura, aparece la disposición de la banda zodiacal con el León y la Virgen más arriba de donde deberían haber sido dispuestas, lo que distorsiona algo el conjunto del esquema.

Volviendo sobre lo dicho para los planisferios de dos hojas del msg. 902 de Saint-Gall y del 735C de Aberystwith, y dejando a un lado la gran diferencia existente entre ambos en cuanto a la calidad de ejecución, tanto en disposición espacial como iconográfica, asunto que tiene su explicación, lo que nos interesa aquí es la distinta disposición relativa que, en uno y otro, adoptan las dos hojas respectivas. En el 902, la ruptura entre las dos hojas es total: una y otra asumen la disposición canónica de situar el Polo boreal en la parte superior del dibujo; en el 735C se recurre al ingenioso procedimiento de colocar la hoja superior invertida, de manera que, en la zona de conjunción de ambas, coinciden las partes superiores de los dos lados de la esfera, obteniéndose con ello una sensación de continuidad: la que aportan el Dragón y las dos Osas. Es una especie de vista polar de una perspectiva frontal, una versión que nos aproxima a la solución del planisferio de una hoja.

Consideramos que el maestro ha pretendido conceptualizar un planisferio frontal, con vistas anterior y posterior, desde una perspectiva polar cuyo foco habría estado situado en el Polo Norte de la esfera celeste. Solo así se entendería la continuidad del Dragón, además del hecho de que se mantenga el giro coherentemente. Esta concepción, ciertamente extraña, debería haber dado lugar a otros planisferios de dos hojas de esta tipología, pero de momento no los hemos encontrado. Enseguida advertimos que, de haber sido esta la intención del autor, el horizonte quedaría definido por el círculo del Ecuador, lo cual quiere decir que la totalidad del hemisferio austral caería en la parte oscura no visible, de modo que todas las constelaciones al sur del Ecuador quedarían ocultas y, por tanto, no serían representables en una carta celeste que lo pretendiera hacer desde este punto de observación. Esta perspectiva polar da pie para pensar en una solución que resolviera el problema de traer la superficie invisible «estirando» el radio de los círculos situados por bajo del Ecuador, para presentarlos por fuera del mismo. El caso es que, utilizando esta herramienta, tendríamos disponibles en el plano los espacios que no se ven.

Con estas representaciones gráficas, obtenidas a partir de una perspectiva frontal, se había alcanzado una aceptable aproximación a lo que realmente se estaba tratando de conseguir. Sin embargo, el objeto representado todavía estaba lejos de ser una imagen que pudiera dejar satisfechos a quienes pretendían encontrar un procedimiento que permitiera representar coherentemente y sobre una sola hoja todas las constelaciones del espacio celeste conocido, ocupando sus lugares respectivos y manteniendo las relaciones mutuas con sus vecinas en la bóveda celeste. Estaba claro que estas perspectivas frontales

de dos hojas eran incompletas e insatisfactorias, dada la imposibilidad de ver representados todos los protagonistas simultáneamente en un mismo escenario para, así, con una única visual, poder comprender todo el alcance del universo.

Se sabe que ya Hiparco había trabajado en un sistema de proyección que, a cada punto de una superficie esférica, hacía corresponder un punto de la superficie plana. Desconocemos en qué momento preciso se comenzó a utilizar esta técnica, pero todo hace pensar que gracias a ella se pudieron desarrollar los definitivos planisferios celestes que denominamos «de una hoja». El más antiguo tratado que aborda la proyección estereográfica es precisamente el *Planisferio* de Ptolomeo, escrito en el siglo II d.C., que ha llegado hasta nosotros a través de una traducción árabe realizada alrededor del año 1000, y de su posterior traducción latina en el siglo XII. En esta proyección se mantienen los círculos —queremos decir que los de la esfera van al plano en forma similar o, en un extremo, como una línea recta—. El procedimiento para realizar esta proyección es utilizar rectas concurrentes en un punto de la misma esfera. Desde este punto común, se traza la línea recta que lo une con el punto de la esfera que queremos abatir y se prolonga hasta su intersección con el plano donde queda proyectado.

Es importante determinar apropiadamente dónde se sitúa el plano de proyección, aunque el protagonista principal de la misma sea el foco desde el cual se lleva a cabo. Imaginemos una esfera en la que tenemos definidos los cinco círculos horizontales principales. En una proyección de este tipo, el espacio interior sería aquel en que se encontrarían representadas las constelaciones circumpolares; por ello, resulta evidente que el foco de proyección deba estar situado en el Polo austral o en un punto del eje por debajo del mismo. El plano de proyección seleccionado podría haber sido el tangente al polo superior pero, dada la proporción en que aparecen los distintos radios de los círculos resultantes, el plano es el ecuatorial.

De acuerdo con estos dos asertos, si el foco desde el cual se lleva a cabo la proyección es el polo inferior, llegamos a la conclusión de que los círculos proyectados tendrán radios que estarán en la relación de las tangentes de los ángulos mitad correspondientes a cada círculo sobre la esfera. Siguiendo a Gémino, el Círculo boreal estaría a 36° del Polo; el Trópico de verano, a 66°; el Ecuador, a 90°; el Trópico de invierno, a 114°, y el Círculo austral, a 144°. En consecuencia, los círculos proyectados tendrían radios que estarán en relación proporcionada con el Ecuador: 0,325/0,649/ 1,000/1,540/ 3,078.

Como vemos, los círculos estarían separados uno del otro de tal forma que, si tomamos el externo correspondiente al Círculo antártico como unidad de referencia, el siguiente, que sería el Trópico de Capricornio, tendría un radio mitad del primero; el siguiente, que sería el Ecuador, tendría un radio de la tercera parte del primero; el siguiente, que sería el Trópico de Cáncer, tendría un radio de la quinta parte del primero; el último y más interior, que sería el correspondiente al Círculo ártico, tendría un radio de la décima parte del primero, todo ello aproximadamente. Sin embargo, todos los planisferios que

hemos tenido oportunidad de investigar nos muestran unas distancias entre los diferentes círculos proyectados que se mantienen iguales.

A la vista de esta aparente anomalía, cabe preguntarnos acerca del proceso mediante el cual se ha conseguido el resultado de esas equidistancias radiales. Esto último solo puede lograrse a través de uno de estos dos mecanismos: 1) que la proyección estereográfica se haya llevado a cabo a partir de un polo variable, distinto para cada círculo proyectado; o 2) que, respetando la filosofía de la proyección estereográfica, se haya convenido en modificar los interespacios para conseguir coronas circulares del mismo espesor. Cualquiera de las dos convenciones habría producido unas imágenes proyectadas diferentes de las que vemos representadas en los planisferios celestes medievales, por lo que hay que admitir, además, un tercer convenio: el mantenimiento del aspecto de las mismas, independientemente de la modificación de las condiciones de la proyección.

Bien mediante la perspectiva frontal, anterior y posterior, bien mediante la proyección estereográfica corregida, en el siglo XI ya se disponía en los *scriptoria* de abadías y monasterios europeos de una conceptualización del planisferio celeste, de un procedimiento para explicar de forma gráfica lo contenido en los *Fenómenos* de Arato, directamente desde el original o desde las ediciones posteriores evolucionadas. Como hemos visto, los dos métodos seguidos para trasponer las figuras desde la imagen de la esfera celeste al planisferio en el folio diferían entre sí en cuanto al nivel de exigencia intelectual que demandaban sus respectivas ejecuciones, ya que el basado en la perspectiva frontal era directo e inmediato, mientras que la proyección estereográfica exigía una capacidad de abstracción geométrico-matemática solo al alcance de unos pocos, por más que el procedimiento hubiera sido descubierto en el siglo II a.C. por Hiparco; de ahí que solamente estuviera presente en los *scriptoria* de las abadías más importantes.

Si esto es así, nos preguntamos: ¿cómo se lograba que un ejemplar fuera exactamente igual a otro, si los dos se hacían a mano y a menudo por artífices distintos? La contestación no es otra que esta: siguiendo rigurosamente un procedimiento pautado que bajo ningún concepto podía ser abandonado por los monjes responsables del *scriptorium* correspondiente. Revisando a fondo todos los folios del extraordinario *aratea* contenido en el manuscrito 735C de Aberystwith, encontré un especial diagrama de espacios que reproducimos en la figura 5. Estamos convencidos de que la función de este era servir de modelo para la ejecución de los mismos. El modelo habría de copiarse rigurosamente por el monje delineante geómetra.

El diagrama de espacios tiene trazados los cinco círculos horizontales, a igual distancia uno de otro. La banda zodiacal está representada por una corona circular excéntrica, de manera que su punto más próximo al círculo exterior sería su punto más bajo y quedaría asociado al solsticio de invierno, mientras que el punto más alto de la eclíptica se sitúa en el espacio reservado para Cáncer. El rigor con que está realizado el dibujo es elevado; se puede comprobar en el detalle de cómo es la tangencia del Zodíaco con los Trópicos a través



Fig. 5. Ms. 735C, f. 25r, Biblioteca Nacional de Gales

de la eclíptica, que se encuentra implícita en el centro de la banda zodiacal, y en la colocación descriptiva y secuencial de los espacios reservados para cada una de las constelaciones de Arato.

Manteniendo este diagrama como guía directriz, los dibujantes y miniaturistas del *scriptorium* irían copiando la figura de cada constelación desde los modelos que también se conservaban con este fin. Cada una de ellas se ubicaría en su espacio correspondiente y en la posición canónica respectiva. El diagrama es consecuencia de lo que hemos explicado con anterioridad sobre la proyección estereográfica, en este caso corregida por igualación de los espacios entre círculos. El modelo nos muestra el límite exterior del dibujo constituido por el Círculo antártico; el espacio entre este y el Trópico de



Fig. 6. Ms. 735C, f. 10v, Biblioteca Nacional de Gales

Capricornio está reservado para ser ocupado por una serie de figuras constelares determinadas (*Ara, Centauro, Navis Argo, Lepus, Turibulu, Eridanus*), y, en el otro extremo del diagrama, las zodiacales correspondientes (*Sagittarius, Capricornius y Aquarius*).

Además de este modelo para dibujar los círculos y delimitar los espacios reservados para las constelaciones respectivas, otro conjunto de dibujos esquemáticos recogen la actitud que cada figura debe adoptar una vez traspuesta al planisferio en curso de elaboración. En este sentido, es buen ejemplo el que vemos reproducido en la figura 4, donde los iconos correspondientes a cada constelación solo están insinuados mediante un dibujo esquemático. Es de la actitud y de su posición relativa de lo que informa el ejemplo.

Sobre la estructura soporte o marco base que se copia del diagrama de la figura 5 se irán disponiendo las distintas figuras representantes de las constelaciones catasterizadas. Esta disposición no se ejecutará de cualquier manera, sino guardando una determinada postura y manteniendo con las vecinas una disposición relativa prefijada. Las figuras finales, rematadas con un dibujo nítido y definitivo, procederán de otros modelos individuales que mantiene el

propio *scriptorium*. Finalmente, el producto acabado mostrará el aspecto que vemos en la figura 6.

En el círculo interior, vemos alojado al Dragón, con la Osa Mayor y la Osa Cinosura en sus senos. Detrás de esta última se sitúa Cefeo, en disposición estrictamente canónica (36). En la corona interior vemos al Cochero, con la Cabra en su hombro izquierdo; a Perseo, corriendo con la cabeza de Medusa en su mano izquierda, mientras en la derecha mantiene su clásica espada-gancho, con la que ha de matar a Cetus; a Andrómeda, amarrada al acantilado; a su madre, Casiopea, sentada y con los brazos en alto configurando una uve doble; al Cisne y la Lira; al esforzado Arrodillado o Hércules, con la piel del león en una mano, la clava en la otra y el pie encima de la cabeza del Dragón (37); finalmente al Artofilace o Boyero, inmediato al carro de la Osa. En la corona intermedia, las figuras de las constelaciones catasterizadas se confunden con las pertenecientes al Zodíaco. Destacan Orión, con sus perros y la Liebre; la Hidra, con la Copa y el Cuervo; la Flecha y el Águila; el Caballo, sobre la cabeza de Andrómeda (38). En la corona exterior vemos a Argo Navis, con su popa asomando sobre el horizonte; al Eridano, río de inagotables lágrimas; al monstruo Cetus, que pretende devorar a la bella Andrómeda; al Pez Austral, vuelto hacia el monstruo; al Ara, bajo Escorpión, cabalgado por Ofiuco y, finalmente, al Centauro. Un detalle curioso es ver a Turibulu (Pebetero), no entre Lepus y Eridanus, como indica el diagrama guía, sino próximo al Ara, bajo Sagitario. Es útil detectar estas desviaciones para asignar procedencias y fuentes cuando se analizan otros planisferios.

Es este un ejemplar de planisferio celeste de una hoja que recomiendo tomar como referencia siempre que se pretenda estudiar cualquier otro, pues es de una *aratea* canonicidad que pocos muestran.

Bibliografía

- ARATO: *Fenómenos*. Gredos, Madrid, 1993.
 ARISTÓTELES: *Poética*. Alianza, Madrid, 2004.
 —: *Física*. Universidad Nacional Autónoma, México, 2005.
 AVIENO, Rufo Festo: *Fenómenos*. Gredos, Madrid, 2001.
 CALCIDIO: *Commentario al Timeo di Platone*. RCS Libri, Milán, 2003.
 CAPELLA, Martianus: *The Marriage of Philology and Mercury*. Columbia University Press, Nueva York, 1977.
 DREYER, Johan Ludwig Emil: *History of the Planetary Systems from Thales to Kepler*. Cosimo Classics, Nueva York, 2007.
 EASTWOOD, Bruce S.: *Astronomy and Optics from Pliny to Descartes*. Variorum Reprints, Londres, 1989.

(36) «El mismo Cefeo, que está detrás de la Osa Cinosura, se asemeja a alguien que extiende ambas manos...». ARATO, pp. 180-185,

(37) Arato afirma que es el pie derecho, pero otros nos dicen que es el izquierdo. HIGINIO, II.6 y III.5.

(38) «Más luego, con el bajo vientre sobre la cabeza de Andrómeda se extiende el enorme Caballo...». ARATO, p. 203.

FRANCISCO SAYÁNS GÓMEZ

- , y GRASHOFF, Gerd: *Planetary Diagrams for Roman Astronomy in Medieval Europe*. American Philosophical Society, Filadelfia, 2004.
- EVANS, James: *The History and Practice of Ancient Astronomy*. Oxford University Press, Oxford, 1998.
- GÉMINO: *Introducción a los fenómenos*. Gredos, Madrid, 1993.
- GERMÁNICO, César: *Les Phénomènes d'Aratos*. Les Belles Lettres, París, 2003.
- HEATH, Thomas L.: *Greek Astronomy*. Dover Publications, Nueva York, 1991.
- HIGINIO, Cayo Julio: *Astronomía*. Akal, Tres Cantos, 2008.
- MACROBIO, Ambrosio T.: *Astronomica*. Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts), 1977.
- MANILIO, Marco: *Comentario al Sueño de Escipión de Cicerón*. Gredos, Madrid, 2006.
- PTOLOMEO, Claudio: *Almagest*. Princeton University Press, Princeton, 1998.
- : *Tetrabiblos*. Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts), 2001.
- STEELE, John M.: *A Brief Introduction to Astronomy in the Middle East*. SAQI, Beirut y Londres, 2008.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

La aventura de Pedro Sarmiento de Gamboa en el estrecho de Magallanes

A PROVECHAMOS el ambiente «magallánico» existente con motivo de la celebración del quinto centenario de la partida de la expedición de Magallanes-Elcano en 1520, para recordar el intento de Pedro Sarmiento de Gamboa de «pasar el estrecho de Magallanes por la banda Sur» (1).

Sobre el navegante y cosmógrafo pontevedrés Pedro Sarmiento de Gamboa, «caballero de Galicia», «el más científico de los navegantes del siglo XVI» (2), existe una amplia bibliografía, aunque no suficiente para dejar satisfecha la curiosidad del lector dada la polifacética vida de tan ilustre almirante, merecedor de que su figura se tenga más presente con vistas a futuras conmemoraciones. Para evocar al personaje en esta sección de la REVISTA hemos elegido uno de sus numerosos periplos náuticos: su primera visita al estrecho de Magallanes, que dio como resultado la navegación por ese peligroso laberinto en sentido inverso, del Pacífico al Atlántico, y su frustrado intento de colonización de aquellas tierras.

La «aventura» está tomada textualmente de la *Historia natural y moral de las Indias*, de José de Acosta (S.J.), edición de 1894 (reimpresión de la edición príncipe de 1590, en Sevilla), existente en la Biblioteca del Museo Naval de la Armada en Madrid, con el número de inventario 2650 y la signatura 5599 (libro III, cap. XI, «Del estrecho de Magallanes: cómo se pasó por la banda del sur», págs. 217-221). Veamos lo que nos cuenta José de Acosta de este primer viaje de Pedro Sarmiento de Gamboa al estrecho de Magallanes en 1579:

(1) Recordemos que la mencionada expedición culminó con la llegada de este último a Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1522, dejando al primero muerto en la isla de Mactán (Filipinas).

(2) MARKHAM, C.: *Narrative of voyage of Pedro Sarmiento de Gamboa to the straits of Magellan*. Hakluyt, Londres, 1895.

«Año de mil quinientos setenta y nueve; habiendo Francisco Drac [Francis Drake] pasado el Estrecho de Magallanes, y corrido la costa de Chile, y de todo el Pirú [Perú], y robado el navío de *San Juan de Antona*, donde iba una gran suma de barras de plata, el virrey don Francisco de Toledo armó y envió dos navíos buenos para que reconociesen el Estrecho, yendo por capitán Pedro Sarmiento hombre docto en Astrología. Salieron del Callao de Lima por principio de Octubre, y porque aquella costa tiene viento contrario, que corre siempre del Sur, hiciéronse mucho a la mar, y con muy próspero viaje en poco más de treinta días se pusieron en el paraje del Estrecho. Pero porque es dificultoso de reconocer, para este efecto, llegándose a tierra entraron en una ensenada grande, donde hay un Archipiélago de islas.

Sarmiento porfiaba que allí era el Estrecho, y tardó más de un mes en buscarle por diversas calas y caletas, y subiendo sobre cerros altos de tierra. Viendo que no le hallaban, a requerimiento que los de la armada le hicieron, en fin tornó a salir a la mar, y hízose a lo largo. El mismo día les dio un temporal recio, con el cual corrieron, y a prima noche vieron el farol de la capitana, y luego desapareció, que nunca más la vido la otra nao. El día siguiente, durando la furia del viento, que era travesía, los de la Capitana vieron una abra que hacía la tierra, y pareciolos recogerse allí y abrigarse hasta que el temporal pasase.

Sucedió que, reconocida la abra, vieron que iba entrando más y más en tierra, y sospechando que fuese el Estrecho que buscaban, tomando el Sol halláronse en cincuenta y un grados y medio, que es la propia altura del Estrecho. Y para certificarse más echaron el bergantín, el cual, habiendo corrido muchas leguas por aquel brazo de mar adentro, sin ver el fin de él, acabaron de persuadirse que allí era el Estrecho. Y porque tenían orden de pasarle, dejaron una Cruz alta puesta allí, y letra abajo para que otro navío, si aportase allí, supiese de la Capitana, y la siguiese.

Pasaron, pues, con buen tiempo y sin dificultad el Estrecho, y salidos a la mar del Norte fueron a no sé qué isla, donde hicieron aguada, y se reformaron, y de allí tomaron su derrota a Caboverde, de donde el Piloto mayor volvió al Pirú por la vía de Cartagena y Panamá, y trajo al virrey la relación del Estrecho y de todo lo sucedido, y fue remunerado conforme al buen servicio que había hecho. Mas el capitán Pedro Sarmiento, de Caboverde pasó a Sevilla en la nao que había pasado el Estrecho y fue a la Corte, donde su Majestad le hizo mucha merced, y a su instancia mandó armar una gruesa armada, que envió con Diego Flores de Valdés para poblar y fortificar el Estrecho, aunque con varios sucesos la dicha armada tuvo mucha costa y poco efecto.

Volviendo ahora a la otra nao Almiranta que iba en compañía de la Capitana, habiéndose perdido de ella con aquel temporal que dije, procuró hacerse a la mar lo más que pudo. Mas como el viento era travesía, y forzoso, entendió de cierto parecer, y así confesaron, y aparejaron para morir todos. Duroles el temporal sin aflojar tres días, de los cuales pensando dar en tierra cada hora, fue al revés, que siempre vían írseles desviando más la tierra, hasta que al cabo el tercero día, aplacando la tormenta, tomando el Sol se hallaron en cincuenta y seis grados, y viendo que no habían dado al través, antes se hallaban más lejos de la tierra, quedaron admirados. De donde infirieron (como Hernando Lamero, Piloto de dicha nao, me lo contó) que la tierra que está de la otra parte del Estrecho, como vamos por el mar del Sur, no corría por el mismo rumbo que hasta el Estrecho, sino que hacía vuelta hacia Levante, pues de otra suerte no fuera posible dejar de sabordar [zabordar] en ella con la travesía que corrió tanto tiempo. Pero no pasaron más adelante ni supieron si se acababa allí la tierra (como algunos quieren decir que es

isla lo que hay pasado el Estrecho, y que se juntan allí los dos mares, del Norte y del Sur) o si iba corriendo la vuelta del Leste hasta juntarse con la tierra de vista que llaman, que responde al Cabo de Buena Esperanza, como es opinión de otros.

La verdad de esto no está averiguada hoy en día ni se haya [halla] quien haya bojado aquella tierra. El virrey don Martín Enríquez me dijo a mí que tenía por invención del corsario inglés la fama que se había echado de que el Estrecho hacía luego isla, y se juntaban ambos mares. Porque él siendo virrey de la Nueva España había examinado con diligencia al piloto portugués que allí dejó Francisco Drac, y jamás tal entendió de él, sino que era verdadero Estrecho, y tierra firme de ambas partes. Dando pues vuelta la dicha nao Almiranta reconocieron el Estrecho, según el dicho Hernando Lamero me refirió: pero por otra boca o entrada que hace en más altura, por causa de cierta isla grande que está a la boca del Estrecho, que llaman la Campana, por anchura que tiene; y él quiso según decía pasarle, y el Almirante y soldados no lo consintieron, pareciéndoles que era ya muy entrado el tiempo, y que corrían mucho peligro, y así se volvieron a Chile y al Pirú sin haberle pasado».

NOTICIAS GENERALES

Homenaje a la bandera de España. Ciclo de conferencias

Organizado por el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), durante el pasado mes de octubre ha tenido lugar el ciclo de conferencias «Homenaje a la bandera de España», con motivo del 175.º aniversario del real decreto de 13 de octubre de 1843 de la reina Isabel II que establecía que todas las banderas debían ser iguales en forma, dimensiones y colores a la bandera española de guerra, extendiendo así a todas las unidades militares españolas el uso de la bandera nacional roja y gualda (hasta entonces encarnada y amarilla).

El desarrollo de las sesiones tuvo lugar en el CESEDEN con arreglo al programa que a continuación se indica:

Miércoles 10 de octubre de 2018

«La Bandera de España consagrada por nuestra Constitución. Connotaciones históricas», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, numerario de la Real Academia de la Historia.

Martes 16 de octubre de 2018

Se organizó el panel «Homenaje a la Bandera española», moderado por Ignacio Matalobos de la Vega, coronel del Ejército del Aire. En dicho panel intervinieron Gerardo López-Mayoral Hernández, coronel del Ejército de Tierra (RES), del IHYCM, quien disertó sobre «Banderas históricas de España. La bandera nacional roja y gualda de 1843, 175.º aniversario»; José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, del Instituto de Historia y Cultura

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Naval (IHCN), que pronunció la conferencia «La Bandera española de la Armada», y Adolfo Roldán Villén, coronel del Ejército del Aire (RES) y correspondiente de la Real Academia de la Historia, quien tituló su exposición «Banderas y estandartes de la Aeronáutica Militar española».

Martes 23 de octubre de 2018

«Las banderas regimentales: del blanco al rojigualda», por Luis Sorando Muzas, asesor vexilológico del Museo del Ejército.

Para más información dirigirse a

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN)
Jefatura de Apoyo y Servicios (JAS)
Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI)
P.º de la Castellana 61, 28046 Madrid.
Teléf.: 913 48 25 83
C/e: cocasan@oc.mde.es

Semana Naval de 2018. Madrid (España)

Dentro de los actos de la VIII Semana Naval, que se desarrolló entre el 20 y el 30 de septiembre en Madrid, el 20 de septiembre de 2018 el profesor Florentino Rodao García, catedrático acreditado del Departamento de Historia de la Comunicación Social, Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense de Madrid, pronunció la conferencia «La presencia de la Armada española en Asia». Esta conferencia es la primera de un ciclo que coincidirá con la exposición temporal «Asia y el Museo Naval», que permanecerá abierta desde el mismo 20 de septiembre y hasta enero de 2019 en el Museo Naval de Madrid. El evento, que se celebró en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, 28014 Madrid), estuvo organizado por el Órgano de Historia y Cultura Naval, previa invitación del almirante jefe de Estado Mayor de la Armada y, en su nombre, del almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval. La asistencia exigía la inscripción previa mediante correo electrónico dirigido a ihcn@fn.mde.es

Organizadas por el Órgano de Historia y Cultura Naval, con la colaboración del Colegio Oficial de Ingenieros de Montes y Albaola La Factoría Marítima Vasca, el martes 9 de octubre de 2018, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, 28014 Madrid), bajo el título general *La madera en la construcción naval. El valor de los bosques para los arsenales* se impartieron estas dos conferencias:

- «La importancia de los bosques para la Marina hasta el siglo XIX», que pronunció Luis Alfonso Gil Sánchez, catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid y miembro de la Real Academia de Ingenieros;
- «Reconstrucción de la nao *San Juan* (ballenero vasco)», cuyo ponente fue Xavier Agote Aizpurua, presidente de Albaola La Factoría Marítima Vasca.

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, y dentro del ciclo de conferencias impartidas con motivo de la exposición temporal «Asia y el Museo Naval», que acoge el Museo Naval de Madrid, el martes 13 de noviembre de 2018, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada se pronunció la conferencia «La afirmación militar naval de los portugueses en el océano Índico en el siglo XVI», que dictó don Vitor Luís Rodrigues, del Centro de Historia de la Facultad de Letras de la Universidad de Lisboa y miembro emérito de la Clase de Historia Marítima de la Academia de Marina de Portugal.

Para más información dirigirse a

www.armada.mde.es/ihc
[ihcn@fn.mde.es](mailto:ihc@fn.mde.es)
Teléf.: 913 79 50 50/RPV 822 50 50

LVII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 23, 24 y 25 de octubre de 2018 tuvieron lugar las LVII Jornadas de Historia Marítima, bajo el título general «La revolución cantonal y la Marina».

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, 28014 Madrid), con arreglo al siguiente programa:

Martes 23 de octubre de 2018

Después de la presentación de las jornadas, oficiada por el almirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval, Juan Rodríguez Garat, se dictó la conferencia «La Marina en la revolución “Gloriosa”. Un protagonismo esencial», pronunciada por José Cervera Pery, general (H) auditor y asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Miércoles 24 de octubre de 2018

- «La repercusión de la revolución cantonal en las Marinas de La Carraca y de Cádiz», por José Quintero González, doctor en Historia;

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

- «La repercusión de la revolución cantonal en la Marina de Cartagena», por Manuel Rolandi Sánchez-Solís, licenciado en Ciencias Geológicas y diplomado en Hidrogeología.

Jueves 25 de octubre de 2018

- «De Amadeo I a la República», por Emilio de Diego, miembro de número de la Real Academia de Doctores de España;
- «De la revolución cantonal al “Desastre”; la incapacidad para mantener el poder naval de España», por José María Blanco Núñez, capitán de navío, consejero colaborador de IHCN.

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Cuartel General de la Armada
Juan de Mena 1, 28014 Madrid.
Teléf.: 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es

Conferencia en la Real Liga Naval Española. Madrid (España)

Dentro de las actividades diseñadas por el Área de Cultura de la Real Liga Naval Española (RLNE), en colaboración con la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate (RAECY), el día 22 de octubre de 2018 se pronunció la conferencia «El correo submarino en su 80.º aniversario», cuyo ponente fue Marcelino González Fernández, capitán de navío (R), vicepresidente de la RLNE y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval. En su disertación, el conferenciante hizo una glosa del «correo de correspondencia por submarino llevado a cabo en agosto de 1938 entre Barcelona y Mahón (Menorca), que era la única isla de las Baleares que estaba en manos de los republicanos durante la Guerra Civil de 1936-1939, sufría un gran bloqueo por parte del bando nacional y estaba aislada del resto de la España republicana. Fue un correo histórico, que con el tiempo se hizo muy famoso», en palabras de la organización.

Para más información dirigirse a

Real Liga Naval Española
C/ Mayor 16, 1.º; 28013 Madrid
C/e: margonfer@yahoo.es

19.^a Asamblea Anual General de la Asociación Internacional de Universidades Marítimas (IAMU), Barcelona (España)

Organizada por la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC), Facultad de Náutica de Barcelona (FNB), en colaboración con el Centro Internacional de Métodos Numéricos en Ingeniería (CINME), durante los días del 17 al 19 de octubre de 2018 tuvo lugar la 19.^a Asamblea Anual General (AGA 2018) de la Asociación Internacional de Universidades Marítimas, bajo el tema central «Perspectivas globales en educación y formación marítima: hacia un transporte marítimo sostenible, verde e integrado»

Esta asamblea, que se celebra por primera vez en Barcelona y en toda España, reunió a 250 especialistas y representantes de 65 escuelas universitarias marítimas de todo el mundo, que debatieron sobre cómo transitar hacia un transporte marítimo sostenible, verde e integrado, como apuntaba el título. Los temas sometidos a debate en esta edición fueron, entre otros, «Seguridad de la navegación», «Información y tecnología en los estudios marítimos», «Logística y gestión», «Eficiencia energética en el transporte marítimo», «El papel de la mujer en las industrias marítimas» y «La cultura y la comunicación en la industria marítima».

Los actos de inauguración de la asamblea tuvieron lugar el miércoles 17 de octubre en el World Trade Center de Barcelona. Los asistentes fueron recibidos por el rector de la UPC, Francesc Torres, y el decano de la FNB, Agustí Martín. Participaron asimismo el consejero de Territorio y Sostenibilidad del Gobierno de Cataluña, Damià Calvet; el director general de la Marina Mercante española, Benito Núñez Quintanilla; la presidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona, Mercè Conesa; el presidente del IAMU, Thomas A. Cropper, y el representante de la Nippon Foundation Takehiro Umemura.

Este mismo día se pronunció la primera conferencia, «Necesidad de una nueva visión para la industria del transporte que permita la adaptación a los cambios profundos del sector», impartida por Kate Adamson, de CEO de Futureonautics.

El programa del encuentro incluyó también la conferencia IAMU para estudiantes de las universidades miembros, que en este marco tuvieron la oportunidad de debatir, compartir experiencias y proponer mejoras en diferentes áreas relacionadas con la educación marítima.

Organizada desde el año 2000, la Asamblea de la IAMU es un foro de encuentro de las universidades miembros de la Asociación Internacional de Universidades Marítimas, foro donde aquellas debaten sobre los avances recientes y las tendencias de futuro de los estudios marítimos en todo el mundo, así como sobre el estado de la investigación en este terreno. Así pues, la IAMU, fundada en 1999 por siete universidades, academias y escuelas marítimas de cinco países, conforma a día de hoy una red global integrada por 65 universidades y facultades marítimas, más la Nippon Foundation como miembro especial permanente.

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

DOCUMENTO

Lista de los navíos ingleses de guerra que mandaba el almirante Matthews el día del combate, que fue el 22 de febrero de 1744

Presentamos hoy un apunte relativo a los navíos de la flota inglesa del almirante Matthews en el combate de Cabo Sicié, del 22 de febrero de 1744. Se observa en este manuscrito, en general, cierta imprecisión en la grafía, lo que origina confusión en los nombres de los buques, que no se corresponden totalmente, ni en el número ni en el nombre, con los que recogen otras listas del mismo combate consultadas (Fernández Duro, Martínez Valverde...). No obstante, lo sacamos a la luz así y lo sometemos al estudio y criterio de nuestro lectores.

(Archivo del Museo Naval de Madrid, Ms. 2111, f. 1.)

1

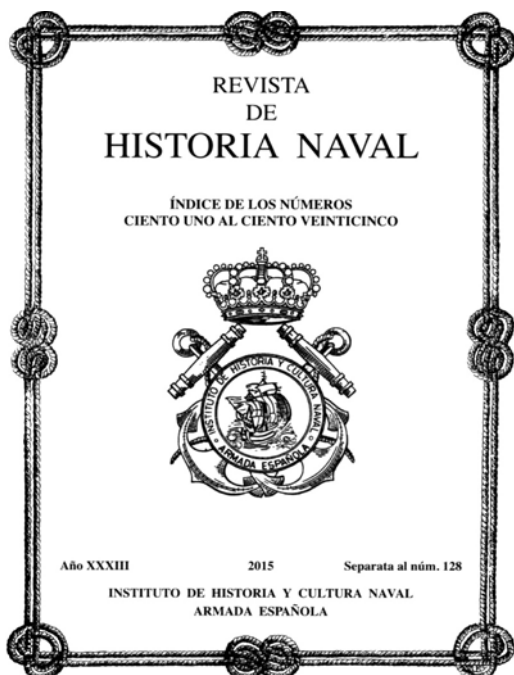
— + —

Lista de los Navios de Guerra Ingleses, que mandava el Admiral
Mathews el dia del Combate que fue el 22 de febrero 1744.

<u>Navios</u>	<u>Cañones</u>	<u>Navios</u>	<u>Cañones</u>
El Namur mandado p ^o Mathews	90	El Diamante	50
El Neptuno mandado p ^o Lesroc	90	Le chantam	50
El Barfleur mandado p ^o Fauvet	90	Le mansuet	50
El Marborough	90	Le Salisbury	60
El Norfolk	80	Le Guyonham	50
El Dochester	80	<u>Fragatas</u>	
La Princesa Carolina	80	Le Vincelas	20
El Lichester	80	Le Durolay Sullouay	20
Le Bove	80	Cañones 2254.	
El Turbay	80	Brulotes	5
El Sommerset	80	En todos Navios	32
El Morvull	70	fragas	2
El Nassau	70	Total. 34.	
La Elisabeth	70	Despues se le han agracado	
El Burford	70	a quatro dias del Combate <u>Cañones</u>	
El Berford	70	las tres frag ^{tas} siguientes -	
Le Reuange	70	El Newcastle	50
Le Strelingearne	70	El Leopardo	50
La Princesa	74	L'antelope	50
Le Royal ook	70	<u>Navios Ingleses, que atacaron</u>	
L'esieck	70	<u>La escuadra Española y los mas al Real</u>	
Le Berwick	60	Com ^{te} el Namur	90
El Buckingham	60	El Morvull	70 se echó a pique
Le Kinston	60	El Norfolk	80 desarmado
Le Romanyt	50	El Barfleur	90
L'Oxford	50	El Dochester	80
Le Sernsay	50	El Neptuno	90
		El Strelingearne	70
		Le Romanyt	50
		El Turbay	80
		La Princesa Carolina	80
		El Sommerset	80
		El Brulote le Dissipio	echado a pique?

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.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los 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: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

RECENSIONES

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *Guerra submarina. La batalla del Atlántico*. Nowtilus (ISBN: 978-84-9967-961-7), Madrid, 2018, 475 páginas.

En esta amplia obra sobre la Primera y la Segunda Guerra Mundial en la mar, José Manuel Gutiérrez de la Cámara nos habla de la «batalla del Atlántico», una serie de encuentros entre unidades de superficie, aviones y submarinos que tuvieron lugar en una amplia zona del Atlántico norte, aunque en muchos casos lleva su narrativa a otras zonas, como el Pacífico o el Atlántico sur.

El autor comienza hablando de las comunicaciones por tierra y mar, la importancia del comercio marítimo y las posturas de las diferentes naciones en lo tocante al mar. Narra los repartos coloniales que propiciaron la primera guerra mundial, las acciones en la mar durante dicha guerra, y los procesos posteriores que pusieron la primera piedra de la segunda guerra mundial. Y entra de lleno en la batalla del Atlántico durante dichas contiendas.

De la primera guerra mundial narra las principales acciones de superficie, sobre todo Jutlandia, para adentrarse en la guerra submarina, primero con restricciones y, a partir de enero de 1917, sin ellas. Y entre otras cosas cita el ataque del submarino alemán U-17, que en septiembre de 1914 hundió en pocos minutos a tres cruceros acorazados británicos: *Hogue*, *Cressy* y *Aboukir*.

Continúa con la Segunda Guerra Mundial, en la que los Aliados organizaron grandes convoyes en los que transportaron todo lo necesario para tratar de mantener y ganar la guerra; y los submarinos alemanes trataron de impedirse-lo, hundiendo tantos barcos como les fuera posible, en un intento de conseguir un ritmo de pérdidas de unidades aliadas de superficie superior al de construcciones para su reemplazo. Fue una batalla larga, dura y sangrienta que costó muchas vidas y muchos barcos a los dos bandos, impulsó los desarrollos de tácticas (organización de convoyes; empleo de submarinos, escoltas y aviones; lucha antisubmarina...) y favoreció el desarrollo tecnológico con nuevos sistemas de detección, comunicaciones, armas, construcción naval, aeronaves, etc. Con un narración detallada y amena, Gutiérrez de la Cámara nos permite conocer cómo se llegaban a realizar las diferentes acciones y cómo se producían los enfrentamientos en que se veían envueltos submarinos, aviones, barcos de guerra y barcos mercantes, peleando en ocasiones en una condiciones muy difíciles por las fuertes mares reinantes y las bajas temperaturas de las zonas cercanas al Ártico.

El análisis de Gutiérrez de la Cámara no se detiene en la guerra antisubmarina en esta fase de la batalla del Atlántico; también hace detalladas referencias a otros aspectos de la contienda, tales como planes, corsarios, batalla de Inglaterra, desembarco de Normandía, etc.

RECENSIONES

Termina hablando de la Guerra Fría, la pos-Guerra Fría, el futuro de la guerra submarina y los nuevos sistemas submarinos. Y pone punto final con una serie de anexos donde, de forma amena y muy bien documentada, aporta datos sobre estrategias y tácticas, submarinos, aviones, sistemas de detección y armas.

Es una amplia visión de la guerra en la mar, en la que la dura lucha anti-submarina en escenarios del Atlántico norte se muestra en toda su dimensión y crudeza.

RUIZ GARCÍA, Vicente: *Los arsenales del Rey*. Glyphos (ISBN: 978-84-947952-3-7), Valladolid, 2017, 295 páginas.

Con el título adicional *1750-1820. La Revolución industrial que pudo haber sido*, Vicente Ruiz García analiza en este libro los desarrollos de los arsenales españoles con sus altos y bajos. El autor establece un paralelismo entre la Ilustración y la industrialización o comienzo de la Revolución industrial, iniciada a mediados del siglo XVIII, en la que entró España con una pujante construcción naval, que decayó a finales de dicho siglo y principios del XIX. De hecho, como dice el autor, los astilleros de aquellos tiempos se pueden situar entre los «primeros complejos fabriles de la Revolución Industrial». Y añade que la construcción naval, con sus altos y bajos, es un «indicador de la salud económica y política de una nación».

La prueba de la importancia de la construcción naval fue que a lo largo del XVIII, siglo de oro de la construcción de barcos de guerra, madera y vela, en España se construyeron más de 600 buques, en los que se llevó la palma la Marina de Guerra, pero no fue así con la Marina Mercante, a pesar de las órdenes y decretos para que todos los barcos fueran construidos en territorio nacional, ya que, como apunta el autor, de 1717 a 1778, de los 492 mercantes españoles, en España solo se construyeron 130, es decir un 26,4 por 100.

Vicente Ruiz analiza los antecedentes de los arsenales, con citas de los astilleros del norte, en el Cantábrico y Cataluña. Hace referencia al empuje de hombres como Patiño y el marqués de la Ensenada, a la creación de los arsenales de Ferrol, Cartagena y Cádiz, y a las gestiones llevadas a cabo por Jorge Juan en tierras inglesas y por Antonio de Ulloa en las francesas. Y hace especial énfasis en el espionaje industrial de Jorge Juan por Inglaterra, con la lista de todos los técnicos de construcción naval que trajo a España.

Menciona a los principales constructores de barcos, los desarrollos de los arsenales, los diques, las máquinas de vapor y las construcciones navales tanto en los astilleros de la Península como en los extrapeninsulares, entre los que destacó el de La Habana. Y hace referencia a las principales construcciones de barcos llevadas a cabo, entre ellas la del navío *Santísima Trinidad*, en La Habana, fabricado con arreglo al sistema inglés de Jorge Juan y proyectado por el técnico inglés Mateo Mullan, o cita los navíos de 74 cañones «ildefon-

sinos», proyectados por Romero Fernández de Landa. Esta pujanza constructiva cayó en picado a finales del siglo XVIII, poniendo con el *Argonauta* de Retamosa, de 1798, punto final a la construcción de navíos de línea de la época.

También se ocupa el autor de los ataques sufridos por los arsenales y de su decadencia al final de la época considerada, insertando una breve pero demoledora carta del 16 de septiembre de 1814, remitida por Julián Martín de Retamosa al ministro de Marina, Luis María de Salazar, haciéndole ver la desastrosa situación de la construcción naval después de las nefastas campañas de la Guerra de la Independencia.

Cierra el libro un amplio glosario, una lista de eventos e inventores y un detallado listado de barcos de la Armada construidos en el siglo XVIII.

GARCÍA-CUBILLANA DE LA CRUZ, Juan Manuel: *La salud y la enfermedad en el Real Hospital y Enfermería del arsenal de La Carraca (1756-1956). Dos siglos de historia*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2017, 221 páginas.

Interesante historia y descripción del arsenal de La Carraca escrita por Juan Manuel García-Cubillana, en la que este doctor en medicina nos habla del desarrollo y evolución del arsenal, prestando especial atención a un aspecto normalmente poco tratado al escribir sobre los arsenales españoles: el sanitario. Y lo hace con toda precisión y detalle, demostrando su temple de médico experto en historia y de historiador experto en medicina.

Comienza con un estudio de la sanidad naval a principios del siglo XVIII, y cita un real decreto de septiembre de 1703 por el que desaparecían lo desprestigiados cirujanos barberos para ser sustituidos por cirujanos bien formados y convenientemente remunerados. Analiza la evolución de la Armada y, sobre todo, de los arsenales, con las actividades de Patiño y el marqués de la Ensenada y la participación de Jorge Juan, Antonio de Ulloa y otros distinguidos personajes. Estudia la situación hospitalaria de la Isla de León, habla del aumento que sufrió el censo de población en el arsenal de La Carraca, de los problemas que conllevaba y de las atenciones que necesitó bajo el punto de vista médico, de enseñanza y otros.

Hace referencia a la creación de centros de enseñanza, al nacimiento del Cuerpo de Cirujanos de la Marina y a las atenciones médicas a los barcos. Y entra de lleno en la construcción y puesta a punto del hospital, la enfermería y la farmacia, con citas de proyectos, planes, vicisitudes, edificios, accesos, medicamentos, órdenes, deberes, responsabilidades, etc., apoyando sus argumentos en diversas tablas y planos a color.

Incluye en su relato detalles sobre organización, reglamentos y otros comentarios, complementados con tablas nominales o numéricas muy detalladas sobre profesionales, empleados, ingresos, pacientes, fallecimientos, causas de las muertes, patologías, terapias, médicos, cirujanos, practicantes, sangradores, enfermeros, etc., con biografías de los médicos-cirujanos más destaca-

dos. Describe las grandes epidemias de fiebre amarilla de la zona, y hace referencia a los acontecimientos más destacados, como el combate de Trafalgar, la Guerra de la Independencia, la Guerra Civil española y otros: epidemias de cólera y disentería, revueltas, los Cien Mil Hijos de San Luis, la guerra de África, enfrentamiento cantonal, etc.

El autor no olvida el apoyo representado por la Iglesia, con alusiones al templo, la parroquia, los cementerios y los religiosos y capellanes citados en listas que abarcan el periodo que va desde 1785 a 1952, con nombres, órdenes, cargos o empleos. Y cierra el libro con unos cuantos apéndices documentales y un extenso listado bibliográfico, que viene muy bien para cualquier investigador interesado en el tema.

Juan Manuel García-Cubillana de la Cruz ha realizado una profunda y detallada labor de investigación que ha plasmado en este libro, en el que queda patente su cariño por la medicina, por la historia, por la Armada y por San Fernando y su entorno.

AGOTE. Xabier (fotografías de LÓPEZ, José): *Gure Itsasontziac/Nuestros Barcos*. Diputación Foral de Guipúzcoa (ISBN: 978-84-7907-614-6), 2009, 120 páginas.

Bello libro escrito en euskera, que incluye también textos en español, francés e inglés, y bellamente ilustrado por una gran cantidad de fotografías y muchos dibujos, la mayor parte en color. Efectúa un recorrido histórico y gráfico por los diferentes tipos de barcos que han navegado por las costas vascas, desde embarcaciones de muy pequeño porte hasta buques de grandes dimensiones. En este sentido, comienza con una referencia a la navegación tradicional, en la que reproduce las imágenes de barcos de todo tipo que han surcado las aguas del golfo de Vizcaya, partiendo de informaciones obtenidas de la arqueología, de la iconografía de otros tiempos y de los tratados de construcción naval.

Continúa Agote con referencias a las naves primitivas, construidas con armazones de ramas, huesos y cornamentas forradas con pieles. Prosigue el autor con naves construidas a partir de un único tronco de un árbol y desmenuza su evolución a lo largo del tiempo. Cita los barcos romanos que recalaron en el Cantábrico y el País Vasco por las explotaciones mineras de plata, cobre y hierro, barcos mercantes, panzudos y movidos a vela, con una importante capacidad de carga, utilizados desde el siglo I a.C. y a lo largo de los primeros siglos de la era cristiana.

Sigue con la evolución de la tipología de las embarcaciones vascas, con referencia a primitivas naves del siglo XII y naos posteriores, hasta galeones de los siglos XVII y XVIII. Efectúa un somero estudio de la construcción naval de la época y del tráfico mercante existente. Particulariza el estudio para el siglo XIII con información extraída de sellos de la época, relieves en iglesias e ilustraciones de Biblias. Continúa por el siglo XIV, con la introducción de la

coca báltica y el empleo del timón axial. Y entra en el siglo xv con el incremento del aparejo, al aumentar la capacidad de carga y las dimensiones de los barcos.

En este punto establece diferencias entre la construcción a tingladillo y la construcción a tope. Continúa con las naves del siglo xvi, en el que las naos alcanzaron su pleno desarrollo. Efectúa un estudio de la evolución del aparejo. Sigue con el galeón, que apareció en el siglo xvi, alcanzó su mayor desarrollo en el xvii y pervivió hasta el xviii. Pasa por las fragatas de los siglos xvii y xviii. Y llega al navío del siglo xviii, fruto de la evolución desde el galeón hasta un barco de mayor porte, que fue el rey de los mares de su época.

A partir de aquí analiza el paso de la vela a la máquina en el siglo xix, tanto para el transporte como para la pesca. Y continúa el recorrido por la propulsión diésel y el cambio de la madera por el metal en los cascos, para adentrarse en el siglo xx. Y en la última parte estudia las diversas tipologías de embarcaciones de las costas vascas, con comentarios sobre la situación actual y referencias al patrimonio marítimo de Guipúzcoa.

Es un libro que puede hacer las delicias del interesado en la vida marinera y el patrimonio marítimo vasco, que en muchos aspectos corresponde a la tipología de barcos que han navegado por el Cantábrico.

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

- Evítase 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.

