

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XL

Cuarto trimestre 2022

Núm. 158

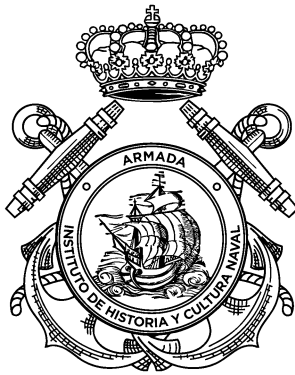
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XL

Cuarto trimestre 2022

Núm. 158

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Presidente: D. Marcial Gamboa Pérez-Pardo, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: D. José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director del Departamento de Estudios e Investigación.

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

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

D. José Manuel Serrano Álvarez, Universidad de Sevilla
D. Juan Escrigas Rodríguez, cap. de navío
D.^a M.^a Carmen Terés Navarro, Archivos Navales
D.^a M.^a Carmen López Calderón, Museo Naval
D. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel
D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. Adolfo Morales Trueba, tte. coronel

Secretario de Redacción: D. José Enrique Guardia de la Mora, capitán de navío.

Asesor editorial: D. Juan Ozores Massó, capitán de navío.

Redacción, Difusión

y Distribución: D.^a Ana Berenguer Berenguer; D.^a Delia Colazo Rodríguez

Administración: D.^a Rocío Sánchez de Neyra Espuch; D. Manuel Ángel Gómez Méndez

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2022.

Precio unitario revista 5 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

Precio suscripción España 16 euros.
Precio suscripción Europa 25 euros.
Precio suscripción resto del mundo 30 euros.

Dirección postal, tfno. y c/e.

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

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

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

Depósito legal M 16854-1983

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

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

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



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



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

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

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

SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	9
<i>Escribiendo la historia naval en lenguaje contable. Cuenta y razón del jabeque San Antonio de 1778</i> , por Fernando I. Gómez-Juárez de la Torre	11
<i>La historia de la construcción del navío África. Un acercamiento a la técnica constructiva naval española, en el astillero de La Habana, en la primera mitad del siglo XVIII</i> , por Ivonne Marcela Manrique Torres	45
<i>Las unidades de Infantería de Marina del Instituto de Voluntarios de Cuba</i> , por Juan Carlos Rabanal Delgado	65
<i>El ciclópeo trabajo en la mar</i> , por Beatriz Sanz Alonso	93
<i>Los planes de escuadra de la Restauración. Aspectos presupuestarios e industriales</i> , por Faustino Acosta Ortega	119
La Historia Marítima en el Mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	145
La Historia Viva: <i>Historia breve de un gran naufragio: la «expedición cántabra»</i> Noticias Generales	
Documento: <i>Los piratas franceses en el Caribe en 1544</i>	153
Recensiones:	161

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Fernando Ignacio Gómez-Juárez de la Torre es doctor en Historia por la Universidad de Murcia (2018), licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales (1992), y magíster en Auditoría de Cuentas (1993), Historia y Patrimonio Naval (2014) y Formación del Profesorado (2017). Economista ejerciente –colegiado del Ilustre Colegio de Economistas de Albacete–, ha sido profesor en la Escuela de Arte de Albacete. Es miembro fundador de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima (aeHNyM) y miembro de la Asociación Española de Contabilidad y de Administración de Empresas (AECA). Su labor investigadora se enmarca en el área económica de la Real Armada del siglo XVIII.

Ivonne Marcela Manrique Torres es antropóloga de la Universidad Nacional de Colombia y máster en Arqueología Náutica y Subacuática por la Universidad de Cádiz. Entre sus trabajos publicados merece resaltarse «*La Galicia*. Historia de un navío de línea español del siglo XVIII», colaboración recogida en la obra colectiva *El valor histórico-arqueológico del mar* (Unimagdalen, 2020, 133-156).

Juan Carlos Rabanal Delgado es veterano del Cuerpo de Infantería de Marina, donde alcanzó el empleo de cabo 2.º tras obtener la aptitud de Operaciones Especiales. Prestó servicio en la UOE y superó también el curso de Cazador Paracaidista. Ingresó posteriormente en la Administración General del Estado, en la que ocupó diversos puestos dependientes de los ministerios de Interior, Asuntos Exteriores y Defensa, tanto en España como en el extranjero. Entusiasta de la historia de la Infantería de Marina española, dedica parte de su tiempo a su estudio e investigación, muchos de cuyos resultados divulga a través del grupo de la red social Facebook «Apuntes históricos de la Infantería de Marina», del que es creador y administrador. Su tarea investigadora se ha plasmado asimismo en un ensayo: *Los (otros) Batallones de Marina*, presentado a los Premios Virgen del Carmen 2022.

Beatriz Sanz Alonso es profesora de la Universidad de Valladolid. Sus numerosas líneas de investigación incluyen temáticas tales como el discurso marinero, la lexicología y lexicografía, la toponimia, la lingüística comparada, la gramática del español, la lingüística del discurso o la historia de la lengua. Ha publicado 18 libros –alguno de ellos en colaboración–, 39 artículos científicos, 8 capítulos de libro y 2 diccionarios: *Diccionario de germanía* y *Diccionario del castellano tradicional* (en colaboración). Es profesora invitada en 22 universidades extranjeras y en diversas universidades, ayuntamientos y centros culturales españoles. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Mar, la Academia Browniana (Argentina), la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, y la Academia Argentina de Arte y Ciencias de la Comunicación, fue ganadora del primer premio de historia naval convocado por la Fundación Alvar González y la Librería Náutica Robinson, que ha alcanzado ya su sexta edición. Realizadora y directora del programa *Los mares relatados*, de Radio 5 de Radio Nacional de España, Beatriz Sanz Alonso es consejera colaboradora del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Faustino Acosta Ortega es doctor en Ciencias Económicas por la Universitat de Barcelona, ingeniero técnico naval y máster en Historia Contemporánea. En la actualidad desempeña funciones de adjunto al director general de la Asociación Nuclear Ascó-Vandellós, tras desempeñar durante varios años el cargo de director de control y logística. Ha formado parte de diversas misiones internacionales de colaboración con el Organismo Internacional de Energía Atómica. En el ámbito editorial, ha participado en la obra colectiva *El desarrollo de la industria nuclear en España. Contexto y retos empresariales* (2001), en la que también ejerció de coordinador, y publicado diversos artículos de carácter histórico y sobre teoría de juegos. Faustino Acosta ha sido honrado con el nombramiento de embajador de Marca Ejército.

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 en 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.

**RELACIÓN DE REVISORES EXTERNOS QUE HAN COLABORADO
EN LA SELECCIÓN DE LOS ARTÍCULOS DE LOS NÚMEROS 148, 149, 150, 151, 152
153 y 154.**

ALFARO ZAFORTEZA, Carlos. Profesor. Unidad de Historia Naval de Laughton.
ÁLVAREZ PALACIOS, Ricardo Francisco. Capitán de navío.
ANCA ALAMILLO, Alejandro. Investigador naval.
ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. Catedrático de Historia Moderna. Universidad de Almería.
ANTÓN VISCASILLAS, Jaime. Diplomado en Estudios Avanzados de Derecho Constitucional.
ARAGÓN RUANO, Álvaro. Profesor de Historia Medieval, Moderna y de América. Universidad del País Vasco.
AZNAR VALLEJO, Eduardo. Catedrático de Historia Medieval. Universidad de La Laguna.
BERNAOLA MARTÍN, Íñigo. Licenciado en Geografía e Historia y diplomado en Gestión del Patrimonio Histórico por la Universidad de Deusto.
BUNES IBARRA, Miguel Ángel. Profesor de investigación. Instituto de Historia, CSIC.
CABALLERO ECHEVARRÍA, Fernando, coronel
CABEZOS ALMENAR, Francisco. Licenciado en Historia por la Universidad de Salamanca y máster en Historia y Patrimonio Naval.
CALLEJA LEAL, Guillermo Gonzalo. Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia.
CASTAÑEDA MUÑOZ, Juan. Capitán de navío.
CAYUELA FERNÁNDEZ, José Gregorio. Catedrático de Historia. Universidad de Castilla-La Mancha.
CEPEDA GÓMEZ, José. Catedrático de Historia Moderna. Universidad Complutense de Madrid.
CONDE MORA, Francisco G. Profesor de Historia de la Enfermería del Centro Universitario *Salus Infirmorum*. Universidad de Cádiz.
CORPAS ROJO, Francisco. General de brigada del Cuerpo de Intendencia.
DÍAZ ORDÓÑEZ, Manuel. Profesor de Historia Económica. Universidad de Sevilla.
ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, M.^a Dolores. Investigadora Científica. Instituto de Historia, CSIC.
ESPINO LÓPEZ, Antonio. Catedrático de Historia Moderna. Universidad Autónoma de Barcelona.
FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco. Investigador científico CSIC.
FOLCH MARTÍNEZ, Eva María. Teniente coronel del Cuerpo de Músicas Militares.
FRANCISCO, Luis Miguel. Escritor, especialista en historia del Ejército español.
GÁNDARA Y GARCÍA, Mauricio de la. Capitán de navío.
GARCÍA HERNÁN, David. Director del Departamento de Humanidades. Universidad Carlos III.
GARCÍA HURTADO, Manuel Reyes. Profesor titular de Historia Moderna. Universidade da Coruña
GARCÍA REBOLLO, Luis. Capitán de navío (retirado).
GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique. Abogado e historiador.
GONZÁLEZ CUERVA, Rubén. Científico titular. Instituto de Historia, CSIC.
GONZÁLEZ GARCÍA, Antonio Juan. Contralmirante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.
GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^a Dolores. Científico titular. Instituto de Historia, CSIC.
GUIMERÁ RAVINA, Agustín. Investigador científico. Instituto de Historia, CSIC.
GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel. Capitán de Navío (R).
LADERO QUESADA, Miguel Ángel. Historiador.
LINIERS VÁZQUEZ, Enrique. Capitán de Navío, IHCN.
MANSO PORTO, Carmen. Responsable de la Sección de Cartografía y Artes Gráficas de la Biblioteca de la Real Academia de la Historia.
MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. Catedrático de universidad. Universidad Pablo de Olavide, Sevilla.
MARCHENA GIMÉNEZ, José Manuel. Profesor de la Facultad de Educación de la Universidad Complutense de Madrid.
MARTÍN DE LA ESCALERA MANDILLO, Rafael. Vicealmirante (retirado).
MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. Profesor del Área de Historia del Derecho y de las Instituciones. Universidad de Sevilla.

MESA GALLEGO, Eduardo de. Coordinador del Instituto CEU de Estudios Históricos.

MORENO MARTÍN, José María. Jefe de la Colección de Cartografía y de la Colección de Instrumentos Científicos del Museo Naval de Madrid.

NÚÑEZ TAPIA, Frank. Instituto de Investigaciones Históricas. Universidad Autónoma de Baja California, México.

ORTEGA DEL CERRO, Pablo. Profesor adscrito al Área de Historia Moderna. Universidad de Cádiz.

PAJUELO MORENO, Vicente, PI. Investigador Área de Historia de América. Universidad de Cádiz.

PAREJO FERNÁNDEZ, Luis. Doctorando. Universidad de Córdoba.

PARODI ÁLVAREZ, Manuel Jesús. Grupo de Investigación de la Universidad de Cádiz.

PASTRANA JIMÉNEZ, Lydia. Doctora en Historia y Arqueología Marítimas. Universidad de Cádiz.

PENALVA ACEDO, Jorge. Licenciado en Historia por la Universidad de Barcelona.

PERALES GARAT, Pedro. Capitán de fragata (reserva). Historiador y arqueólogo.

PÉREZ VILLALONGA, Francisco Javier. Capitán de Navío.

PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio. Catedrático del Departamento de Historia de América de la Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Sevilla.

PÉREZ-SEOANE GARAU, Pedro. Capitán de navío. Director de la Biblioteca Central del Cuartel General de la Armada.

PRATS MARÍ, José María. Capitán de navío (reserva). Profesor asociado del CESEDEN.

QUINTERO GONZÁLEZ, José. Doctor en Historia. UNED.

REICHERT, Rafal B. Doctor en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón. Académico correspondiente de la Real Academia de la Historia.

SANZ CAMAÑES, Porfirio. Profesor de Historia Moderna. Universidad de Castilla-La Mancha.

SAYANS GÓMEZ, Francisco. Investigador independiente.

SELLÉS GARCÍA, Manuel A. Catedrático de Historia de la Ciencia. UNED.

SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. Profesor. Universidad de Sevilla.

SURROCA CARRASCOSA, Alfredo. Académico de número de la Real Academia de la Mar.

TORRES SÁNCHEZ, Rafael. Catedrático de Historia e Historia Económica. Universidad de Navarra.

URQUIJO GOITIA, José Ramón. Historiador y profesor de investigación del CSIC.

VALDEZ-BUBNOV, Iván. Investigador Nacional SNI II. Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México.

VALLESPÍN GÓMEZ, Olga. Arqueóloga.

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

El conservadurismo innato del alma humana hace que muchos asuman, sin pensarlo mucho, que quienes se dedican a cuestiones históricas, como es la historiografía en la que se desempeña esta revista, deben utilizar herramientas históricas para hacer su trabajo. Nada más lejos de la realidad. Para producir el conocimiento del pasado, que es su cometido, la historiografía requiere de las herramientas más modernas. De hecho, cuanto más antiguo es el periodo a estudiar, más necesario es utilizar las técnicas más modernas y sofisticadas, como nos enseña cada día la arqueología. Y no solo hay que usarlas, y por tanto saber hacerlo, sino que hay que conocer sus virtudes, y sus peligros.

A ese respecto, asistimos hoy en día a la proliferación de herramientas de inteligencia artificial. La capacidad de la aplicación ChatGPT, último grito en su campo al alcance del público general, para hacer lo que tantos historiadores han hecho en el pasado, a saber, leer lo que está escrito y elaborar ensayos a partir de ello, es simplemente apabullante. Vaya quien quiera comprobarlo, porque no lo haya hecho hasta ahora, a su sitio en la red de redes, <https://openai.com>, y pídale que le escriba un ensayo sobre, por ejemplo, la Primera Vuelta al Mundo. Se lo hará casi al instante –lo escribirá literalmente ante sus ojos– con bastante pulcritud y mucha corrección, y una calidad que desde luego supera la capacidad de cualquier escolar. Naturalmente el producto no está a la altura de los historiadores profesionales, entre otras cosas porque los datos que se han puesto a su alcance son limitados, pero es cuestión de tiempo que les pise los talones. Tiene ya, en cualquier caso, una utilidad muy grande: puede utilizar este tipo de aplicación quien quiera saber cuál es la idea prevalente de casi cualquier cuestión, para saber dónde tiene que aplicarse más esforzadamente para corregir sus errores. En el caso del tema que hemos sugerido como ejemplo, la máquina le dirá, totalmente convencida, que Magallanes cambió la concepción imperante entonces de que la Tierra es plana, además de otros errores de igual o mayor calibre.

En esta línea de modernidad, pero siempre con el rigor científico por bandera, nosotros, por nuestra parte, estamos empeñados en conseguir que esta revista pueda transformarse en una publicación verdaderamente electrónica, requisito ya indispensable para ser calificada como científica, para poder competir con alguna posibilidad de éxito en el mundo de la moderna historia. Mientras tanto, como siempre, esperamos que guste el conjunto de artículos y secciones que forman el presente número. Creemos que son una panoplia de buenos trabajos, y garantizamos que son total y absolutamente humanos.

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 5 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

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

ESCRIBIENDO LA HISTORIA NAVAL EN LENGUAJE CONTABLE. CUENTA Y RAZÓN DEL JABEQUE *SAN ANTONIO* DE 1778

Fernando Ignacio GÓMEZ-JUÁREZ DE LA TORRE
Asociación Española de Historia Naval y Marítima
Recibido: 28/12/2021 Aceptado: 02/03/2022

Resumen

La supresión de la escuadra de galeras en 1748 supuso que los jabeques con base en Cartagena se convirtieran en la punta de lanza de la Real Armada en las operaciones de defensa costera, protección de convoyes y lucha contra el corso en el Mediterráneo.

Los contadores de navío eran los responsables en los buques de la Real Armada de la intervención, registro y control de los movimientos económicos que se produjeran a bordo. Entre sus obligaciones formales se encontraba el llevar puntualmente tres series de libros contables: los *Libros de pertrechos, artillería, armas y municiones*, los *Libros de víveres y medicinas*, y los *Libros de tripulaciones*. Los dos primeros recogían los movimientos de géneros y pertrechos; el tercero, los del personal embarcado.

El objetivo que se plantea este trabajo es describir el contenido de uno de los libros contables: el *Libro de tripulación*. Por medio del análisis de los registros del ejercicio de 1778 de uno de los jabeques con base en Cartagena, el *San Antonio*, se determinará cuál era el sistema de registro, la estructura

que seguían los asientos y la información que en ellos se recogía. Con ello se dará relevancia al contenido de la cuenta y razón a bordo como herramienta para escribir una parte de la historia naval

Palabras clave: historia de la contabilidad, Real Armada, Cartagena, jabeque, siglo XVIII.

Abstract

The suppression of the squadron of galleys in the mid-eighteenth century meant that the xebecs based in Cartagena became the spearhead of the Spanish Royal Navy in coastal defense operations, protection of convoys and fighting against the privateers in the Mediterranean.

The most important administrative personnel aboard the ships of the Spanish Royal Navy were the ship purser. They were responsible for the account and reason, having entrusted the tasks of intervention, accounting, and control of economic movements. Among the formal obligations that ship pursers' keepers had to comply was to carry punctually their annotations in three series of accounting books: the Books of ammunition, artillery, weapons and ammunition, the Books of foods and medicines, and the Muster Book. The first two were dedicated to the materials, the third to the personnel.

The objective is to describe the content of the Spanish Muster Books by the analysis of the records of the 1778 year of one of the xebecs based in Cartagena, San Antonio. It will be determined which was the accounting record system, the structure of the accounting entries, and the information contained in them. Accounting on board will be valued as a tool to write a part of Naval History.

Keywords: History of Accounting, Spanish Royal Navy, Cartagena, Xebec, 18th Century

Introducción

HASTA el siglo XVIII, las máquinas con mayor desarrollo tecnológico que la humanidad había construido eran los grandes barcos de guerra a vela. En el mar, cada uno de estos navíos formaba en sí mismo un micromundo aislado del resto de la humanidad, entre cuyas cuadernas toda una microsociedad interactuaba, en busca de un complejo equilibrio en aspectos militares, sociales, económicos, políticos, culturales, religiosos y técnicos¹.

(1) TORRES SÁNCHEZ, R.: *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, Desperta Ferro, Madrid, 2021, p. 282.

En los buques de las marinas de guerra del setecientos –también en los de la Real Armada española–, desde el mismo inicio de su construcción se iba formando día a día una historia diferente, pues cada unidad era única y distinta de las demás, aunque todas estuvieran construidas siguiendo unos mismos planos, tuvieran un mismo porte o en su fábrica se hubieran usado los mismos materiales. Tal como afirma el profesor Marchena Fernández², con la unión de las historias individuales de los navíos, fragatas y demás unidades menores se puede construir una parte de la historia de las marinas de guerra.

Sobre la base del anterior planteamiento, el presente artículo pretende hacer un acercamiento a la historia de la Real Armada desde un jabeque de la escuadra de Cartagena en 1778, el *San Antonio*; y, de entre las múltiples posibilidades de aproximación que se podrían utilizar, se recurrirá a la contabilidad, a través de sus libros contables o de «cuenta y razón», como eran conocidos en la terminología de la época.

El uso de la historia de la contabilidad es también una manera de hacer historia naval. Esta disciplina de la historia de la contabilidad no se limita a describir la evolución de las técnicas contables, sino que también ha de servir para conocer el marco en que estas se desarrollan, identificando las interacciones entre las estructuras del mundo contable y su entorno cultural, político y socioeconómico³. El uso de fuentes contables aporta, además de la riqueza intrínseca de los propios datos económicos, el que esta información hubiera tenido que adaptarse a reglas estrictas que la hacen tremendamente útil en trabajos históricos: registro, explicación, sucesión, interconexión y comprobación de la exactitud⁴.

El objetivo que plantea este artículo es describir el contenido de uno de los libros contables utilizados a bordo de los buques de la Real Armada del XVIII, el *Libro de tripulación*. Para ello se ha de determinar cuál era el sistema de registro, la estructura que seguían los asientos, y la información que en ellos se contenía. Esto ha de servir para comprobar la validez de esta fuente como apoyo a estudios de historia naval.

El centrar el enfoque del presente trabajo en un jabeque no es casual. Estas unidades de la Real Armada son ideales para un estudio como el que se pretende acometer, pues las misiones que les son asignadas hacen que su servicio de mar sea constante y que, por tanto, sus contabilidades registren

(2) MARCHENA FERNÁNDEZ, J., y CUÑO BONITO, J. (eds.): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823* II (3 vols.), Doce Calles, Sevilla, 2018, p. 17.

(3) HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: «La Historia de la Contabilidad, vía privilegiada de aproximación a la investigación histórica. Cuentas de los fondos recibidos por la Factoría General de los Reinos de España para financiar la guerra de Felipe II contra el papa Pablo IV y Enrique II de Francia (1556-1559)», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 7, núm. 13 (2010), p. 10; MCBRIDE, K.: «Minding their Ps and Qs; the Royal Navy purser and accounting and governance, 1731-1808», *Accounting History*, vol. 24, núm. 3 (2019), p. 7.

(4) HERNÁNDEZ ESTEVE: «Palabras de agradecimiento de Esteban Hernández por el homenaje de que fue objeto en el X Encuentro de Historia de la Contabilidad celebrado en Las Palmas de Gran Canaria los días 13 y 14 de octubre de 2016». *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 13, núm. 25 (2017), p. 168.

una gran casuística, mucho mayor que otras unidades de mayor porte que permanecían más tiempo en puerto.

Este artículo se basa fundamentalmente en fuentes primarias. Como paso previo al trabajo de campo se ha debido hacer una síntesis de la normativa vigente (principalmente ordenanzas y reales órdenes). Los libros contables del jabeque *San Antonio* que se han consultado se conservan en el Archivo Naval de Cartagena y el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán. En este último también se ha obtenido la hoja de servicios del capitán de navío Joaquín Zayas y los registros de las consignaciones recibidas por el departamento de Cartagena.

En cuanto a las fuentes secundarias manejadas, quienes han tratado el tema contable en la Real Armada del siglo XVIII lo abordan principalmente desde una perspectiva teórica. Tal es el caso de Hernández Esteve⁵, quien hace un exhaustivo repaso de la normativa que habían de seguir los escribanos de navío de comienzos del siglo XVIII; por su parte, Guzmán Raja, en un artículo complementario del anterior, trata la contabilización de las provisiones en la Real Armada⁶. Estos dos trabajos tienen un estudio de caso en un artículo firmado por Blasco Leante, el propio Gómez Raja y Montoya Chinchilla, quienes analizaron los aspectos contables en la rendición de cuentas de la expedición de canje de cautivos de 1768-1769⁷.

A Luis María de Salazar (1814) se le atribuye la obra *Juicio crítico sobre la Marina Militar de España*, en la que expone una visión crítica de los males que aquejaban a la Real Armada de comienzos del XIX y donde delimita los orígenes de aquellos. En ella dedica una carta completa (la vigésima) al «Análisis y examen particular de la cuenta y razón de los baxeles». El autor habla con conocimiento de causa pues, aparte de ser contemporáneo del momento histórico sobre el que trata, fue intendente del departamento de Ferrol y llegó a ocupar la Secretaría de Marina en la década de 1820⁸.

Para ubicar a los contables embarcados dentro de la estructura administrativa de la Real Armada, se puede acudir a la monografía *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, de Saralegui Medina (1867). También, dentro de un ámbito temático mayor que abarca el área económi-

(5) «Administración y contabilidad de los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735». *Revista Memoria*, vol. 11 (2004), 1881-1886.

(6) GUZMÁN RAJA, I.: «Normativa contable en la Armada española durante el periodo 1700-1850. Especial referencia a la administración de provisiones», *De Computis. Revista española de Historia de la Contabilidad*, núm. 5 (2006), 65-146.

(7) BLASCO LEANTE, J.E.; GUZMÁN RAJA, I., y MONTOYA CHINCHILLA, J.L.: «La Administración de la Armada española en el siglo XVIII. El caso de la expedición a Argel de 1768 para el canje de cautivos», *ibídem*, vol. 8, núm. 15 (2011), 3-74.

(8) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Luis María de Salazar, capitán de navío y ministro de marina», *XXXIV Jornadas de Historia Marítima: «La Armada y sus hombres en un momento de transición»*. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* (2007), 115-127.

co-administrativa de todas las fuerzas armadas, está el trabajo de Antonio Raquejo Alonso⁹; por su parte, Gómez Juárez de la Torre aporta un estudio de historia comparada sobre las tareas y responsabilidades que los contables embarcados tenían en las tres Marinas más importantes del XVIII (España, Francia e Inglaterra)¹⁰.

Sobre los aspectos jurídicos de la Real Armada del XVIII existen numerosos trabajos que permiten conocer cuáles eran las normas y la evolución que sufrieron¹¹. Por último, entre otros trabajos genéricos sobre la Armada del setecientos que tratan tangencialmente el tema contable, se han de destacar la obra de Merino Navarro *La Armada española en el siglo XVIII* (1981) y dos estudios de reciente publicación: *Vientos de guerra*¹², poligrafía en tres tomos donde se analiza esta institución desde diferentes puntos de vista y disciplinas, e *Historia de un triunfo*, de Rafael Torres Sánchez, donde se recoge un estudio global sobre la Real Armada del XVIII.

El San Antonio y la 3.^a escuadra de jabeques del capitán de navío Joaquín Zayas

Una de las constantes de la Edad Moderna en España fue el continuo estado de guerra contra las regencias berberiscas del norte de África. Este conflicto permanente drenó las cuentas de la Monarquía, tanto de una manera indirecta –por el sobrecoste que suponía para los armadores contratar un personal extra para la protección de sus barcos; las pérdidas que se sufrían por capturas de pesqueros y mercantes; los cuantiosos rescates que habían de pagarse, o la misma despoblación y falta de actividad de las regiones costeras– como directa, toda vez que la Real Hacienda, en este eterno conflicto, debió hacer importantes desembolsos en la vigilancia y protección de las costas, para mantener en estado de alerta un gran número de embarcaciones que alejaran a piratas y corsarios del territorio nacional y las rutas comerciales¹³.

La lucha contra la piratería berberisca en el XVIII fue una labor conjunta entre la iniciativa pública y la privada. El lado privado participaba activa-

(9) RAQUEJO ALONSO, A.: *Historia de la administración y fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 1992.

(10) «Accountants on board the Eighteenth-Century Navies: Spain, France, and England», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 19, núm. 1 (2022), 22-52.

(11) Remitimos al lector a los siguientes autores y obras, que encontrará en la bibliografía: FERNÁNDEZ NÚÑEZ: 1973, 1973b, 1974a, 1974b, 1974c, 1974d, 1974e; SALAS LÓPEZ: 1992; ALÍA PLANA, SÁNCHEZ PRIETO y ALÍA PLANA: 1997; CORRALES ELIZONDO: 2001; GUIMERÁ RAVINA y GARCÍA FERNÁNDEZ: 2008; DOMÍNGUEZ NAFRÍA: 2011.

(12) MARCHENA FERNÁNDEZ, J., y CUÑO BONITO, J. (eds.): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*.

(13) BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F. de: «El poder marítimo en la concepción del marqués de la Ensenada», *II Jornadas de Historia Marítima: «La Marina de la Ilustración»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988, 5-21, p. 11.



Ilustración 1. *Antonio Barceló, con su jabeque correo, rechaza a dos galeotas argelinas (1736)*, de Ángel María Cortellini y Hernández. (FUENTE: Museo Naval de Madrid)

mente por medio de patentes de corso¹⁴; en el público, la Monarquía mantuvo encomendadas las labores de vigilancia costera y escolta de convoyes a las galeras hasta 1748, año en que la escuadra fue disuelta¹⁵. Entre las embarcaciones que sustituyeron a las galeras destacarían por su eficiencia los jabeques.

La Real Academia Española define ‘jabeque’ como una «embarcación costanera de tres palos, con velas latinas, que también solía navegar a remo». Esta definición se complementa con otras más exhaustiva que aporta Fondevila Silva¹⁶, para quien el jabeque era una

«embarcación mediterránea empleada en el comercio, en el corso particular y en la Real Armada. El casco llevaba un espolón, prolongado por un botalón, y una popa lanzada, de aletas o de levita. Arboladura de tres palos con aparejo latino, aunque las embarcaciones dedicadas al corso modificaron su aparejo introduciendo las velas cuadras, por ser más adecuadas a la maniobra de combate. Así los corsarios particulares utilizaban frecuentemente el aparejo de velachero, la Armada aparejaba de polacra los jabeques grandes (...) y de bergantina los pequeños».

(14) PONS VILA, J.F.: «Contribución al estudio del corsarismo menorquín en el setecientos. El viaje del jabeque *San Antonio de Padua* a las órdenes del capitán Francesc MasPOCH (1780)», *Mayurqa* (1985), 233-246, p. 232.

(15) FONDEVILA SILVA, P.: *Evolución y análisis de las galeras de los reinos peninsulares (siglos XII-XVIII)*. *Construcción, dotación, armamento, aparejos y tácticas* (tesis inédita), Universidad de Murcia, Murcia, 2018, p. 301.

(16) ÍDEM: *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, Fundación Séneca, Murcia, 2011.

Se considera el jabeque una embarcación muy veloz y manejable, con un tamaño y porte similar a una fragata y unas propiedades náuticas que hacían muy ventajosa su utilización en un entorno como el Mediterráneo, ya que su poco calado permitía acercarla mucho a la costa; sus velas latinas mejoraban la ceñida sobre los buques de aparejo redondo, y su pequeño francobordo la hacía recomendable para aguas tranquilas como las mediterráneas. Este tipo de buque no era una embarcación manca, ya que utilizaba remos para operaciones puntuales (ilustración 1).

El jabeque era una embarcación muy utilizada para el corso tanto por las regencias berberiscas como por el reino de Marruecos –incluso la empleaban los ingleses con base en Mahón¹⁷. Los ataques de corsarios fueron combatidos por la Monarquía Española con el mismo tipo de embarcación; y así, en la base naval de Cartagena fondeaban dos escuadras de jabeques.

El 20 de enero de 1778, en el marco de los preparativos ante la inminente entrada de España en la guerra de las Trece Colonias, se formó una tercera escuadra de jabeques en Cartagena¹⁸, a la que fueron asignadas tres unidades (el *San Antonio*, el *Virgen del Pilar* y el *San Sebastián*) y que se puso al mando del capitán de fragata Joaquín de Zayas.

Joaquín Zayas y Echeverry fue el ejemplo tipo de un marino ilustrado que combinó durante su carrera puestos militares, científicos y administrativos. Nacido en 1741 en Málaga¹⁹, ingresó en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz en 1756, para ser nombrado alférez de fragata en febrero de 1760. Como miembro del Cuerpo General participó en acciones navales como el real transporte de Carlos III y su familia desde Nápoles a España, la lucha contra el corso argelino, el bloqueo de Mahón y Gibraltar durante la guerra con Inglaterra de 1779 a 1783, las expediciones de castigo a Argel en 1783 y 1784, etc. Desempeñó algunos puestos en tierra, como la mayoría general del departamento de Cartagena (interinamente), la dirección del Cuerpo de Pilotos de Cartagena (1787), o una plaza dentro de la junta económica del departamento de Cádiz (1797)²⁰. Zayas tuvo que ser un hombre de acción y no debía de encontrarse a gusto en los puestos burocráticos, como se demuestra por las peticiones para ostentar un mando embarcado en 1790, y el mando de una fragata mercante en 1804²¹. Falleció en Cartagena el 29 de marzo de 1808, habiendo alcanzado el grado de jefe de escuadra²².

(17) PONS VILA, p. 234; MARTÍN CORRALES, E.: «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norteafricano en el siglo XVIII», *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 9 (1987), 25-40.

(18) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Consignaciones, Asuntos Particulares, leg. 7197.

(19) PAVÍA Y PAVÍA, F. de P.: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868* III, Imprenta de F. García y C.^{ía}, Madrid, 1873, p. 925.

(20) AGMAB, Secretaría de Marina, Cuerpo General, exp. personal de Joaquín de Zayas y Echeverri.

(21) *Ibidem*.

(22) PAVÍA Y PAVÍA: t. III, p. 926.

El 20 de enero de 1778, Zayas fue nombrado comandante de la 3.^a escuadra de jabeques. En ese momento se encontraba al mando de la fragata *Santa Lucía*. El 1 de abril, habiendo arreglado sus asuntos en Cádiz, base de su anterior destino, partió en dirección a Málaga, donde había de encontrarse con el *San Antonio*²³, una embarcación de 28 cañones construida en Mallorca en 1774. El 9 de abril izaría su insignia en él, para permanecer a bordo hasta el 20 de enero de 1779, cuando cedió el mando al brigadier Antonio Barceló a fin de pasar destinado al *Catalán*, otro jabeque recién botado, en este caso de 34 cañones.

Este tiempo en que el capitán de navío Joaquín de Zayas estuvo al mando del *San Antonio*, insignia de la 3.^a escuadra de jabeques de Cartagena, delimitará el marco cronológico del presente trabajo.

Los contadores de navío y la contabilidad a bordo de los buques de la Real Armada en el siglo XVIII

Ya desde comienzos de siglo, los máximos responsables de la marina de guerra, sobre todo Patiño, pusieron el mayor empeño en organizar el área administrativa de la Real Armada²⁴. En este sentido, en el primer tercio de siglo se emitieron una sucesión de ordenanzas, reales órdenes y normas de menor entidad que afectaron a los contables, como la instrucción de 1717²⁵, las ordenanzas recapitulativas de 1725 o las ordenanzas de 1735²⁶. Desde este momento hay un vacío normativo en aspectos contables hasta la publicación de las ordenanzas de pertrechos²⁷ e ingenieros²⁸ en 1772, ya que en las Ordenanzas de 1748²⁹ no se llegó a publicar el tomo dedicado al área administrati-

(23) AGMAB, Secretaría de Marina, Cuerpo General, exp. personal de Joaquín de Zayas y Echeverri.

(24) SARRALEGUI Y MEDINA, L. de: *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, Imp. de Ricardo Pita, Ferrol, 1867, p. 67; CRESPO SOLANA, A.: «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII», *Trocadero*, núm. 6-7 (1995), 35-49, p. 36; GUZMÁN RAJA: 2006, p. 68; PULIDO BUENO, I.: *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998.

(25) Cuyo título es «Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de Marina de España y ha de tener fuerza de Ordenanzas hasta que su Magestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse» (en adelante, Instrucción de 1717).

(26) Cuyo título es «Ordenanza e instrucción de escribanos y maestros de vageles de el rey formada para la cuenta y razón que se debe llevar a sus bordos en viaje y en puerto» (en adelante, Ordenanza de 1735). HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: «Administración y contabilidad de los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735», *Revista Memoria*, vol. 11 (2004), 1881-1886, pp. 30ss.

(27) Cuyo título es «Ordenanza de S.M. para el mejor método de conservar los pertrechos de los bajeles de la Real Armada y mando militar de los Arsenales de Marina» (en adelante, Ordenanza de pertrechos de 1772).

(28) Cuyo título es «Ordenanza de S.M. para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina en los Departamentos y a bordo de los navíos de guerra». (En adelante Ordenanza de Ingenieros de 1772).

(29) Cuyo título es «Ordenanza de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada de Naval» (en adelante, ordenanza de 1748).

vo-económica³⁰. La ordenanza de arsenales de 1776³¹ se limitó a compilar las dos ordenanzas de 1772, añadiendo algunas puntualizaciones. Habrá que esperar a final de siglo para que las Ordenanzas generales de la Armada³² traigan una recopilación de todas las normas vigentes hasta 1793, con grandes avances en «policía, economía y disciplina»³³.

En los buques de guerra, dos figuras del Cuerpo del Ministerio se repartían el trabajo administrativo: los maestros de jarcia, que debían velar por el cuidado y custodia de géneros y pertrechos, y los contadores de navío, anteriormente conocidos como escribanos de navío o escribanos del rey, encargados de la intervención, control y registro de los movimientos económicos. Estos últimos serían los responsables de llevar la contabilidad a bordo, y habían de «ser sujetos capaces de saber cuidar de todo lo perteneciente a la Real Hacienda, interviniendo en todo lo que puede tener interés formal o futuro» (Ordenanza de 1725, cap. xxxi, art. 1).

Con la entrada en vigor de la ordenanza de pertrechos de 1772 (tít. vii, art. 167), se extinguió el puesto de maestro de jarcia, cuyas tareas se encargaron a los contadores de navío. No obstante, lograr que esta norma fuera efectivamente aplicada no fue fácil, pues los legisladores hubieron de instar a su cumplimiento en momentos posteriores y mediante normas de diferente rango, como la real orden de 13 de agosto de 1775³⁴ y la Ordenanza de Arsenales de 1776 (trat. 1.º, tít. vii, art. 206).

Las cubiertas de los navíos españoles del xviii no fueron ajenas a la realidad social y a las luchas de poder que existían en la Marina. La guerra entre la Espada y la Pluma, entre militares y ministeriales, también se veía reflejada en la microsociedad existente en navíos y fragatas. La evolución de las funciones de los contables de a bordo es la muestra palpable de la victoria que poco a poco obtuvo el Cuerpo General sobre el del Ministerio en esta incruenta guerra. La obligación de los contadores de navío (ministeriales) de informar a los oficiales de detall (militares) que regía en las ordenanzas de 1748 (trat. 1.º, tít. v, art. 10) se transformó en deber de obediencia en las de pertrechos de 1772 (tít. vii, art. 186), y a finales de siglo, en las de 1793, se dio al oficial de detall más fuerza sobre el área económica, cediéndole la intervención y control de cuanto se recibía y consumía a bordo (Ordenanzas de 1793, trat. 3.º, tít. ii, arts. 1 y 4).

(30) CORRALES ELIZONDO, A.: «Las ordenanzas de la Armada», *XXIII Jornadas de Historia Marítima*, «Trafalgar: marco doctrinal y científico». Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 38 (2001), Madrid, 83-103, p. 89.

(31) Cuyo título es «Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina» (en adelante, ordenanza de arsenales de 1776).

(32) Cuyo título es «Ordenanzas generales de la Armada Naval. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas de mar» (en adelante, ordenanza de 1793).

(33) GUIMERÁ RAVINA, A., y GARCÍA FERNÁNDEZ, N.: «Un consenso estratégico: las ordenanzas navales de 1793», *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 2, núm. 54 (2008), 43-81, p. 5.

(34) Archivo Naval de Cartagena (ANC), Reales Ordenes, caja 2208.

Los contadores de navío se seleccionaban entre hijos de familias decentes, de vida regular y asentada, con una mínima instrucción. Únicamente debían saber leer, escribir, contar y tener formación de letra, conocimientos que debían acreditar mediante un examen ante el contador principal³⁵. Se entendía que sus labores requerían un bagaje eminentemente práctico, que había de ser adquirido y perfeccionado con el ejercicio de su profesión³⁶. La edad de acceso estaba comprendida entre los veinte y los veinticinco años (Ordenanzas de 1725, cap. XXXI, art. 5), aunque se permitía el acceso con edad inferior³⁷.

Los contadores de navío, como personal del Cuerpo del Ministerio, respondían ante los intendentes de Marina a través de los contadores principales. Dentro de las contadurías eran considerados personal del más bajo nivel, y se solía recurrir a su ayuda solo en casos de necesidad y siempre que tuvieran buenas cualidades³⁸.

A bordo, los contadores de navío estaban mejor considerados; formaban parte de los oficiales mayores y, como tales, gozaban del derecho a estar en la cámara de oficiales, aunque no tenían asegurado el disponer de un camarote propio, ya que hasta el alférez más moderno o los guardiamarinas habilitados tenían preferencia de elección sobre ellos (Ordenanza de 1748, trat. 3.º, tít. v, art. 11). Su día a día era complicado; a la falta de un lugar fijo y cómodo para trabajar, se unía la escasa seguridad para sus documentos, que se limitaba a la propia de la cámara de oficiales, la cual, por ejemplo, desaparecía en caso de zafarrancho de combate.

Entre las funciones que tenían encomendadas los contadores de navío, junto a la intervención y control, se encontraba la de llevar la contabilidad (cuenta y razón) a bordo. El sistema o método contable de uso habitual en la Administración española del siglo XVIII en general, y en la Real Armada en particular, era el cargo y data o partida simple³⁹, el cual consiste en registrar en anotaciones que dan justificación a la responsabilidad que recibe un sujeto al que se le encomienda un encargo (cargo); y la satisfacción, respuesta o excusa del cargo hecho (data)⁴⁰. El contador de navío era, pues, el contable que realizaba los asientos en los libros por los que se había de dar justificación a la

(35) BLASCO LEANTE y otros, p. 10.

(36) [SALAZAR Y SALAZAR, L.M.]: *Juicio crítico sobre la Marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, Ricardo Pita, Ferrol, 1814, cap. xx, p. 124.

(37) ANC, Reales Órdenes, caja 2215, real orden de 3 de junio de 1785.

(38) Un ejemplo: «Respecto de que los contadores (...) puedan como que escriban bien ocupar los huecos de oficiales supernumerarios podrá reducirse esta clase cuanto convenga, pero no enteramente». ACN, Reales Órdenes, caja 2192, escrito del intendente de 28 de julio de 1756.

(39) HERNÁNDEZ ESTEVE: «Renacimiento del pensamiento contable español», en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Ricardo (dir.): *VI Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad. Valladolid, 5 a 7 de noviembre de 2008*, Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas, 2009, p. 10.

(40) VILLALUENGA DE GRACIA, S.: «Aproximación a los fundamentos contables, legales y morales del método de cargo y descargo o data por el que se rendían cuentas», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 10, núm. 19 (2013), 76-93, p. 90.

Tesorería de Marina –o, a un nivel superior, a la Real Hacienda– del destino del dinero que se le había confiado, en virtud de cada uno de los apuntes contables.

La contabilidad registrada por el método de cargo y data o partida simple se caracteriza por el uso de múltiples libros auxiliares⁴¹. En la Real Armada, los libros utilizados a bordo se dividían en tres series: *Libros de pertrechos, artillería, armas y municiones, Libros de víveres y medicinas y Libros de tripulaciones*.

En los Libros de pertrechos, artillería, armas y municiones se debían asentar las existencias y los movimientos de todos los efectos, aparejos, arboladuras, velamen, artillería, armamento, pólvora, municiones y bienes de cualquier clase embarcados por el motivo que fuese, a excepción de los alimentos y productos del cirujano, que se anotaban en los Libros de víveres y medicinas⁴².

En los Libros de tripulaciones se llevaba el registro de los miembros de la dotación y de otras personas que estuvieran a bordo. Servían para el control de presencia (embarque, desembarque o cualquier otra incidencia que pudiera ocurrir), con vistas al cálculo de los sueldos y de las raciones de víveres. Las liquidaciones de salarios debían hacerse por las contadurías en los departamentos; por esta razón, Luis María de Salazar⁴³ afirma que el trabajo de cuenta y razón de los contadores de navío se limitaba a la parte de la *razón*, siendo la *cuenta* realizada por los oficios principales. La información contenida en los Libros de tripulaciones del jabeque *San Antonio* en 1778 es la que se estudiará en el presente trabajo.

Los Libros de tripulaciones estaban formados por tres tomos diferentes (Ordenanza de 1725, cap. v, art. 18), dependiendo del cuerpo al que perteneciera la persona titular del asiento:

- Libro de plana mayor y tripulación, para personal del Cuerpo General, el Cuerpo de Ingenieros y el Cuerpo del Ministerio, así como para los oficiales de mar, artilleros, marineros, grumetes, pajes, etc.;
- Libro de tropa de infantería, para el Cuerpo de Batallones de Marina;
- Libro de tropa de artillería, para el Cuerpo de Brigadas de Artillería de Marina.

Los libros eran válidos para el tiempo en que el buque estuviera armado o en campaña, y los existentes a bordo eran copias de las listas matrices levantadas por los oficios principales en las contadurías de los departamentos. Adicionalmente, se debían llevar otros documentos, conocidos como «Relaciones de novedades» o «Cuadernos de novedades», donde se registraban las

(41) DONOSO ANES, A.: «Doctrina contable del siglo XVIII y su influencia en los proyectos de reforma contable de la época», *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. 32, núm. 118 (2003), 797-832, p. 820.

(42) BLASCO LEANTE y otros, p. 11.

(43) Cap. xx, p. 90.

altas, bajas, cargos, abonos y otras noticias. Esta división en tres libros no es casual pues, estando la administración en tierra dividida también de esta forma, así se facilitaba su integración en la cuenta y razón de los departamentos cuando el navío llegaba a puerto⁴⁴.

En caso de viajes largos, las listas iban cerradas y selladas, y debían ser entregadas sin violar sus precintos, junto con los pliegos de novedades, al encargado del Cuerpo del Ministerio a la llegada a nuevo puerto. El funcionario con destino en tierra era el encargado de pasar las anotaciones a los libros.

Los Libros de tripulación del jabeque *San Antonio* en 1778

Los Libros de tripulación del jabeque *San Antonio* se conservan en el Archivo Naval de Cartagena⁴⁵ y en el General de la Marina Álvaro de Bazán⁴⁶. Estos últimos proceden de una copia enviada por la contaduría de Cartagena a la escuadra de bloqueo de Gibraltar durante la guerra de 1779 a 1783. Todos son libros matrices originales, para su uso en las contadurías. En el Álvaro de Bazán también se conservan algunos Cuadernos de novedades.

Los Libros de tripulación del jabeque *San Antonio* de 1778 están formados por pliegos de papel tamaño folio, cosidos y protegidos con una cubierta de pergamino (ilustración 2).

Los asientos de la dotación del *San Antonio* se recogen en tres volúmenes, destinados, según rezan sus respectivas cubiertas, a

1. *Tripulación*, para los oficiales mayores y de mar, artilleros, marinería, grumetes, pajes, criados y aventureros;
2. *Guarnición*, para el personal de Batallones de Marina;
3. *Tropa de brigadas de artillería*.

En ellos se anotaron los asientos del personal embarcado con preferencia de clase (Ordenanza de 1725, cap. v, art. 18), es decir, los que se encontraran en un nivel superior de la escala de la Real Armada debían preceder en las anotaciones a los de menor rango.

Se utilizará el Libro de plana mayor y tripulación, que en el jabeque *San Antonio* en 1778 se encabeza con el título de «Tripulación», para describir el formato que seguían los asientos y la información que contienen.

Este libro se encontraba dividido por agrupaciones, en cada una de las cuales se reunía a los miembros de la tripulación con puestos de similar categoría u oficio. A todos los miembros de la dotación se les hacía el correspon-

(44) Para más información sobre las estructuras administrativo-contables en los departamentos de Marina del siglo XVIII, véanse TORRES SÁNCHEZ (2012b, 2012a, 2021) y GÓMEZ JUÁREZ DE LA TORRE (2020).

(45) ANC, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054.

(46) AGMAB, Buques de la Armada, sign. 8118-268.

diente asiento, dentro de su respectiva agrupación y siguiendo un riguroso orden jerárquico. En estos asientos se anotaban las incidencias o asuntos de interés que acaecieran (hospitalizaciones, pagos de salarios, traslados, ascensos, etc.). Todas las anotaciones seguían el formato contable por el sistema de cargo y data o partida simple.

El libro del *San Antonio* de 1778 se encontraba dividido en nueve agrupaciones:

1. Oficiales mayores
2. Oficiales de mar
3. Artilleros de mar
4. Marineros
5. Grumetes
6. Pajes
7. Criados del comandante
8. Criados de los oficiales
9. Aventureros.

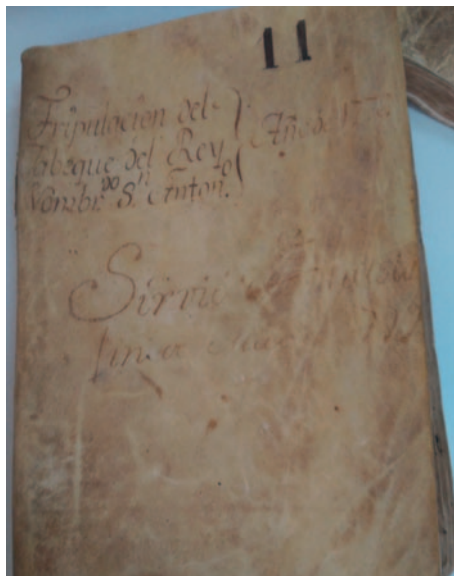


Ilustración 2. Libro «Tripulación del Jabeque del Rey nombrado *San Antonio*. Año 1778» (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054)

La estructura e información contenida en los asientos variaban según la categoría del miembro de la tripulación, de manera que la que se ofrecía en el caso de los oficiales mayores era diferente de la de los oficiales de mar, marineros y otros miembros de la dotación.

Información contenida en los asientos de los oficiales mayores

Para describir la información que se incluía en los asientos de los oficiales mayores, se tomará como ejemplo la que el responsable de la cuenta y razón a bordo y, por tanto, de llevar este libro (el contador supernumerario Santiago de la Quadra), registró en su propio asiento (ilustración 3).

Todos los oficiales mayores disponían de un folio completo con sus dos caras para su respectivo asiento, lo que suponía, como se verá más adelante, un espacio sensiblemente mayor que el reservado al resto de los miembros de la tripulación.

La información se organizaba en un encabezado y dos columnas de anotaciones donde, por orden cronológico, se iban haciendo los apuntes, empezando por la columna de la izquierda. En caso de que el espacio fuera insuficiente, se hacía una marca al final del último apunte, que se repetía en el lugar en que se continuara el asiento, donde se seguía el mismo formato.

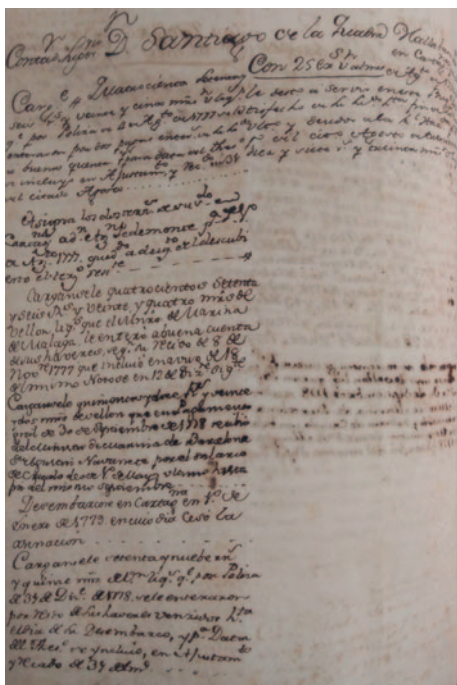


Ilustración 3. Hoja del contador supernumerario Santiago de la Quadra. (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

En el encabezado aparecían los datos del asiento que se aperturaba:

- centrado y con la letra de mayor tamaño el nombre del titular: «Don Santiago de la Quadra»;
- a la izquierda del nombre, y con una letra de un tamaño intermedio, el grado militar o administrativo al que pertenecía, en este caso «contador supernumerario»;
- bajo el nombre, e iniciando la escritura a mitad de página, se anotaba el sueldo bruto que le correspondía: «con 25 escudos de vellón al mes»;
- a la derecha del nombre se informaba de las incidencias anteriores al inicio del asiento: «Hallábase destinado en Cartagena y el 4 de agosto de 1777 se le destinó a servir en este buque. Habiéndole satisfecho de su sueldo hasta fin de julio último y deudor a la Real Hacienda por 1.º del citado agosto de trescientos diecisiete reales y treinta maravedíes de vellón».

Bajo el encabezado, y en dos columnas, se informaba de cuanto acaeciera a bordo que estuviera relacionado con el titular. En función del contenido de la información que incluían, se pueden distinguir dos tipos de apuntes:

- registros de razón. Eran anotaciones que no suponían movimientos de dinero pero que servían de apoyo a cálculos posteriores o daban información adicional a la cuenta. Por ejemplo, en una de las anotaciones del asiento de Santiago de la Quadra se da noticia de las instrucciones que tenía de cómo repartir su remuneración desde agosto de 1777. Dos terceras partes se dejaban para cobrar en puerto por su familia; el tercio restante había de servir para saldar una deuda que mantenía con la Real Hacienda: «Asigna los dos tercios de su sueldo a don Agustín Pedemonte para desde 1º de agosto 1777 quedando a descuento del descubierto el tercio restante»;
- registros de cuenta y razón. En los que se anotaban los movimientos de dinero que había tenido la cuenta. Siguen el siguiente formato:

- siempre van precedidos de la fórmula «cárguesele», por la que se indicaba que se había hecho entrega de una cantidad de dinero. Esta era neta de todas las retenciones o descuentos que se le hubieran de hacer. En una contabilidad por partida simple, este movimiento representa el cargo. La data no se anotaba explícitamente en el libro, sino que se infería de la información del encabezado;
- tras el «cárguesele» se anotaba la cantidad, la fecha en que se hacía entrega, el motivo que la originaba, y la persona o la revista en la que se entregaba. Por ejemplo, en una de las anotaciones del asiento de Santiago de la Quadra, se le hace una entrega de dinero que se registra de esta forma: «Cárgansele cuatrocientos setenta y seis reales veinticuatro maravedíes de vellón líquidos que el ministro de marina de Málaga le enteró a buena cuenta de sus haberes, según su recibo de 8 de noviembre de 1777 que incluyó en el aviso de 18 del mismo. Notose el 12 de diciembre siguiente».

Los asientos se cerraban con un último apunte de ajustamiento, en el que se determinaba el alcance de la cuenta, es decir, si el interesado quedaba como deudor o acreedor, o bien si estaba en paz con la Tesorería de Marina/Real Hacienda. En el ejemplo de Santiago de la Quadra, la cuenta termina con este apunte: «Cárgansele setenta y nueve reales y quince maravedíes de vellón líquidos que por póliza de 31 de diciembre de 1778 se le enteraron por recibo de sus haberes vencidos hasta el día de su desembarco, y para data del tesoro se incluyó en ajustamiento y recado de 31 del mismo».

Información contenida en los asientos de oficiales y artilleros de mar, marineros, grumetes, pajes, criados y aventureros

Para estos miembros de la tripulación, los asientos disponían de menos espacio, ya que en cada página se incluían dos registros, uno a comienzo y otro a mitad de página (ilustración 4).

El formato era similar al de los oficiales mayores, con un encabezamiento y unos apuntes estructurados en dos columnas con anotaciones por orden cronológico.

La información que se incluía en el encabezado difería de la de los oficiales mayores. Centrado, aparecía el nombre de la cuenta; a su izquierda, el empleo; a su derecha se incluían las incidencias anteriores al inicio del asiento, y debajo se informaba de algunos datos de carácter personal, fundamentalmente por motivos de seguridad y con objeto de poder identificar al titular en el momento de tenerlo delante, para evitar que alguien ajeno pudiera acceder indebidamente a los derechos que de esta cuenta se derivaban. Por ello, en cada asiento se debía informar del nombre, padre, patria y señas (Ordenanza de 1725, cap. v, art. 18); para ello se añadían las fórmulas «hijo de...» junto al

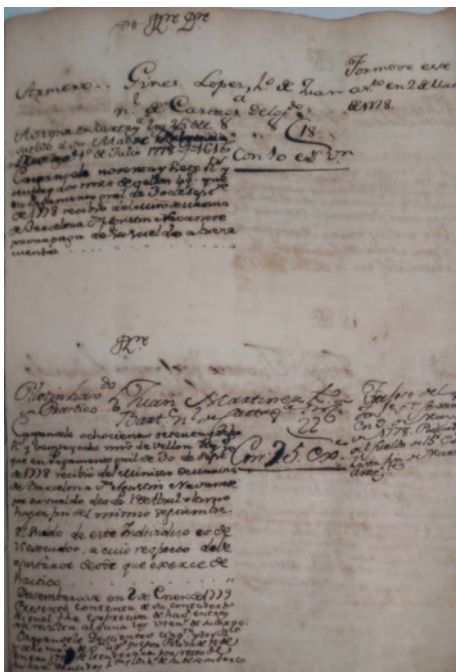


Ilustración 4. Hoja de oficiales de mar del jabeque *San Antonio*. (FUENTE: ANC, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

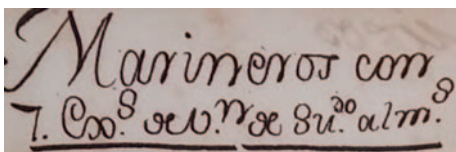


Ilustración 5. Encabezado de asientos de marineros en Libros de tripulaciones del jabeque *San Antonio*. (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

nombre del padre, «natural de...» y población de origen, y una pequeña descripción física.

Los sueldos, que se anotaban de forma individual, para los oficiales mayores, en los encabezamientos, en el caso de estos grupos también podía consignarse de forma genérica al inicio de cada agrupación y servían para todos los asientos en ella incluidos. Por ejemplo, en la ilustración 5 se muestra el título de la agrupación de marineros, donde se indica: «Marineros con 7 escudos de vellón de sueldo al mes», que afectaba a todos los asientos subsiguientes.

Bajo el encabezado, y en dos columnas, de forma similar a como se realizaba en el caso de los oficiales mayores, se informaba de cuanto acaeciera a bordo que estuviera relacionado con el titular, ya fueran en apuntes de razón (sin cantidades monetarias) o de cuenta y razón (con cantidades monetarias).

Una de las funciones principales del Libro de plana mayor y tripulaciones era servir como guía para el cálculo del pago de salarios y en las revistas de pagamenta. Las revistas en los ejércitos del XVIII consistían en «la reseña o confrontación legal y exacta que se hacía cada mes del número efectivo de los jefes, oficiales y soldados de que constaban los cuerpos del ejército para abonarles el haber en dinero y especies de provisión que correspondía a cada uno según los reglamentos o las ordenes

particulares que se hubiesen comunicado»⁴⁷.

En el caso de las tripulaciones de los navíos de guerra, las revistas no solían ser mensuales, sino que se hacían una vez que el buque tocaba tierra, ya

(47) CANGA ARGÜELLES CIFUENTES, J.: *Diccionario de Hacienda, con aplicación a España II*, Imprenta de Marcelino Calero y Portocarrero, Madrid, 1834, p. 526.

que en los barcos no se llevaba dinero en efectivo y los salarios se abonaban en puerto.

En las revistas, todos los miembros de la tripulación, independientemente de cuál fuera su rango, se presentaban ante un miembro de la contaduría, que anotaba sobre su nombre una «marca de revista». Esta era un signo distintivo –generalmente, una letra mayúscula ornamentada con alguna filigrana o con barras horizontales o verticales que la cruzaban– que servía para diferenciar las casuísticas que pudieran acacer. Cada revista tenía sus marcas distintivas.

Un resumen de las revistas, los conocidos «Pies de lista», se insertaba en las últimas páginas del Libro de tripulación (ilustración 6).

En los Pies de lista, siguiendo el orden jerárquico de las agrupaciones, se informaba del número de presentes y el montante que importaban sus salarios. Junto a él, un texto explicativo detallaba dónde, cuándo y cómo se había realizado la revista y los resultados de esta.

La revista pasada en el jabeque *San Antonio*, en enero de 1779, por don Manuel Zalvide, ilustre miembro del Cuerpo del Ministerio que llegaría a ser intendente interino del departamento de Cartagena, y quien donó la Colección Zalvide –que actualmente se conserva en el Archivo del Museo Naval de Madrid⁴⁸, relata lo siguiente:

«A bordo del jabeque del rey surto en el puerto de Cartagena a dieciséis de enero de 1778 [*sic* por 1779] y dos días siguientes, pasé revista de pagamenta a la tripulación de este buque y a ella se me presentaron: ocho oficiales mayores, los cuatro de pago, siete ídem de sueldo fijo todos de pago, nueve ídem de temporal todos de pago, cuarenta artilleros todos de pago, noventa y tres marineros de pago, treinta y nueve grumetes de pago, ocho pajes, los siete de pago, cuatro criados del comandante, seis ídem de oficiales los tres de pago, número todos de doscientas once plazas que hice buenas con estas señales D, D^{re}, F, puestas con distinción



Ilustración 6. Pie de lista del jabeque *San Antonio* (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

(48) PAVÍA PAVÍA: t. III, p. 922.

sobre sus asientos. Y habiéndose satisfecho durante el prevenido tiempo de orden del intendente de marina de este departamento don Alfonso de Albuquerque y con mi intervención, en tabla y mano propia del caudal de la Real Hacienda y cargo del tesorero don Juan Zalvide a los individuos en quienes concurra la 1.^a no se les dio paga ni socorro alguno, a los de la segunda se les enteró sus haberes hasta fin de diciembre de 1778, y a los de la tercera hasta fin de febrero de 1779, y al comandante la gratificación de hasta fin del referido diciembre. Y (*sic*) importó el referido pago quince mil ciento tres reales y catorce maravedíes de vellón según parece de la relación nombre por nombre formada en el mismo acto y deducida de ajustamiento hecho por la contaduría principal, donde he entregado ambos instrumentos para que pueda despacharse el competente de data a favor del nominado tesorero en su virtud y la de este pie de lista que es de fecha up supra. Manuel de Zalvide».

Este texto nos ilustra del procedimiento de las revistas, las cuales se hacían a bordo de los buques. En el caso que nos ocupa, se precisaron al menos tres días para que se presentaran los 211 tripulantes del *San Antonio*. A algunos de los que comparecieron no se les pagó nada, y al resto se les liquidó de diferentes formas: a unos, hasta diciembre de 1778, y a otros, hasta febrero de 1779. Al comandante se le dispensó un trato particular. Importó el total de los pagos 15.103 reales y 14 maravedíes, emitiéndose dos documentos, uno para la Contaduría y otro para dar traslado a la Tesorería para justificación de la salida de dinero (data).

La historia del jabeque *San Antonio* a través de la información contable

Hasta este punto se ha hecho un ejercicio de descripción de la contabilidad a bordo de los buques de la Real Armada, siguiendo el ejemplo del Libro de tripulación del jabeque *San Antonio* en 1778. Se han descrito las técnicas de registro, el contenido y la estructura que seguía la información incluida en asientos y apuntes. La cuenta y razón aporta datos preciosos para la historia de la contabilidad, pero esta fuente puede expresarse aún más y, debidamente manejada –en una suerte de ejercicio de microhistoria–, puede contribuir a recrear el entorno cotidiano de este buque y, en definitiva, a escribir una pequeña parte de su historia.

Se han de poner de manifiesto las limitaciones de un estudio que maneja datos provenientes de un solo barco y restringidos a un corto periodo de tiempo. No obstante, este trabajo no pretende obtener resultados generales extrapolables a toda la Real Armada, sino, como hemos apuntado, demostrar que los datos contenidos en los libros contables pueden ser una fuente muy rica, susceptible de ser aprovechada en diversas áreas de los estudios sobre historia naval.

Microsociedad en un buque de guerra

En los Libros de tripulación, los contadores de navío registraban una relación ordenada y clasificada de la dotación de los buques de la Real Armada,

así como su evolución en el tiempo. Esas relaciones son un espejo donde se ve reflejada la microsociedad que conformaba el personal embarcado. En prueba de esta tesis se ha confeccionado la tabla 1, donde se ha recogido un resumen cuantificado del primero y el último Pie de lista realizados en el *San Antonio* al mando de Joaquín Zayas.

Tabla 1. DOTACIÓN PRESENTADA A REVISTA EN EL JABEQUE *SAN ANTONIO*
(FUENTE: elaboración propia a partir de ACN, Personal, cajas 1054 y 1057)

		<i>Abril 1778</i>		<i>Diciembre 1778</i>		<i>Incremento</i>	
		<i>Miembros</i>	<i>Peso en %</i>	<i>Miembros</i>	<i>Peso en %</i>	<i>Dic.-abril</i>	<i>En %</i>
Libro de plana mayor y tripulación	Oficiales mayores	8	3,0%	8	3,1%	0	0,00%
	Oficiales de mar	14	5,2%	14	5,5%	0	0,00%
	Artilleros de mar	34	12,7%	37	14,5%	3	8,82%
	Marineros	91	34,1%	87	34,0%	-4	-4,40%
	Grumetes	39	14,6%	40	15,6%	1	2,56%
	Pajes	8	3,0%	6	2,3%	-2	-25,00%
	Criados	11	4,1%	10	3,9%	-1	-9,09%
	Total plana mayor y tripulación	205	76,8%	202	78,9%	-3	-1,46%
Libro de guarnición	Sargentos sencillos	3	1,1%	2	0,8%	-1	-33,33%
	Cabos	4	1,5%	6	2,3%	2	50,00%
	Tambores	2	0,7%	1	0,4%	-1	-50,00%
	Soldados	43	16,1%	35	13,7%	-8	-18,60%
	Total guarnición	52	19,5%	44	17,2%	-8	-15,38%
Libro de tropa de Brigadas de Artillería	Cabo	1	0,4%	1	0,4%	0	0,00%
	Bombarderos	1	0,4%	1	0,4%	0	0,00%
	Artilleros	3	1,1%	3	1,2%	0	0,00%
	Ayudantes	5	1,9%	5	2,0%	0	0,00%
	Total brigadas	10	3,7%	10	3,9%	0	0,00%
Total dotación del jabeque <i>San Antonio</i>		267	100,0%	256	100,0%	-11	-4,12%

Entre las revistas de abril y diciembre de 1778, el *San Antonio* mantiene una dotación más o menos estable, con una pérdida de un 4,12 por ciento (-11 miembros), bajada que se produce fundamentalmente en la guarnición de batallones (-8 soldados) y marineros (-4 marineros).

La microsociedad del *San Antonio* estaba compuesta por un 3 por ciento de oficiales mayores, encargados de la dirección del buque en los ámbitos militar, administrativo, sanitario o espiritual. Un 5 por ciento eran oficiales de mar, mandos intermedios con cierta responsabilidad en algún aspecto de la navegación o del mantenimiento. Una tercera parte se dedicaba al manejo del

buque (los marineros), y un 17-19 por ciento, a protegerlo (la guarnición). Y, para servir en las piezas de artillería, se destinaba entre un 16-18 por ciento del personal –miembros de las brigadas y artilleros de mar–, lo que suponía entre 44 y 47 individuos, que habían de manejar 28 bocas de fuego. También es de destacar que el 4 por ciento del personal embarcado lo componían criados dedicados a servir a los oficiales.

La cuenta y razón permite profundizar en los datos que muestra la tabla 1. Por ejemplo, pudiera parecer que no hubo alteraciones entre los oficiales mayores durante estos ocho meses de 1778, pues se presentaron ocho tanto a la revista de abril como a la de diciembre. Cinco eran miembros del Cuerpo General, uno pertenecía al Cuerpo del Ministerio, y había un cirujano y un capellán. Pero, acudiendo a sus asientos, se puede saber quiénes eran y cuáles fueron los cambios que se produjeron en este pequeño colectivo.

- capitán de fragata Joaquín Zayas (comandante del jabeque *San Antonio*), presente desde el 9 de abril de 1778 hasta el 20 de enero de 1779;
- alférez de navío Pedro Santasilia. Embarcado el 8 de noviembre de 1776, cede su plaza el 5 de mayo de 1778 al alférez de fragata Francisco Dolarea y Gastón, siendo este a su vez sustituido el 26 de diciembre de 1778 por el alférez de fragata Manuel Torres;
- alférez de navío Miguel Pedrueca. Tomó asiento el 1 de junio de 1777, para dejar su puesto el 26 de diciembre de 1778 al teniente de fragata Rafael de Hore;
- alférez de fragata Gabriel Sánchez de la Fuente. Embarcado el 1 de junio de 1777, cedió su plaza al alférez de fragata Pedro Nolasco Echeñique el 26 de diciembre de 1778;
- alférez de navío Ángel del Pinos. Sentó plaza el 1 de junio de 1777 y permaneció destinado en el *San Antonio* mientras Zayas fue su comandante;
- contador supernumerario Santiago de la Quadra. Embarcó el 4 de agosto de 1777 y prestó sus servicios en el *San Antonio* hasta el 1 de enero de 1779, fecha en que fue reemplazado por el oficial supernumerario de la contaduría José Sarti;
- 2.º cirujano Raimundo Querol. Tomó plaza el 28 de octubre de 1777 y estuvo embarcado hasta 31 de diciembre de 1778, cuando le sustituyó el también 2.º cirujano Alonso Soriano;
- capellán supernumerario Juan Planells. Embarcado el 11 de noviembre de 1776, ejerció su ministerio hasta el 15 de noviembre de 1778, cuando fue sustituido por el dominico Pedro Juan Ros.

El uso de la información contable de estos libros puede servir para estudiar la rotación en los puestos de los buques de la Real Armada. Así, con las limitaciones propias de manejar datos extraídos de un solo buque y limitados a un escaso periodo de diez meses, de los datos anteriores obtenemos que, en el tiempo que Joaquín Zayas estuvo al mando del *San Antonio* (de abril 1778 a

enero 1779), para cubrir los ocho puestos de oficiales mayores del jabeque pasaron 9 oficiales de guerra del Cuerpo General, 2 contadores de navío, 2 cirujanos y 2 capellanes. Es decir, se renovaron todos los puestos al menos una vez (algunos se renovaron dos veces). El único miembro de la tripulación que permaneció en el *San Antonio* durante toda la etapa de Zayas al frente del jabeque fue el alférez de navío Ángel de Pintos.

El orden y prelación en las anotaciones era importante a la hora de confeccionar los libros contables. Así, el análisis de la posición en que aparecen en los libros los diferentes registros de miembros de la tripulación resulta interesante pues, en el reducido espacio de un navío, convivían miembros de los diferentes cuerpos que componían la Real Armada; y son conocidas las rivalidades que entre militares y ministeriales existían durante el siglo XVIII (la conocida guerra entre la Espada y la Pluma). Para realizar un estudio de este tipo es necesario tener en cuenta los diferentes rangos y escalas, así como sus equivalencias entre cuerpos.

En el caso de los libros del *San Antonio*, los asientos aparecen en este orden: Cuerpo General, Cuerpo del Ministerio, Cirujanos y Capellanes. No había lugar a que se suscitaran conflictos entre rangos equivalentes de diferentes cuerpos, pues todos los miembros del Cuerpo General tenían un escalafón superior a los del Cuerpo del Ministerio.

Política salarial en el San Antonio

Los libros del *San Antonio* también facilitan información sobre la escala de remuneraciones de la dotación (importe, composición, forma en que se abonaban los salarios, etc.)

Los datos de las cabeceras de los asientos y las agrupaciones en que se dividía el Libro de tripulación recogen información para conocer la horquilla salarial existente en el jabeque *San Antonio* en 1778; para ello se ha confeccionado la tabla 2.

Los salarios del personal embarcado oscilaban entre los sesenta escudos mensuales, que lógicamente correspondían al comandante, y los tres que percibía el último paje. Así pues, el salario menor era veinte veces inferior que el mayor.

Tabla 2. SALARIOS DEL PERSONAL DE PLANA MAYOR Y TRIPULACIÓN A BORDO DEL JABEQUE
SAN ANTONIO EN 1778
(FUENTE: ACN, Personal, cajas 1054 y 1057)

<i>Categoría</i>	<i>Grado</i>	<i>Salario bruto en escudos de vellón</i>	<i>Veces el salario de un paje</i>
Oficial mayor	Capitán de fragata	60	20,0
Oficial mayor	Teniente de fragata	30	10,0
Oficial de mar	1.º contra maestre de jabeque	30	10,0

Oficial mayor	2.º cirujano	25	8,3
Oficial mayor	Alférez de navío	25	8,3
Oficial mayor	Contador de navío	25	8,3
Oficial de mar	Piloto práctico	25	8,3
Oficial de mar	1.º carpintero	24	8,0
Oficial de mar	1.º calafate	24	8,0
Oficial mayor	Capellán	20	6,7
Oficial mayor	Alférez de fragata	20	6,7
Oficial de mar	1.º guardián de navío	18	6,0
Oficial de mar	2.º calafate	18	6,0
Oficial de mar	2.º carpintero	18	6,0
Oficial de mar	2.º calafate	18	6,0
Oficial de mar	2.º guardián de navío	15	5,0
Oficial de mar	2.º guardián de jabeque	12	4,0
Oficial de mar	Sangrador	12	4,0
	Criados del comandante	12	4,0
	Criados de oficiales	10,5	3,5
Oficial de mar	Armero	10	3,3
Oficial de mar	Patrón de lancha	9/10	3,0/3,3
Oficial de mar	Patrón de bote	9	3,0
Tripulación	Artilleros de mar	9	3,0
Tripulación	Marineros	7	2,3
Tripulación	Grumetes	4,5	1,5
Tripulación	Pajes	3	1,0

Con los datos de la tabla 2 se puede hacer un análisis de valoración de puesto de trabajo, tomando el salario bruto como una escala de medida cuantitativa de la responsabilidad de cada colectivo dentro del buque.

Se constata que un oficial de mar (el contramaestre) era una figura clave en la dotación del jabeque, y así se le reconocía en su salario, el segundo en cuantía bruta, muy por encima del de algunos oficiales mayores. También destaca la remuneración, expresiva de su grado de responsabilidad, de otros oficiales de mar: los pilotos, cuyo salario era similar al de los cirujanos y mayor que el de los contadores o los alféreces de fragata.

Coste del personal en la Real Armada

En las cabeceras de los asientos y en las agrupaciones en que se dividían los Libros de tripulación se incluía información sobre los salarios que cada uno de los miembros de la dotación debía cobrar. Estas cifras se indicaban de forma nominal y bruta, es decir, antes de cualquier descuento o retención que

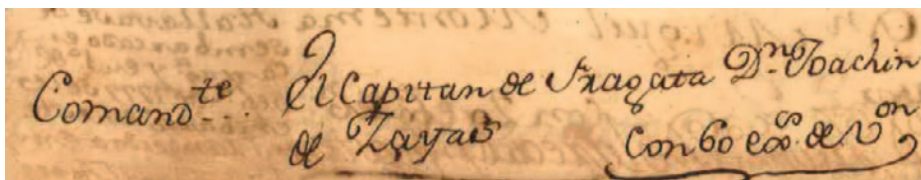


Ilustración 7. Encabezado de asiento de Joaquín Zayas (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

se hubiera de practicar, por lo que podían diferir bastante de las netas que se entregaban en las revistas. En consecuencia, para cualquier trabajo que verse sobre costes de personal de la Real Armada, es necesario saber si se están utilizando cifras netas o brutas y cómo se transformaba el importe de un salario bruto en otro neto. Los datos de los libros del *San Antonio* servirán como ejemplo de esto último.

Se ha de poner de manifiesto que cada uno de los miembros de la tripulación disponía de una casuística propia, fruto de sus particularidades personales (estancias en hospitales, asignaciones, deudas, etc.) y profesionales (complementos, gratificaciones, etc.)

Se tomará como base para un estudio de caso los cobros percibidos por el comandante Zayas. En ellos se recoge una gran casuística, y han de servir de ejemplo de una metodología de uso, en análisis de este tipo, de la información contenida en los libros contables.

Los conceptos salariales, complementos y retenciones que debían aplicarse en el sueldo del comandante del *San Antonio* en 1778, como en el de cualquier otro miembro de la Real Armada, se regían por las ordenanzas de 1748 y el reglamento de salarios de 1738. Tal como se muestra en la tabla 2 y la ilustración 7, el salario bruto de Zayas, por su oficio de capitán de fragata, era de 60 escudos de vellón mensuales, equivalentes a 600 reales de vellón⁴⁹.

Como oficial del Cuerpo General, a su salario bruto se le habían de aplicar dos retenciones por ordenanza: los inválidos y el montepío. Los inválidos se gestionaban desde los servicios administrativos en los departamentos de la Real Armada, mientras que el montepío tenía su propia organización, independiente de la Marina.

Los inválidos era una retención cuyo montante era destinado al pago de pensiones a aquellos oficiales que habían quedado inútiles para el servicio, por vejez o por cualesquiera otras circunstancias. Por este concepto se descontaban ocho maravedíes por escudo bruto de salario (Ordenanzas de 1748, trat. 6, tít. 1, art. 37). Para Zayas, esto suponía una retención de 480 maravedíes (equivalentes a 14 reales y 4 maravedíes), que se habían de descontar de sus percepciones mensuales, por lo que le restaban líquidos 585 reales y 30 maravedíes.

(49) 1 escudo = 10 reales; 1 real = 34 maravedíes.

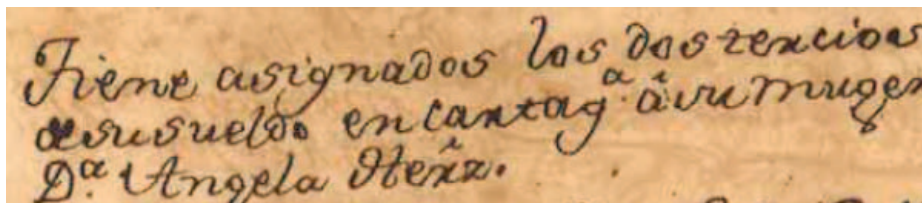


Ilustración 8. Apunte de asignación de salarios de Joaquín Zayas (FUENTE: ACN, Departamento Marítimo, Personal, caja 1054, Libro de tripulación del jabeque *San Antonio*)

Por el montepío se prestaba socorro al interesado en caso de enfermedad, auxiliando también a los familiares por los gastos derivados de fallecimiento o de falta de trabajo. El montepío cubría riesgos de larga duración, seguros de supervivencia, seguros de invalidez y de vejez⁵⁰. Por este concepto se descontaban otros ocho maravedíes por escudo del salario una vez hecha la retención por inválidos. En el caso del comandante Zayas ascendía a una aportación de 13 reales y 27 maravedíes mensuales, restándole a cobrar líquido 572 reales y 3 maravedíes.

A Joaquín Zayas, una vez hechos los descuentos de inválidos y montepío, se le había deducido un 4,66 por ciento de su salario bruto inicial, de 600 reales. Pero esta no era la cantidad que le iba a ser entregada finalmente en las revistas.

Como era práctica habitual entre los marinos que salían a la mar durante un largo periodo de tiempo, una parte de su sueldo se dejaba en la caja de marina del puerto donde vivía su familia, para que esta la cobrara directamente. Este montante era conocido por «asignación» (ilustración 8).

En el caso que nos ocupa, dos tercios del sueldo neto del comandante Zayas estaban asignados a su esposa, Ángela Hernández, quien debía cobrarlo en Cartagena por un intermediario habilitado, Juan Nicolás Sereno. Es decir, mientras estuvo embarcado en el *San Antonio*, a Joaquín Zayas solo se le abonaban mensualmente por su salario 190 reales y 24 maravedíes; el resto (381 reales, 13 maravedíes) se le entregaba en tierra a su familia.

Por otro lado, por su destino como comandante de un buque activo, Zayas, mientras estuviera en la mar, tenía derecho a percibir complementos con el objeto de que pudiera ejercer las labores propias de su cargo «con decencia y dignidad». Estas gratificaciones eran la mesa y los criados.

La gratificación de mesa era un complemento del salario a percibir por los oficiales con mando en las embarcaciones de la Real Armada. Este concepto se justificaba en que el comandante era responsable de mantener a su cargo a los oficiales mayores que estuvieran bajo su mando. Ascendía el complemento a 9,5 reales de vellón diarios por cabeza (Ordenanzas de 1748, trat. 6, tít. 2,

(50) HERRAIZ DE MIOTA, C.: «Los montepíos militares del siglo XVIII como origen del sistema de clases pasivas del Estado», *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, vol. 56 (2005), p. 178.

art. 35). A la gratificación de mesa se le hacía el descuento por inválidos, aunque no estaba sujeta al de montepío. A bordo del *San Antonio*, Zayas debía dar mesa a ocho oficiales mayores (incluido él mismo), por lo que le correspondían 74 reales y 7 maravedíes diarios, o 2.226 reales y 12 maravedíes en un mes de treinta días.

Los criados eran otro complemento al salario del comandante, complemento que compensaba los gastos que este debía soportar al tener que hacerse cargo de pagar a los empleados para el servicio de atender a su persona y a la mesa (Ordenanzas de 1748, trat. 6, tít. 2, art. 46). Como en el jabeque bajo su mando había ocho oficiales mayores, al comandante le correspondían a su servicio cuatro criados, por los que se le pagarían a razón de 12 escudos brutos mensuales por cada uno de ellos. Por este concepto, Zayas tenía derecho a percibir, una vez descontados los inválidos –este complemento tampoco estaba sujeto al montepío–, 468 reales y 24 maravedíes.

Tabla 3. RESUMEN DE REMUNERACIONES PERCIBIDAS POR JOAQUÍN ZAYAS EN JUNIO DE 1778, EXPRESADAS EN REALES DE VELLÓN*

Concepto	Importe bruto	Deducciones		Importe neto	Asignado	Sin asignar
		Inválidos	Montepío			
Salario (60 esc)	600,00	14,12	13,79	572,09	381,39	190,70
Criados (12 esc x 4)	480,00	11,29	0,00	468,71	0,00	468,71
Mesa (9,5 rs/día x 8)	2.280,00	53,65	0,00	2.226,35	0,00	2.226,35
TOTAL	3.360,00	79,06	13,79	3.267,15	381,40	2.885,76

(FUENTE: elaboración propia)

(*) Unidades en reales de vellón. Los decimales expresan los maravedíes, con equivalencia de 1 real = 34 maravedíes.

La tabla 3 muestra un resumen de los conceptos salariales y complementos que cobró Joaquín Zayas –y de las retenciones que se le aplicaron– en junio de 1778, un mes tipo de los que estuvo al mando del jabeque *San Antonio*. Su sueldo como capitán de fragata, de 600 reales de vellón, no era la partida más importante: representaba solo un 17,8 por ciento de sus ingresos brutos, cifrados en 3.360 reales de vellón. De los importes netos que no estaban asignados a su familia –es decir, los que realmente llegaban a su bolsillo–, el porcentaje descendía al 6,5 por ciento, siendo la cantidad más importante entre las percepciones la gratificación de mesa, que suponía el 77 por ciento.

Como se puede observar, en cuanto al salario de Zayas existen grandes variaciones entre las cantidades brutas que se debían cobrar y las registradas en las liquidaciones practicadas en las revistas, que son mucho mayores si se tienen en cuenta los complementos de criados y mesa. Este ejemplo pone de manifiesto que, cuando se hace un estudio sobre costes de personal en la Real Armada, es importante conocer el origen de los datos y saber si son brutos o netos o si incluyen o no complementos.

Cómo y cuándo se pagaba en la Real Armada

En los buques de guerra de la Real Armada no se llevaba dinero a bordo, por lo que la tripulación no percibía sus salarios periódicamente, sino una vez que se regresaba a la base o bien en alguna de las escalas, de haber en estas personal del Cuerpo del Ministerio con la suficiente cualificación y recursos para hacer los pagos.

La información que contienen los libros contables del *San Antonio* sirve para conocer el tempo en el cobro de los salarios del personal embarcado. Por su numerosa casuística, se recurre nuevamente al caso particular del asiento del comandante, para comprobar cómo recibió sus remuneraciones Joaquín Zayas en 1778 (tabla 4). Este no es un caso general, pero sí recoge una gran casuística y sirve para establecer una metodología con la que utilizar la información contable de los libros de tripulación para un estudio de frecuencia y lugar de cobro de salarios del personal embarcado.

Tabla 4. FECHA Y LUGAR DE LAS ENTREGAS DE DINERO A JOAQUÍN ZAYAS COMO COMANDANTE DEL JABEQUE *SAN ANTONIO*

<i>Fecha</i>	<i>Lugar</i>	<i>Concepto</i>	<i>Explicación</i>
9 abril 1774	Málaga	Liquidación	En la cabecera de su asiento se anotó que Joaquín Zayas llegó al <i>San Antonio</i> , procedente de su anterior mando en la fragata <i>Santa Lucía</i> , con una deuda de la Real Hacienda a su favor de 374 reales, 25 maravedíes que resultaba de dos ajustamientos: el primero, acreedor, por importe de 2.763 reales 22 maravedíes por sus sueldos y complementos vencidos hasta fin de abril de 1778; el segundo, deudor de 2.388 reales 31 maravedíes por lo recibido a buena cuenta para manutención de mesa y criados.
11 abril 1774	Málaga	Anticipo	El 11 de abril de 1778, el ministro de marina de Málaga le hizo un adelanto de 3.000 reales a buena cuenta de la gratificación de mesa que habría de recibir.
30 abril 1778	Cartagena	Liquidación + anticipo	A su llegada a Cartagena, el contador principal del departamento ajustó su cuenta a 30 de abril de 1778 resultando un saldo deudor a la Real Hacienda de 750 reales 32 maravedíes. Se le hizo entrega de un nuevo anticipo a buena cuenta de 5.390 reales 4 maravedíes, que resultaba de la suma de dos conceptos: la gratificación de mesa neta por dos meses de ocho oficiales mayores (4.452 reales 24 maravedíes), y el salario neto de otros dos meses de cuatro criados de a 12 escudos mensuales (937 reales 14 maravedíes).

ESCRIBIENDO LA HISTORIA NAVAL EN LENGUAJE CONTABLE. CUENTA Y RAZÓN...

8 mayo 1778	Cartagena	Revista	Sobre su asiento se encuentra la marca de revista P, indicando que se había presentado a la realizada por Ignacio Almich los días 8, 9 y 10 de mayo de 1778 a bordo del jabeque fondeado en el puerto de Cartagena. Dicha marca significaba que «no se le ha entregado socorro alguno».
9 julio 1778	Barcelona	Anticipo	El 9 de julio de 1778 recibió por el ministro de marina de Barcelona un nuevo anticipo de 6.000 reales a buena cuenta de la mesa y criados.
30 septiembre 1778	Barcelona	liquidación + anticipo	El 30 de septiembre el ministro de marina de Barcelona le hizo entrega de un nuevo anticipo de 6.000 reales a buena cuenta de mesa y criados. También ajustó su cuenta desde la última liquidación practicada (30 de abril) hasta finales de septiembre. Se le hizo entrega de 202 reales 14 maravedíes, que resultaban de los devengos no asignados a su familia de cinco meses de sueldo (de mayo a septiembre) netos de inválidos y montepío (953 reales 18 maravedíes), restándole a esta cantidad el saldo deudor que mantenía con la Real Hacienda, resultante del ajustamiento realizado en Cartagena a mes de abril (750 reales 32 maravedíes).
18 diciembre 1778	Cartagena	Revista	Durante el mes de diciembre se le hizo un ajustamiento de su cuenta a 30 de noviembre del que resultó deudor a la Real Hacienda de 389 reales 32 maravedíes, y se le hizo entrega de un nuevo anticipo de 5.844 reales 6 maravedíes a cuenta de 90 días de gratificación de 7 oficiales de mesa. Sobre su nombre se encuentra la marca de lista R. ^o , que indica que se presentó a la revista realizada por Manuel Zalvide los días 18, 19 y 20 de diciembre de 1778 en el arsenal de Cartagena, y se le enteró de sus haberes vencidos hasta el mes de noviembre.
16 enero de 1779	Cartagena	Revista	Se le ajustó su cuenta a final del año 1778, resultando deudor de la Real Hacienda por importe de 3.962 reales 17 maravedíes. Esta deuda tenía su origen en la gratificación de mesa y criados que se le había anticipado en diciembre. Sobre su asiento aparece la señal de revista D. ^o , la cual indica que en la realizada por Manuel Zalvide los días 16, 17 y 18 de enero de 1779 a bordo del jabeque que estaba fondeado en el puerto de Cartagena se le enteró de los haberes pendientes hasta fin de diciembre de 1778.
20 de enero de 1779			Deja el mando del <i>San Antonio</i>

22 enero de 1779	Cartagena	Liquidación	Se le ajustó su cuenta al 22 de enero por salarios hasta diciembre, y la gratificación de mesa y criados, hasta la fecha de su desembarco, del cual resultó deudor de la Real Hacienda por importe de 1.831 reales 31 maravedíes, montante del que se dio cuenta a la mesa de estado mayor para su descuento de futuros pagos que se le hubieran de hacer en caso de no reintegrarse este importe en la Tesorería de Marina.
------------------	-----------	-------------	--

(FUENTE: elaboración propia a partir de registros en los Libros de tripulación)

La hoja de asiento de Joaquín Zayas en el Libro de plana mayor y tripulaciones se cierra con un último apunte, el 31 de enero de 1779, en el que se deja registro del pago al tesorero de marina del departamento de Cartagena, Juan Zalvide, de la deuda que mantenía con la Real Hacienda.

Con los datos de la tabla 4 se puede comprobar cómo y dónde se cobraba en la Real Armada. En el tiempo que Joaquín Zayas estuvo a bordo del *San Antonio* (nueve meses y medio), solamente se hicieron tres revistas, es decir, la tripulación cobró sus salarios en mayo y diciembre de 1778 y en enero de 1779. Todas ellas se hicieron en Cartagena, la capital del departamento. Zayas, como comandante del buque, y debido a las obligaciones de mantener mesa y criados a su cargo, tuvo algunos privilegios para el cobro de sus salarios, pues también se le entregaron en Barcelona, por un ajustamiento extraordinario que le hizo el ministro de marina de esta plaza; otras veces necesitó que se le hicieran adelantos en efectivo, por medio de anticipos a buena cuenta, en los puertos a los que arribaba el buque, cosa que sucedió en Málaga, en abril, y en Barcelona, en julio y septiembre.

Conclusiones

Los contadores de navío estaban encargados de registrar en los Libros de tripulación cualquier incidencia relativa a la dotación de los buques de la Real Armada durante un armamento o una campaña.

En este trabajo se ha descrito cómo eran físicamente los libros y cómo se registraban los asientos individuales; y se han identificado las diferencias de formato e información en función del puesto que se ocupara, ya se tratara de un oficial mayor o de parte del resto del personal embarcado.

Debido al uso que se daba a los Libros de tripulaciones, los asientos incluían información contable, la cual se registraba siguiendo el sistema de partida simple o de cargo y data. Entre los apuntes se han identificado dos tipos diferentes: los de razón, que no contenían movimiento de dinero, pero servían de apoyo a los cálculos que se hubieran de hacer, y los de cuenta y razón, que sí incluían entradas o salidas de dinero.

La información contenida en los libros contables del personal embarcado convierte a estos en una fuente tremendamente interesante para el investiga-

dor, y no solo en materia de historia de la contabilidad. En este sentido, los Libros de tripulaciones han servido para escribir una pequeña parte de la historia naval del jabeque *San Antonio* en 1778.

Se ha de tener presente que las conclusiones obtenidas no pueden ser suficientemente representativas, pues los datos que se manejan provienen de un único buque y están restringidos a un solo ejercicio. Pero la metodología empleada en este trabajo puede ser utilizada para estudios con una muestra mayor.

Cuando el jabeque *San Antonio* estuvo en campaña en 1778, en sus cubiertas convivían en torno a dos centenar y media de personas que formaban una microsociedad aislada del resto del mundo.

Este escenario, militar por definición, estaba gobernado por el comandante, Joaquín Zayas, junto a otros cuatro miembros del Cuerpo General. Aunque en esta microsociedad había otras áreas, como el registro e intervención de los aspectos económicos, que estaban a cargo del contador Santiago de la Quadra; los temas sanitarios, de los que se encargaba el 2.º cirujano Raimundo Querol, y los asuntos espirituales, que eran responsabilidad del capellán Juan Planells.

A bordo, cada individuo tenía asignada una tarea para que el buque pudiera cumplir con la mayor eficiencia las misiones que le estaban asignadas. Un 3 por ciento de la dotación se dedicaba a tareas de dirección (oficiales mayores); el resto se componía, entre otros sectores, de un 5 por ciento de personal técnico (oficiales de mar), un 17-19 por ciento dedicado a la protección del buque (batallones), un 16-18 por ciento destinado a servir en las 28 piezas de artillería, y un 4 por ciento de criados al servicio de los oficiales (el detalle se encuentra en la tabla 1).

La rotación era alta en los puestos de más categoría (los de oficial mayor), pues en los meses en que Zayas estuvo al mando del *San Antonio* todos los oficiales mayores fueron sustituidos al menos una vez. La única excepción la constituye el alférez de navío Ángel de Pintos, quien permaneció junto al comandante todo el tiempo que este estuvo destinado en el jabeque.

En el entorno de convivencia que era un jabeque era importante conocer el orden y la prelación en el mando, sobre todo en un espacio tan reducido donde convivían miembros de distintos cuerpos, y más aún cuando son de sobra conocidos los conflictos existentes en ese momento entre militares y ministeriales en la Real Armada (la denominada «guerra de la Espada y la Pluma»). No obstante, en el *San Antonio* no se han detectado contenciosos de este tipo.

Puede parecer que esta sociedad en miniatura estaba ordenada solo militarmente, y que el escalafón era la variable más importante para definir la importancia de cada cual en el buque. Pero las retribuciones que se percibían nos dan una nueva visión al respecto.

El importe del salario cobrado, determinado por la política salarial de la Real Armada, oscilaba entre los tres escudos de los pajes y los sesenta del comandante. En consecuencia, la remuneración percibida puede ser una medida de la responsabilidad que se tenía a bordo del *San Antonio*. Esto nos lleva a

concluir que la segunda figura en este buque, a juzgar por la cuantía de su sueldo y, por tanto, por su grado de responsabilidad, no era un oficial mayor, sino uno de mar: el contramaestre (tabla 2).

Pero los sueldos teóricos que se habían de pagar por la Real Armada no eran los que finalmente se llegaban a entregar, pues de las cantidades brutas se hacían retenciones en función de las condiciones particulares de cada miembro de la tripulación. En el caso de Joaquín Zayas, a su sueldo se le debían hacer dos retenciones (los inválidos y el montepío), al tiempo que se le abonaban, por su puesto de comandante, dos complementos (mesa y criados). Otra particularidad en el pago del salario de Zayas es que una parte de su remuneración se había de entregar en tierra a su familia, lo que era una práctica habitual entre los marinos que pasaban largos periodos en la mar. Por ejemplo, de las cantidades netas que Zayas cobraba, su sueldo solo representaba el 6,5 por ciento (tabla 3).

Entre la tripulación del *San Antonio*, en 1778, no se detectan retrasos en el pago de los salarios. La tripulación cobró en las tres revistas que se hicieron (mayo y diciembre de 1778, y enero de 1779), y al comandante incluso se le hicieron ajustamientos extraordinarios y se le entregaron anticipos en otros puertos donde fondeó el jabeque (tabla 4).

En este trabajo, en el que se han descrito los libros donde se llevaba la cuenta y razón del personal embarcado, se ha demostrado que la información en ellos contenida es una fuente tremendamente rica, y no solo para temas económicos; entre sus asientos y apuntes se esconden otros aspectos (sociales, políticos, militares, geográficos) de la vida a bordo –incluso descripciones físicas de esta– que pueden ser utilizados como base o apoyo en estudios de otras disciplinas. Como corolario se puede afirmar que, en los Libros de tripulación, la historia naval se escribe en lenguaje contable.

Fuentes

Fuentes primarias

— Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán

— Fondo Secretaría de Estado y del Despacho de Marina/Ministerio de Marina

- Sec. Personal, Cuerpo General, Expediente personal de Joaquín de Zayas y Echeverri
- Sec. Buques, leg. 8118-268
- Sec. Administración Económica de la Armada, serie Consignaciones, Asuntos Particulares, leg. 7197.

— Archivo Naval de Cartagena

— Fondo Antiguo

- serie Reales Órdenes, cajas 2192, 2208 y 2215
- serie Personal, cajas 1054 y 1057.

Normativa y legislación

En el presente trabajo se han citado artículos de las siguientes normas:

- «Ordenanzas e instrucciones generales formadas de Real Orden de lo que se debe observar por los intendentes y demás ministros de marina y dependientes del ministerio de ella según lo respectivo al empleo y encargo de cada uno para la mejor administración de la Real Hacienda y cuenta y razón de ella. 1725»;
- «Ordenanza de S.M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval. 1748»;
- «Ordenanza de S.M. para el mejor método de conservar los pertrechos de los bajeles de la Real Armada y mando militar de los Arsenales de Marina. 1772»;
- «Ordenanza de S.M. para el gobierno militar y económico de sus Reales Arsenales de Marina. 1776»;
- «Ordenanzas generales de la Armada Naval. Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en la mar. 1793».

Bibliografía

- ALÍA PLANA, J.M.; SÁNCHEZ PRIETO, A.B., y ALÍA PLANA, M.: *Ordenanzas fundacionales de la Armada española*, Port Royal, Madrid, 1997.
- BLASCO LEANTE, J.E.; GUZMÁN RAJA, I., y MONTOYA CHINCHILLA, J.L.: «La Administración de la Armada española en el siglo XVIII. El caso de la expedición a Argel de 1768 para el canje de cautivos», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 8, núm. 15, (2019), 3-74.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F.F. de: «El poder marítimo en la concepción del marqués de la Ensenada», *II Jornadas de Historia Marítima: «La Marina de la Ilustración»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 2 (1989), Madrid, 5-21.
- CANGA ARGÜELLES CIFUENTES, J.: *Diccionario de Hacienda, con aplicación a España II*, Imprenta de Marcelino Calero y Portocarrero, Madrid, 1834.
- CORRALES ELIZONDO, A.: «Las ordenanzas de la Armada», *XXIII Jornadas de Historia Marítima, «Trafalgar: marco doctrinal y científico»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 38 (2001), Madrid, 83-103.
- CRESPO SOLANA, A.: «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la Corona del siglo XVIII», *Trocadero*, núm. 6-7 (1995), 35-49.
- DOMÍNGUEZ NAFRÍA, J.C.: «Recopilación y codificación del derecho militar en el siglo XVIII: la colección general de ordenanzas militares de José Antonio Portugués», en MARTÍNEZ PEÑAS, L., y FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, M. (eds.): *El Ejército y la Armada en el noroeste de América. Nootka y su tiempo*. Cátedra, Madrid, 2011, 211-250.
- DONOSO ANES, A.: «Doctrina contable del siglo XVIII y su influencia en los proyectos de reforma contable de la época», *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, vol. 32, núm. 118 (2003), 797-832.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, P.: «Ordenanzas en prólogo», *Revista General de Marina* (ag.-sept. 1973a), 173-181.
- : «Ordenanzas en comentario», *ib.* (nov. 1973b), 459-495.
- : «Ordenanzas en sabiduría», *ib.* (en. 1974a), 25-32.
- : «Ordenanzas en discusión», *ib.* (abril 1974b), 415-422.
- : «Ordenanzas en comparación», *ib.* (julio 1974c), 15-27.
- : «Ordenanzas en declive», *ib.* (oct. 1974d), 315-324.
- : «Ordenanzas en conclusión», *ib.* (dic. 1974e), 563-569.
- FONDEVILA SILVA, P.: *Diccionario español de la lengua franca marinera mediterránea*, Fundación Séneca, Murcia, 2011.
- : *Evolución y análisis de las galeras de los reinos peninsulares (siglos XII-XVIII). Construcción, dotación, armamento, aparejos y tácticas* (tesis inédita), Universidad de Murcia, Murcia, 2018.

- GÓMEZ-JUÁREZ DE LA TORRE, F.I.: «La cuenta y razón de la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina del Departamento Naval de Cartagena como reflejo de la estructura organizativa de una institución del siglo XVIII», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 17, núm. 2 (2020), 60-81.
- : «Accountants on board the Eighteenth-Century Navies: Spain, France, and England», *ib.*, vol. 19, núm. 1 (2022), 22-52.
- GUIMERÁ RAVINA, A., y GARCÍA FERNÁNDEZ, N.: «Un consenso estratégico: las ordenanzas navales de 1793», *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 2, núm. 54 (2008), 43-81.
- GUZMÁN RAJA, I.: «Normativa contable en la Armada Española durante el periodo 1700-1850: Especial referencia a la administración de provisiones», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 3, núm. 5 (2006), 65-146.
- HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: «Administración y contabilidad de los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735», *Revista Memoria*, vol. 11 (2004), 1881-1886.
- : «Renacimiento del pensamiento contable español», en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Ricardo (dir.): *VI Encuentro de Trabajo sobre Historia de la Contabilidad. Valladolid, 5 a 7 de noviembre de 2008*, Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas, 2009.
- : «La historia de la contabilidad, vía privilegiada de aproximación a la investigación histórica. Cuentas de los fondos recibidos por la Factoría General de los Reinos de España para financiar la guerra de Felipe II contra el papa Pablo IV y Enrique II de Francia (1556-1559)», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 7, núm. 13 (2010), 141-280.
- : «Palabras de agradecimiento de Esteban Hernández por el homenaje de que fue objeto en el X Encuentro de Historia de la Contabilidad celebrado en Las Palmas de Gran Canaria los días 13 y 14 de octubre de 2016», *ib.*, vol. 13, núm. 25 (2017), 163-169.
- HERRAIZ DE MIOTA, César: «Los montepíos militares del siglo XVIII como origen del sistema de clases pasivas del Estado», *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, vol. 56 (2005), 177-206.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan, y CUÑO BONITO, Justo (eds.): *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823* (3 vols.), Doce Calles, Sevilla, 2018.
- MARTÍN CORRALES, Eloy: «Aproximación al estudio del corsarismo español en el litoral norte-africano en el siglo XVIII», *Aldaba. Revista del Centro Asociado a la UNED de Melilla*, núm. 9 (1987), 25-40.
- MCBRIDE, Karen: «Minding their Ps and Qs; the Royal Navy purser and accounting and governance, 1731-1808», *Accounting History*, vol. 24, núm. 3 (2019), 402-424.
- MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Luis María de Salazar, capitán de navío y ministro de marina», *XXXIV Jornadas de Historia Marítima: «La Armada y sus hombres en un momento de transición»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 54 (2007), Madrid, 115-127.
- PAVÍA Y PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868 III*, Imprenta de F. García y C.^{ia}, Madrid, 1873.
- PONS VILA, Juana Francis: «Contribución al estudio del corsarismo menorquín en el setecientos. El viaje del jabeque *San Antonio de Padua* a las órdenes del capitán Francesc Maspoch (1780)», *Mayurqa* (1985), 233-246.
- PULIDO BUENO, Ildefonso: *José Patiño. El inicio del gobierno político-económico ilustrado en España*, Huelva, 1998.
- RAQUEJO ALONSO, Antonio: *Historia de la administración y fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 1992.
- SALAS LÓPEZ, F. de: *Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992.
- [SALAZAR Y SALAZAR, L.M.]: *Juicio crítico sobre la marina militar de España, dispuesto en forma de cartas de un amigo a otro*, Ricardo Pita, Ferrol, 1814.

ESCRIBIENDO LA HISTORIA NAVAL EN LENGUAJE CONTABLE. CUENTA Y RAZÓN...

- SARRALEGUI Y MEDINA, L. de: *Historia del Cuerpo Administrativo de la Armada*, Imp. de Ricardo Pita, Ferrol, 1867.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael: «El sistema económico del marqués González de Castejón y el problema del presupuesto naval (1772-1776)», en GARCÍA HURTADO, Manuel (ed.): *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*, Sílex, Madrid, 2012a, 385-403.
- : *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*, m.e., m.l., 2012b.
- : *Historia de un triunfo. La Armada española en el siglo XVIII*, Desperta Ferro, Madrid, 2021.
- VILLALUENGA DE GRACIA, Susana: «Aproximación a los fundamentos contables, legales y morales del método de cargo y descargo o data por el que se rendían cuentas», *De Computis. Revista Española de Historia de la Contabilidad*, vol. 10, núm. 19 (2013), 76-93.

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

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

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

En ella se encuentra íntegra desde su primer número (publicado en 1983), en formato PDF (Hemeroteca > Publicaciones periódicas > R > Revista de historia naval):

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/publicaciones/numeros_por_mes.cmd?idPublicacion=86

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

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

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

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

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL > REVISTA Y BOLETINES > REVISTA DE HISTORIA NAVAL > CATÁLOGO Revista):

<http://www.armada.mde.es>

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Revistas > Revista de Historia Naval):

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

LA HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL NAVÍO *ÁFRICA*

Un acercamiento a la técnica constructiva naval española,
en el astillero de La Habana, en la primera mitad del siglo XVIII

Ivonne M. MANRIQUE TORRES
Antropóloga
Recibido: 28/10/2022 Aceptado: 23/11/2022

Resumen

El presente artículo se estructuró a partir de una búsqueda documental realizada en el Archivo General de Marina Álvaro Bazán, en el que se encontraron referencias sobre la construcción de los navíos de guerra que Juan de Acosta fabricó para la corona española, en el arsenal de La Habana, en los años treinta del siglo XVIII. Estudiando su contenido, fue posible reconstruir el proceso de producción de un navío de línea de ese tiempo llamado *África*, alias *San Joseph*, desde el momento en que se concibe su diseño, la adquisición de la materia prima (origen, tipo, cantidad), y su construcción conociendo algunas de sus características. Esta información abrió un interrogante sobre el cumplimiento de los reglamentos de construcción naval ordenados por el rey. Para responderlo se comparó la Ordenanza de 1721, escrita un año atrás por Antonio Gaztañeta, con las proporciones constructivas utilizadas por Juan de Acosta. Finalmente, sobre la base de las diferencias que resultaron de este contraste, se formuló una hipótesis acerca del propósito de las modificaciones ejecutadas por Acosta, que interpretamos como un progreso respecto del modelo de Gaztañeta.

Palabras clave: construcción naval, siglo XVIII, navío de línea, *África*.

Abstract

This article was structured from a documentary search carried out in the Archivo General de Marina Álvaro Bazán, in which references were found on the construction of warships manufactured for the Spanish Crown in the Arsenal of Havana by Juan de Acosta. in the thirties of the eighteenth century. Studying its content, it was possible to reconstruct the production process of a ship of the line of that time called San Joseph, alias Africa, from the moment its design was conceived, the acquisition of the raw material (origin, type, quantity), and its construction knowing some of its characteristics. This information raised a question about compliance with the shipbuilding regulations ordered by the King. To answer it, the Ordinance of 1721 written a year ago by Antonio Gaztañeta was compared with the constructive proportions used by Juan de Acosta. Finally, from this contrast where differences were found, a hypothesis was formulated about the purpose of the modifications carried out by Acosta, which in this work was interpreted as progress on the purpose that Gaztañeta had outlined with his work.

Keywords: Shipbuilding, 18th century, Ship of the line, *África*.

Introducción

LA ubicación geográfica de la isla de Cuba dio múltiples beneficios a las embarcaciones españolas en su ruta de navegación hacia las costas americanas. Una vez que los primeros exploradores reconocieron sus costas y playas, este paraje se marcó en el mapa como un lugar seguro de aguada y reunión de las flotas, dotado de zonas aptas para resguardar, carenar y construir embarcaciones. Unas circunstancias que fueron aprovechadas en las décadas sucesivas para fortalecer el tráfico marítimo y ampliar la flota de galeones con la construcción de bajeles de diferentes tonelajes.

La actividad naval en la isla, debido a su dependencia de la Corona, se vio siempre afectada e influida por los altibajos de la situación política y económica de la Península; por ello, a estos dos lados del Atlántico se vivió el auge del sector naval en el siglo XVI y principios del XVII, y posteriormente unos periodos de crisis al final del siglo XVII y principios del XVIII. El arribo de la nueva monarquía, sus ideales ilustrados, las propuestas de altos cargos como Bernardo Tinajero y Andrés de Pez para modernizar la Armada española, y la ejecución de las mismas por parte de José Patiño marcaron el rumbo y la importancia que tuvo el astillero de La Habana en la historia de la construcción naval española.

En esta etapa, el astillero se inauguró formalmente, en 1724¹, con la botadura del navío *San Juan* (1724-1741)², de 50 cañones, construido por Juan de Acosta³, capitán de maestranza⁴ del arsenal⁵ y principal responsable, en adelante, del progreso de este⁶. En el artículo «El Astillero de La Habana y Trafalgar» (2007), Allan Kuethe y José Manuel Serrano relatan que Juan de Acosta llegó por primera vez a La Habana en 1717, como alférez de la Compañía de Gente de Mar, cuyos oficios se relacionaban con la práctica de armador de flotas de corso, bajeles dedicados a enfrentar a los contrabandistas ingleses. Las reparaciones y aprestos de estas embarcaciones le ayudaron para ser nombrado en 1722 capitán de maestranza⁷, cargo desde el cual se dedicaría a proveer maderas, construir embarcaciones y aprestar navíos.

Estas relaciones comerciales le abrieron las puertas de la labor de asentista. Y, en calidad de tal, en 1731 le concedieron el contrato de asiento para fabricar cuatro navíos de línea de 60 cañones, bautizados con los nombres de *África* (alias *San José*), *Europa* (alias *Nuestra Señora del Pilar*), *Asia* (alias *Nuestra Señora de Loreto*) y *América* (alias *Nuestra Señora de Belén*). El cumplimiento de este contrato y las sucesivas construcciones durante esa década lo han llevado a ser reconocido como el máximo exponente de la construcción naval en América.

El historiador Pacheco Fernández (2015) menciona que su ascenso a capitán de fragata en 1732 amplió sus poderes y le permitió controlar, además de la labor organizativa propia del astillero, los aspectos técnicos relacionados

(1) Sobre la historia del arsenal de La Habana y sus aportes a la construcción naval del siglo XVIII, se recomiendan los trabajos de ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos: «El arsenal de La Habana en el siglo XVIII. Una panorámica», en *La economía marítima en España y las Indias: 16 estudios*, 2015, 143-162; ORTEGA PEREYRA, Ovidio: *El Real Arsenal de La Habana. La construcción naval en La Habana bajo la dominación colonial española*, Letras Cubanas, 1998; SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: *El astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008; ÍDEM: *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval (1700-1805)*, Ministerio de Defensa, Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural, 2018.

(2) Desguazado por inútil en La Habana. MARCHENA, Juan, y CUÑO BONITO, Justo: *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823 II* (3 vols.), Doce Calles, Aranjuez, 2018, p. 48.

(3) En SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: «Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, año XIV, núm. 93 (2006), 7-32, puede encontrar el lector una interesante investigación sobre la labor y los méritos que acumuló este asentista y constructor.

(4) El rey lo nombró capitán de maestranza de La Habana por real despacho el 23 de febrero de 1722, en reconocimiento por su buena labor como director de armamento. Se destacó por el calafateado y apresto de los buques que participaron en la expedición para recuperar Pensacola de la ocupación francesa. *Ibidem*.

(5) SERRANO ÁLVAREZ, 2008, p. 47.

(6) Durante sus dieciocho años de servicio en este astillero, el constructor participó en la fabricación de veintitrés embarcaciones. KUETHE, Allan J., y SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: «El astillero de La Habana y Trafalgar», *Revista de Indias*, vol. 67, núm. 241 (2007), 763-776, pp. 768-769.

(7) PACHECO FERNÁNDEZ, Agustín: *El Glorioso*, Galland, 2015 p. 59.

con la construcción de las embarcaciones para la Armada. Esta condición le llevó a mejorar con aportaciones propias los diseños originales de los bajeles que se le encargaban. Este aspecto también es señalado por José Manuel Serrano (2008): «... teóricamente siguió el modelo de construcción reglamentado por Gaztañeta, pero a la vez tuvo la libertad de construcción e introdujo no pocas variaciones en sus modelos».

La apreciable labor desempeñada por Acosta como responsable del astillero y de las construcciones de numerosos bajeles para la Corona, y el aparente paralelismo de estas con la reglamentación establecida en el sector de la construcción naval española en 1721, lleva a investigar en los archivos históricos cuáles eran las condiciones y particularidades de la construcción naval en La Habana, a fin de responder a preguntas tales como: ¿cumplían con la reglamentación impartida desde la Península, o tenían su propio modelo constructivo? ¿En qué se diferenciaba la forma de construir de La Habana de lo reglamentado en la ordenanza? ¿Cuál era el proceso de construcción de los bajeles desde su contratación?

Para responder a estas cuestiones se estudiará el caso particular del navío de línea *África*, alias *San Joseph*, de 60 cañones, consultando principalmente el contrato de asiento de su fábrica y el documento con la inspección realizada por la maestranza de La Carraca una vez terminada su construcción y ya entregado para formar parte de las escuadras de la Armada.

Contrato para la construcción del navío *África*⁸

El 7 de mayo de 1731, el constructor y asentista Juan de Acosta recibía la adjudicación del contrato para la fabricación, en el astillero de La Habana, de cuatro navíos de 60 cañones: el *África*, el *Europa*⁹, el *América*¹⁰ y el *Asia*¹¹. La información contenida en el asiento hace posible conocer el proceso burocrático de contratación con la Corona y las condiciones acordadas entre ambas partes.

Este proceso se iniciaba haciendo partícipes de la voluntad del rey a los altos cargos¹² de la isla, quienes se enteraban por medio del escribano de turno

(8) Archivo General de la Marina Álvaro Bazán (AGMAB), f. 7191, copia enviada por Montalvo del asiento estipulado para Juan de Acosta para la fábrica de los bajeles de 60 cañones *Europa*, *África*, *Asia* y *América* para Zenón de Somodevilla, 28 de febrero de 1740.

(9) Navío de línea *Nuestra Señora del Pilar*, alias *Europa*. Se botó en el año 1734, construido por Acosta según el modelo de Gaztañeta. En 1762 fue barrenado en La Habana sin haber llegado a combatir. MARCHENA y CUÑO BONITO, p. 47.

(10) Navío *Nuestra señora de Belén*, alias *América*. Botado en el año 1736, en 1762 fue capturado en la bahía de La Habana (ib.)

(11) Navío *Nuestra Señora de Loreto*, alias *Asia I*. Se botó en 1734. Según la cita, fue construido por Acosta siguiendo el sistema de Autrán. En el año 1746 fue desguazado, por inútil, en Ferrol (ib.)

(12) En esta ocasión se le participó al brigadier de los Reales Ejércitos don Dionisio Martínez de la Vega, gobernador y capitán general de esta plaza; al contador Juan Thomas de la

de la Real Hacienda. En esta ocasión, el monarca ordenaba la construcción de cuatro navíos –uno por año– siguiendo el modelo constructivo de dos bajeles de 60 cañones recientemente fabricados: *El Fuerte* (1728-1758)¹³ y *El Constante* (1731-1755)¹⁴. Una vez conocida la orden, las autoridades competentes debían hacerla pública detallando las condiciones que dichos navíos habían de reunir, para que los interesados pudieran elaborar presupuestos y hacer una propuesta.

El documento contenía las dimensiones principales de los dos navíos elegidos como referencia, junto con la distribución de la artillería y las dimensiones principales, grueso y ancho en pulgadas, incluyendo en algunas el tipo de madera con que se debían construir. El orden en que aparecen estas medidas en los listados sigue el de construcción o coincide con este, es decir, comenzaba por la primera pieza que se colocaba en la grada (la quilla) y terminaba en la zona del alcázar y castillo¹⁵.

Esta parte del documento finalizaba con la descripción de las obras de escultura y talla que adornarían el exterior del barco y lo singularizarían, como el león que se solía tallar sobre el tajamar, y el escudo de armas que llevaba en la galería, además de las obras decorativas en las cámaras y corredores, rematadas las cuales se daba por terminada la construcción del navío. Con esta minuciosidad se buscaba que al asentista le quedaran bien claras sus obligaciones y que la obra no corriera el riesgo de ser rechazada por la Corona.

La oferta del contrato de asiento se divulgaba entre la comunidad habanera mediante pregones, a razón de once diarios durante veinte días. En el caso del contrato objeto de este estudio, el primer pregón lo dio el 5 de abril de 1731, desde la puerta de la Real Contaduría, un hombre llamado Felipe Negro, quien invitaba a la construcción y fabricación de cuatro navíos para el rey bajo la dirección del constructor Juan de Acosta. En caso de aparecer algún interesado que quisiera poner precio a dichas fábricas, debía presentarse ante la Real Hacienda, en la escribanía mayor de la Aduana.

Barrera Sotomayor; al tesorero oficial de la Real Hacienda, Diego Peñalber Angulo; al capitán de maestranzas y constructor Juan de Acosta, y al comisario de marina y superintendente del Real Astillero de este puerto Juan Pinto. AGMAB, f. 7191, Montalvo a Somodevilla, 28 de febrero de 1740.

(13) Navío *Nuestra Señora de Guadalupe*, alias *El Fuerte*. Se construyó en La Habana, en 1728, por Juan de Acosta siguiendo el modelo de Gaztañeta. Perteneció a la Corona hasta 1758, cuando fue vendido a particulares (MARCHENA y CUÑO BONITO, p. 47). Otras fuentes sostienen que, para supervisar su construcción, se envió a La Habana a los constructores Miranda (que fallecería pronto) y Pedro Torres (santanderino).

(14) Navío *El Constante*, alias *San Dionisio*. Construido en La Habana, en 1730, por Juan de Acosta siguiendo el modelo de Gaztañeta. Ese mismo año naufragó, a causa de un temporal, en el mar de Campeche (ibídem). Al igual que en el caso anterior, otras fuentes sostienen que, para supervisar su construcción, se envió a La Habana a los constructores Miranda y Pedro Torres.

(15) Una característica que también se puede encontrar en las ordenanzas de Gaztañeta de 1712 y 1721. GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio: *Proporciones de las medidas más esenciales ... En Madrid : por Phelipe Alonso 1720*.

Quince días después, el 20 de abril, el propio Juan de Acosta¹⁶ quiso postularse como asentista, para lo que presentó, en un cuadernillo de cinco hojas, las condiciones del contrato en veintrés capitulaciones. En su cotización cobró 80.000 pesos por cada uno los bajeles de 72 codos de quilla, y 70.000 por los de 68. Por cada quintal de pernería, clavazones y herramientas pagaría catorce pesos a la Corona, que era la encargada de hacérselo llegar. Los fiadores de sus obligaciones fueron el capitán general Félix de Acosta y Pedro de Acosta.

En el texto se acordaba construir un navío por año bajo la vigilancia de un ministro diputado –responsable del reconocimiento y cuidado de los materiales de construcción que requería Acosta–, y se exponían las responsabilidades económicas de cada parte para proveerlos. El asentista correría con los gastos de las maderas, guindalezas, jarcias¹⁷, herraje y clavazón¹⁸, así como con los de las arboladuras (sin labrar), provenientes del astillero de Coatzacoalcos¹⁹ (Veracruz, México), a un costo de 4.000 pesos cada una, y que debía labrar, perfeccionar y colocar en los navíos a sus expensas. Y, en caso de no recibirlas, podría buscarlas en la misma isla. Del otro lado del Atlántico, la Corona se encargaría de proveer los cordajes, motonería, herrajes de aparejos, pertrechos de artillería, velamen, anclas, cables, armas, municiones, faroles de correr y de combate²⁰, utensilios del condestable y vasijas de aguada.

Las condiciones expuestas para cerrar el acuerdo con la Corona estaban dirigidas a proteger los propios intereses como asentista de Acosta, quien las

(16) Después de postularse Acosta aparece Diego Salazar, quien solicita que se aparte de la construcción a nuestro protagonista –para evitar conspiraciones e incomodidades– y que ocupe su lugar Pedro de Torres, constructor del *Nuevo Conquistador*. AGMAB, Montalvo a Somodevilla, 28 de febrero de 1740.

(17) El constructor debía hacerse cargo del aparejo, en colaboración con el contra maestre de maestranza José Jiménez. AGMAB, leg.7191, mayo de 1731, s.f.

(18) En el contrato de asiento se incluyen los listados detallados.

(19) En este astillero, en 1734, se construyó el navío de 60 cañones *Nueva España*, bajo la dirección de Juan Pinto. El astillero fue abandonado dos años más tarde por el alto coste que representaba para Hacienda mantenerlo operativo. La construcción naval en ese enclave requería no solo recursos financieros, sino también herrajes y otras manufacturas que debían ser transferidas desde el arsenal de La Habana. VALDEZ-BUBNOV, Iván: «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV: Historia Moderna*, núm. 32 (2019), 123-160, p. 139, <https://doi.org/10.5944/etfiv.32.2019>.

(20) En navegación, los faroles cumplían varias funciones, dependiendo del lugar que ocuparan en el barco. Se denominaba *farol de correr* a un farol de popa o de cofa (estos faroles eran los que se usaban en esos lugares para manifestar la situación del general de una escuadra, o de los jefes de las columnas o divisiones, etc.) o de señales cuando se usaba en una noche de temporal. El *farol de combate* se ponía en la amurada de cada chaza o entre cañón y cañón cuando la entrada en combate se preparaba de noche. FERNÁNDEZ NAVARRETE, Martín: *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas. Redactado por orden del rey nuestro señor*, Imprenta Real, Madrid, 1831, p. 131.

justificó señalándolas como indispensables para el cumplimiento de su trabajo²¹. Es interesante detenerse un momento en ellas, porque estos requerimientos son ilustrativos de las condiciones en que se trabajaba, de la experiencia adquirida/aprendida por Acosta en los años que llevaba en el astillero, y de la relación subordinada que la actividad naval imponía a la comunidad de Cuba.

En orden al cumplimiento del contrato, el asentista-constructor solicitaba prerrogativas para la adquisición de materiales y contratación de personal, tales como prioridad para el empleo de trabajadores, exclusividad en el acceso a los bosques donde se encontraba la madera, acceso a los pasos por propiedades privadas, y permiso para transitar por los caminos que fuera menester o para abrir brechas a fin de transportar la madera, comprometiéndose a pagar cualquier daño/afectación que se produjera.

Para la corta de la madera, delimitó la zona alrededor del río Hondo, siguiendo el camino hasta Bahía Honda para salir por la Dominica. Puntualizó que necesitaba tener libertad de acceso a los montes y exclusividad sobre ellos, «en cualquier parte de barlovento o sotavento», con vistas a adquirir la materia prima que le faltase, así como prelación en las tiendas para que nadie más en el astillero pudiera comprar clavos, hierros, herramientas u otras cosas que se relacionaran con la fábrica de navíos.

En lo tocante al acceso al hierro, solicitó que se enviaran por cuenta del rey 7.000 quintales de herrajes labrados, incluidas clavazones, desde el clavo mayor hasta las tachuelas, según la memoria, y vitolas²² para los cuatro navíos. Y planteó pagar a doce pesos el quintal (46 kilos)²³ puesto en la isla, es decir, dos pesos menos de lo propuesto inicialmente –esta disminución del valor pudo ser parte de la negociación para cerrar el trato–. Esta demanda se atendería, pero con la salvedad de que el constructor, si faltase algún tipo particular de clavo en la remesa para la construcción, debería hacer modificaciones a los que ya obraran en su poder («tendrá [el constructor] que por su cuenta acortar, alargarlas, abrir ojos y cabezas o componer algunas piezas»).

La experiencia del constructor, su conocimiento del sector y de las redes comerciales tejidas con este astillero, le permitieron además proponer tres alternativas o licencias en caso de no recibir a tiempo la carga solicitada. Y así, propuso que, si un barco extranjero naufragaba, se le diera prioridad para

(21) Otras de las condiciones que aparecen en el asiento para el buen término de su contrato fue pedir que el gobernador, capitanes y generales de la plaza se comprometieran a colaborar con lo que necesitase. Y que la justicia ordinaria no tuviera poder sobre la maestranza que trabajara en el astillero, ni sobre las personas que se relacionaran con este contrato, y que se delegara ese poder en el gobernador o en el mismo Acosta, argumentando que ese trato de ley se daba en Cádiz (en el arsenal de La Carraca).

(22) Las *vitolas* eran unas reglas de madera en que iban marcados los largos y diámetros de los pernos y otros herrajes, para que sirviese de gobierno al herrero que había de forjar las piezas. FERNÁNDEZ NAVARRETE, p. 560.

(23) RIVERA, Isidro; BURDAIN, Joseba, y ADÁN, Jesús: *Teoría y práctica ilustrada de la maniobra naval española según el marqués de la Victoria, 1729-1752. Estudio y análisis de su obra*, 2021, p. 39.

adquirir los materiales rescatados, ofrecidos por sus dueños, útiles para su fábrica; también que se le otorgara una licencia para aprovechar el «factor de los negros» (el tráfico de esclavos) y utilizar sus embarcaciones para transportar lo que le faltara de herrajes y otras menudencias para fabricar y botar los navíos, gastos todos ellos de los que presentaría cuenta ante los oficiales reales para su fiscalización. Por último, mencionó al naufragado *Constante*, alias *Dionisio*, y solicitó tener acceso, si fuera necesario, a los materiales que habían sobrado de su construcción, tales como herrajes, clavazones, herramientas, brea, alquitrán, plomo, estopa y cables, entre otros.

Para iniciar las obras del *África* escogió el lugar donde se estaba terminando el segundo *Constante*, alias *San Cristóbal* (1731-1755)²⁴, a orillas del río Hondo, y solicitó el cierre de la zona para que en los años siguientes se destinase exclusivamente a la fabricación y botadura de los navíos. También demandó que el recinto se hallara permanentemente custodiado por la guardia militar. Además, quería ampliar el espacio de construcción con dos almacenes/ranchos para el corte de las maderas, almacenes que se comprometió a desmontar una vez que terminara el contrato.

Luego de todas estas demandas para asegurar la construcción, mencionó las exoneraciones de responsabilidad, y las enfocó a daños a terceros o por desgracias imprevistas, como huracanes, fuegos o enemigos. De igual manera advertía de que, aunque la responsabilidad del éxito de la botadura del navío recayese en él, era necesario que el rey pusiera «gente marinera para que lo amarren, den a la bomba, lo cuiden y así hasta que esté acabado para que le pongan las cabrias, arbolén, aparejen y descubran quillas». Y si, por alguna demora, permanecían los navíos en el puerto y por ello necesitaran recorrerse²⁵, sería obligación del Erario cubrir ese gasto.

Todas estas condiciones quedaron recogidas en la proposición que Acosta dirigió a la Real Hacienda. El mismo día de su recepción, Felipe Negro divulgó su contenido a voz de pregonero. Quince días después, el 7 de mayo, en la sala principal de la Real Contaduría, los máximos representantes de la Corona en la isla²⁶ aprobaron la propuesta.

El contrato se dividió en tres fases. La primera duraría ocho meses –durante los que el asentista debería reunir los materiales–, término que empezaría a correr a la recepción del primer pago. En los contratos de asiento, esta canti-

(24) El navío *El Constante*, alias *San Cristóbal*, fue construido en 1731 en La Habana por Acosta siguiendo el modelo Gaztañeta. En 1755 se decide darlo de baja, por inútil, en Cartagena de Indias y se procedió a su desguace. MARCHENA y CUÑO BONITO, p. 47.

(25) La *recorrida* es una tarea consistente en dar fuego a los costados de la embarcación, con la finalidad de eliminar los restos de algas, insectos, conchas y otros elementos marinos adheridos al barco, para aplicarle posteriormente una buena capa de mezcla de brea y otros componentes hirviendo. QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2004, p. 311.

(26) Conformada por el jefe de escuadra de la Armada Real (y comandante de los azogues), el gobernador (que a la vez era brigadier de los ejércitos y capitán general de la plaza), el contador, el tesorero y el comisario real de Guerra y Marina y del astillero.

dad de dinero correspondía a la mitad del costo del navío, a fin de que el asentista dispusiera del capital necesario para iniciar el proceso de selección, corta y transporte de la madera. En un principio, Acosta condicionó la fecha de inicio de las obras a la remesa del herraje, y dejó claro que, además, descontaría de ese plazo el tiempo que tuviera que dedicar a trabajar en las reparaciones de los barcos que llegasen inesperadamente a ese puerto pidiendo carena.

Los pagos se alternaban con las etapas de fabricación. Como se mencionó, el primer pago equivalía a la mitad del importe del costo del navío; el segundo, a una cuarta parte, que se entregaba cuando estuviese lista la mitad de la construcción, y la última parte se iría dando proporcionalmente según fuera acabando, descontando el dinero en este último pago de los herrajes y las clavazones. Sin embargo, en este caso, por tener el astillero de La Habana capacidad de producir piezas navales, Acosta haría una parte del pago en especie²⁷.

Una vez asignado el asiento de construcción, nombraron veedor de estas fábricas al comisario de Marina y superintendente del Real Astillero, Juan Pinto, quien debía hacer un seguimiento minucioso de cada fase de la construcción –para lo cual podía solicitar al asentista información de todo orden– y enviar a la Corona informes con las cuentas de todos los gastos generados por la obra y apresto de cada embarcación²⁸.

Ni en los requerimientos del rey, ni en la propuesta de Acosta se precisaba cuál de los dos modelos de navío de referencia –*El Fuerte* (1727), de 68 codos de quilla, o *El Constante* (1730), de 72– se iba a utilizar para construir el *África*. Pero hemos encontrado en el AGMAB un documento en el que aparece la medida de la quilla (igual a 72 codos)²⁹, es decir, la correspondiente al modelo del navío *El Constante*.

Una vez alcanzado un acuerdo entre ambas partes sobre las condiciones, y efectuado el nombramiento del veedor para asegurar el buen uso de los recursos de la Corona, se firmó el contrato de asiento y comenzaron los preparativos para poner la quilla del navío que se llamaría *África*, alias *San Joseph*.

Trazado del modelo de navío *África*

La Casa de la Galera fue el lugar elegido por Juan de Acosta para estudiar y desarrollar su proyecto de construcción del *África* y de tres navíos más. El modelo constructivo, en este caso, debía orientarse a obtener un navío de 60 cañones con una quilla de 72 codos –se define como *modelo constructivo* el conjunto de las medidas y proporciones que se tienen en cuenta para trazar el

(27) Acosta se comprometió a enviar dieciséis vigotas herradas con sus cadenas de respeto, seis de trinquete y cuatro de mesana, más cuatro cuadernales de gata y seis motones de viradores –todo herrado– para los astilleros de la Península.

(28) SERRANO ÁLVAREZ, J.M.: *El astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008, p. 66.

(29) AGMAB, leg. 7191, Acosta al rey, 7 de marzo de 1734.

casco de un bajel; es la base para discernir todas las propiedades físicas y estructurales de pueden describir la embarcación de estudio—.

El conjunto de las medidas para conocer las propiedades del *África* están dadas en codos reales, de 33 dedos, diferentes del codo de Castilla, de 32 (1 codo = 0,57468 m), siguiendo las medidas tradicionales en la construcción española. En el asiento aparece el siguiente listado de medidas:

<i>Medidas (longitud)</i>	<i>Codos-pulgadas</i>	<i>Metros</i>	<i>Ordenanza de 1721. Codo-pulgada</i>
Eslora	80-11	46,23	76
Quilla	72	41,37	63-8
Manga	23	13,22	21-3
Puntal	11-05	6,44	10-13
Lanzamiento de proa	06-16	3,83	10-4
Lanzamiento de popa	01-19	1,03	2-12
Alto del yugo en el codaste	15-06	8,76	15-2
Ancho del yugo	15-08	8,81	14-01
Plan	10-12	6,03	8-11
Astilla Muerta	00-16	0,38	00-8
Alto rasel a popa	09-15	5,53	7-3
Alto rasel a proa	5	2,87	3-13

Tabla 1. Medidas para la construcción de un navío de 72 codos de quilla, necesarias para obtener sus gálibos. Ms.1209/004, ff. 30v-76v. A la derecha, la tabla de las medidas según la ordenanza de 1721.

La época de construcción de este bajel coincide con el periodo de vigencia de la ordenanza de construcción naval de 1721, redactada por Antonio Gaztañeta (1720), cuyo propósito era servir de guía en el trazado y construcción de embarcaciones que reunieran unas propiedades de navegación, gobierno y defensa específicas para enfrentar tanto los desafíos naturales como los de la defensa de las colonias y del comercio con la metrópoli, así como la salvaguarda de la seguridad durante la navegación, como demandaba la Corona.

Este escenario hace inevitable comparar los modelos y preguntarse si la normativa real se aplicaba en el astillero habanero. Evitando el error común de comparar solo los números de la tabla 1, se calcularán las proporciones, que era realmente lo que la ordenanza proponía seguir, para confirmar o desmentir si en La Habana se utilizaba otro modelo de navío y, de ser así, conocer sus características.

La comprobación se realizará siguiendo las pautas propuestas en el reglamento, replicándolas para obtener las medidas de las piezas y constatar las proporciones. Se inicia conociendo el número de cañones que debía soportar el bajel, y la longitud de la eslora y la quilla como las medidas básicas para obtener las demás.

El *África* tenía una eslora de 80-11 codos (46,23 metros), es decir, cuatro codos (2,30 m) más que la longitud sugerida en la ordenanza. Ese aumento se debe a que la longitud de la eslora depende del número de cañones y, en consecuencia, del tamaño de los macizos y las portas, que en este navío eran más grandes. Cada porta medía 1,16 codos, cantidad que multiplicada por 12 –número de portas por banda que lleva la primera cubierta, que es el lugar donde se mide la eslora–, y luego de sumarle la distancia de los macizos –que a popa tenía 04-18 codos; a proa, 07-20, y entre portas, 4-08–, da el valor equivalente al total de la eslora.

La primera reflexión que nos suscitan estos datos es que hubo un interés específico en aumentar el tamaño de las portas, lo que revertiría directamente en una mejora en el desempeño de los cañones –que irían más desahogados– y proporcionaría a los artilleros una mejor vista y un mayor ángulo de acción para dirigirlos. Además, ensanchando un poco los macizos entre las portas se reforzaba la estructura, para resistir mejor los impactos. Ese aumento también pudo repercutir de manera positiva –sin premeditación por parte del constructor– en la ventilación de las maderas de las estructuras internas, para retrasar su deterioro por la humedad, y en el espacio del que gozaba la tripulación para ubicar sus hamacas y pertenencias.

La siguiente medida es la de la quilla. Para obtenerla se debe conocer antes la suma de la medida de los dos lanzamientos, que era de 8-11 codos y equivalía a 1/9 de su eslora. En la ordenanza, la suma debía equivaler a 1/6 de la esta; por lo tanto, este navío tenía unos lanzamientos más cortos, con un ángulo interno más abierto, lo que le haría ganar volumen –quizá este acortamiento se realizó también para que la eslora no aumentara en exceso–. Ahora bien, al mirar individualmente cada lanzamiento en cuanto a proporciones, el de proa coincide con lo propuesto en el reglamento, es decir, 1/5 de la suma de ambos lanzamientos, y en consecuencia, haciendo la resta entre el total y el 1/5 sale la medida del lanzamiento de popa.

El resultado de la suma de los lanzamientos se resta a la longitud de la eslora para conocer el valor de la quilla, siendo entonces esta más larga, lo que daría más volumen y aportaría, junto con los lanzamientos, velocidad y estabilidad al navío. En este reconocimiento del casco se verá que todas las partes están interrelacionadas y su conjugación da las cualidades que ganaba el navío. Por otro lado, esta medida longitudinal tan larga solo podía obtenerse empleando unas maderas de la calidad de las americanas, capaces de soportar todos los embates y de resistir fenómenos como el quebranto y el arrufo.

Sigue la manga, que mide 23 codos (13,22 m) y debía equivaler a 1/3 de la quilla, es decir, 24 codos (13,79 m) –en el plano, la manga del *África* mediría un codo menos; posiblemente se trazó así para mantener las curvas del casco y compensar el exceso de longitud de la eslora y la capacidad/volumen que había ganado, protegiendo al mismo tiempo la estabilidad transversal–. Otra medida es el puntal riguroso, 11-05 codos (6,44 m), coincidente con la proporción estipulada por el reglamento de 1/2 de la manga.

La medida de la manga se utiliza en la ordenanza para conocer la altura de la línea de agua o calado que llevará a máxima capacidad de carga, y la distancia entre la quilla y la manga. Esta medida fue muy importante porque se buscaba mantener el mismo desplazamiento cualesquiera que fuesen las condiciones de carga y oleaje, y que los cañones estuvieran disponibles en todo momento. Su medida se obtenía aplicando la siguiente fórmula:

<i>Navío África</i>		<i>Ordenanza de 1721</i>	
Línea de agua	= (manga/16) * 7	Línea de agua	= (manga/16) * 7
	= (23 codos/16) * 7		= (21-3 codos/16) * 7
	= 10-10 codos		= 9-8 codos
Puntal = 11-05		Puntal = 10-13 codos	

Aplicación de la fórmula para conocer la línea de agua siguiendo la medida de la manga de la ordenanza de 1721 (dcha.) y siguiendo la medida de la del *África* (izqda.)

Además de obtener la medida de la línea de agua, con este resultado se comprueba que, de seguirse esta fórmula en el trazado del *África*, se estaría respetando también la regla de la ordenanza de que el puntal riguroso quede un codo por encima de la línea de agua. En los dos casos, el puntal está un codo más arriba de la línea de agua, como se recomendaba para tener la batería siempre en funcionamiento. La importancia de esta información es la relación que existe entre el peso y la manga para mantener las cualidades marinerías del navío.

La siguiente medida es el ancho del yugo, 15-08 codos (8,76 m), que equivale a 2/3 de la medida de la manga, lo que coincide con las proporciones de la ordenanza. Acto seguido se deberían obtener los raseles. Si se siguiera el reglamento, el rasel de popa debería ser la mitad del ancho del yugo, pero su curva termina a los 9-15 codos (5,53 m) de altura en el codaste, y no a los 7-16, que sería el resultado de la proporción; es decir, termina mucho más arriba, formando unos delgados más finos que los propuestos por Gaztañeta. Al otro lado, si se mira al rasel de proa -5 codos (2,87 m)-, su medida corresponde a 1/2 del rasel de popa, como dicta la ordenanza. Esto significa unas curvas más finas y marineras y un gobierno más ágil, lo que sigue apuntando al interés por obtener unas embarcaciones grandes con buena capacidad de desplazamiento y de maniobra.

Por último, está la astilla muerta. En la ordenanza no se explica la proporción ni el método de cálculo para obtenerla; solo se indica que en las cuadernas de punto (o de cuenta) tendrá una medida de 8 pulgadas. Para el *África* se determinó una medida de 16 pulgadas, es decir, el doble. Su efecto sobre el bajel sería darle forma de uve, lo que redundaría de nuevo en una mayor velocidad.

Esta comparativa diferencial entre las partes que conforman el casco demuestra que Juan de Acosta utiliza los conocimientos generales de las orde-

nanzas, pero adaptándolos para trazar y construir navíos de guerra veloces y maniobrables, con una forma más alargada y unas curvas más finas en los costados, y todo ello sin perder manga, altura de puntal ni volumen en relación con el modelo de Gaztañeta.

Un navío con estas características era el indicado para conformar la Escuadra de Barlovento y perseguir el contrabando inglés o asumir el transporte de los caudales de la Corona, dada su capacidad de defenderse sin problema de un ataque merced a lo adecuado de la altura de su primera cubierta –donde se monta la primera batería–, lo que reforzaba sensiblemente la seguridad de la flota de galeones. Con el modelo definido y la descripción de las piezas se iniciaba el reconocimiento de los bosques en la búsqueda de la madera, marcando/señalando los árboles indicados para su fabricación.

Características de las piezas principales de la estructura

La descripción de las medidas de las principales piezas de madera de la estructura del navío incluidas en el documento permitió hacer los cálculos para la adquisición de materiales, una labor que, según el contrato, correspondía al asentista. Así pues, Acosta, en compañía de cincuenta esclavos que compró para el servicio del astillero, salió a reconocer los bosques y a escoger los cortes óptimos³⁰.

El asentista encontró bastante material (unos 2.000 palos)³¹; pero, cuando fue a recolectarlo, y no obstante las prebendas que se le reconocían en el contrato para asegurar la adquisición de la materia prima, descubrió muy a su pesar que otras personas se le habían adelantado en la tala, que por añadidura habían ejecutado con las medidas convenientes para que no pudiera rechazar la oferta a un costo un poco más alto que el cotizado en el asiento, causándole naturalmente, como manifestó en un informe, pérdidas económicas³². Sin más remedio, dejó registrado en un listado las cantidades de madera adquiridas y los nombres de los vendedores, junto con el precio que pagó por ellas, no solo para dejar constancia de los gastos, sino para aportar también un testigo/comprobante de que esa madera solo se usaría para la fábrica de los navíos, siendo el primero de ellos el *África*. He aquí un fragmento de la lista:

- «300 pesos que importan diferentes palos de caoba que he comprado a Francisco Trimino;
- 20 palos de caoba que compré a don Pedro Matías de León en 200 pesos;
- 264 tablas ordinarias compradas a don Miguel de Barrera para forros de los navíos y paños a 14 reales;

(30) AGMAB, leg. 7191, Acosta a Patiño, 19 de julio de 1731.

(31) *Ibidem*.

(32) *Ibidem*, Acosta a Rodrigo de Torres, 10 de abril de 1734.

- 159 tablas de trillado compradas ha dicho señor a 8 reales;
- 300 tablas ordinarias para forros de los navíos comprados a don Antonio de la luz a 14 reales;
- 300 tablas ordinarias a Don Lorenzo de Contreras para para lo mismo y al mismo precio»³³.

Las medidas de las piezas principales figuraban en los requisitos del contrato y estaban a disposición pública; quizá fue así como los vendedores se enteraron de las maderas que Acosta necesitaba comprar. Esta información sigue siendo valiosa hoy en día, porque complementa la historia del navío y da pistas importantes para su identificación. En la siguiente tabla se ha agrupado una muestra de las piezas con sus características tal como las exigía la Corona para la fabricación del *África*. Se exponen con las medidas convertidas al sistema métrico, para facilitar la lectura.

<i>Pieza</i>	<i>Grueso pulg.</i>	<i>Grueso en cm</i>	<i>Ancho pulg.</i>	<i>Ancho en cm</i>	<i>Tipo de madera</i>	<i>Observciones</i>
Quilla	21	50	24	57	Sabicú	
Roda	21	50	26	62	Sabicú	
Codaste	21	50	26/20	62/47	Sabicú	26 pulg. de ancho al pie y 20 pulg. en el extremo superior
Coral	24	57	24/40	57/95	Cedro	24 pulg. de grueso en cuadro en el extremo alto y bajo y 40 de ancho en el codillo de la bragada.
Albitana	24	57	36	86	Cedro	
Sobrequilla	24	57	26	62	Sabicú/ caoba	No menciona ancho sino peralto.
Yugos	22	52	24	57	Cedro	
Cinta de la manga	9,5	23	16		Jabilla o caoba	
Palmejares	7,5	18	10		Jabilla o caoba	Siete hiladas por cada banda
Puntales de bodega	10	23	10		Jabilla	De forma cuadrada
Puntales de entrepuentes	6	14	6		Jabilla	De forma cuadrada

Tabla 2. Muestra del listado de las medidas de largo y ancho de las piezas de la estructura, mencionando el tipo de madera que se utilizó para construir el navío de línea *África* (1732).

(33) *Ibidem.*

No es objetivo de este artículo mencionar todas las piezas y medidas incluidas en el extenso listado del documento del contrato, sino elegir las partes que corresponden a la estructura de la obra viva del casco, que serían las que, con mayor probabilidad, podrían hallarse en caso de que se conservara el yacimiento del pecio del *África*. Leyéndolo con detalle, se reconoce que todas las medidas pertenecen al casco y que el autor omite las de otras zonas del navío, como la arboladura o el timón. Además, la disposición de las piezas en la lista sigue el orden constructivo y excluye las cuadernas, tanto las de punto como las demás, mencionando solo las ligazones. En cuanto al tipo de madera para labrarlas, solicita cuatro especies maderables americanas: sabicú (*Lysiloma sabicu*), caoba (*Swietenia mahagoni*), jabillo (*Hura crepitans*) y cedro (*Cedrela odorata*).

También se observa que las piezas a las que se les asigna uno de estos tipos de madera forman parte del marco de la estructura: quilla, codaste, roda, coral, albitana, yugos, palmejares, puntales y columnas, y las cintas de la manga y de la batería. Las tres piezas restantes a las que se les asigna un tipo de madera cumplen la función de soportar bastante tensión, como es el caso de los cabrestantes, que ejecutaban las maniobras que exigían la mayor fuerza tales como levar anclas, izar masteleros de gavia, etc.; la cruz de vita, utilizada para amarrar o retener sólidamente los cables del bajel cuando está sobre sus anclas o fondeado³⁴, y las serviolas, cuya utilidad era levar y poner las anclas en su puesto y para disponerlas cuando debían ir al fondo³⁵.

Hasta este punto, con la información que hemos recolectado del contrato de asiento se ha reconocido las características y proporciones del modelo constructivo del navío *África*, y las medidas de las principales piezas que conforman su estructura. Ahora se continuará averiguando cómo se unían y se reforzaban estas piezas para conseguir un casco macizo y resistente, útil para la Armada española.

Las características constructivas del *África*

Reconocer el método de construcción de un navío histórico es útil y valioso hoy en día para distintos fines académicos, como intentar hacer una reconstrucción de su modelo de la manera más fidedigna posible; reconocer la tecnología que se utilizaba en la época, o advertir los avances que mejoraban la eficiencia en la navegación. Por ejemplo, en el campo de la arqueología naval, su mayor utilidad es dar información sobre la metodología y las características con las que se armaron las distintas estructuras, merced a descripciones como el tipo de clavazón, su cantidad y su distribución y empleo en distintas partes del casco; o la cantidad de partes que conforman una pieza, los tipos de unión y la madera utilizada. Cada característica

(34) FERNÁNDEZ NAVARRETE: *Diccionario marítimo español*, pp. 188-189.

(35) *Ibidem*, p. 487.

puede ser un gran aporte para identificar un pecio y dar pistas sobre su yacimiento.

Este apartado, además de en el asiento, se sustentará en el documento que se expidió a la entrega del navío a la flota de galeones de Rodrigo de Torres, una vez que hubo sido llevado a España para la preceptiva inspección técnica, un procedimiento regulado en el que se verificaba si cumplía con las condiciones acordadas para su ingreso en la Armada. El informe³⁶ reportó varios «incumplimientos» respecto a lo que la maestranza del arsenal de La Carraca consideraba que debían ser las características de un navío real, objeciones a las que Acosta respondió una por una³⁷, razón por la cual se mantuvo estrictamente lo contratado en 1731.

Al hilo de sus réplicas a las objeciones que le plantea el informe mencionado, Acosta describe muchas de las características constructivas de algunas de las piezas estructurales del navío, lo que contribuye a su identificación³⁸:

- La unión y formación del bloque entre la quilla, las varengas y la sobrequilla se hizo de la siguiente manera: todas las varengas (el constructor las llama «planes») se empernarón con la quilla, pasando dichos pernos alternados, uno a enchavetar³⁹ encima de la sobrequilla, y quedando el otro debajo de ella, enchavetado con la varenga. De esta forma, iban uno sí y otro no, y clavados todos de abajo arriba con pernos de hierro, disposición idéntica a la que aparece descrita en la ordenanza de 1721.
- El fondo llevaba siete hiladas de palmejares, número que fijaba el asiento y al que Acosta se había atenido en cuantos navíos había fabricado, «sin que hayan padecido quebranto alguno por falta de fortificación en esta parte»⁴⁰.
- De los ocho sobreplanes que le exigían en el informe, explicó que había ubicado cinco completos, más otras dos maderas diagonales en los raseles de popa, y otras dos en los de proa, como venía practicando en todos sus navíos. Las diagonales equivalían a dos sobreplanes y daban mayor solidez a la fortificación que los sobreplanes completos. Cumpliendo como se esperaba la función de reforzar el casco hasta la primera cubierta, las cabezas de las maderas llegaban hasta el canto bajo de los baos vacíos, junto a los brazos de las curvas, la una que baja desde los

(36) AGMAB, leg. 9171, Miguel Bonet, Ciprián Aufrán, Sebastián Parreno y Salvador Olivares, 13 de diciembre de 1733.

(37) Para conocer este relato se recomienda SERRANO, 2008.

(38) AGMAB, leg. 7191, 19 de abril de 1734.

(39) «ENCHAVETAR: Asegurar un perno con su chaveta» (FERNÁNDEZ NAVARRETE, p. 240). «Los pernos de chaveta tenían una cabeza de un diámetro aprox. doble que el de la caña, y en el otro extremo, tenían una ranura para la introducción de la chaveta o pasador», HORMAECHEA, C.; RIVERA, I., y DERQUI, M.: *Los barcos oceánicos del Atlántico ibérico en los siglos XVI y XVII* II, 2018, p. 32.

(40) AGMAB, leg. 7191, de Acosta (no aparece destinatario), 18 de abril de 1734.

baos de esta, la otra que sube desde el canto alto de los referidos baos vacíos.

- En la zona de la proa, la roda se empernó con la albitana (también llamada «contrarroda») y la quilla, dejando un espacio para los pernos de las buzardas⁴¹ y tajamar.
- En la popa, la curva coral se empernó al codaste y a la quilla con ocho pernos.
- El documento también echaba en falta cuatro curvas para reforzar la popa, mas no especifica su ubicación. Puede referirse a las curvas que van en los yugos o en las puercas. Si fueran estas, generalmente van unidas con el brazo al yugo o a la puerca, y con la pierna, al costado del buque, estas curvan van horizontalmente y hay dos de ellas que van un poco inclinadas. El contrato tampoco especificaba su número, así que Acosta imitó la forma en que había trabajado en los otros navíos para el rey, y a partir de la curva coral puso cuatro: dos que nacen de ella, tendidas por el costado, y otras dos puestas cada una en una y otra banda, empernadas en el costado y la popa. Agregó además que no cabían en aquel paraje más curvas, y que no las pondría jamás, porque así quedaba la popa bien marizada y empernadas las cadenas con las aletas, coral y codaste.
- Estas curvas de bodega llevaron cuatro o cinco pernos según el espacio. El contrato especificaba un perno en cada madera. La curva que reforzaba la proa, en la bragada⁴², iba unida a la roda con un perno.

Esta declaración de Acosta nos permite reconstruir en gran medida cómo estaba fabricado el fondo del casco del *África*, al compartir información sobre la forma de unión de los primeros bloques que se acoplan en la grada: la quilla, las varengas y la sobrequilla. Prosigue con la descripción de la roda, contrarroda, quilla y buzarda, y luego con la del otro extremo: codaste, coral y quilla. E incluye el número de palmejares y sobreplanos con su distribución. Si unimos estas cualidades, con sus respectivas medidas, a las características mencionadas en el contrato, se podría hacer una reconstrucción muy aproximada de este navío.

Conclusiones

La información que aportan estos documentos permite formarse una idea bastante detallada de un navío de época moderna, construido en La Habana

(41) Refuerzo de forma curva que se fija atravesado en el interior de la cubierta para dar mayor rigidez a la proa (O'SCANLAN, Timoteo: *Cartilla práctica de construcción naval, dispuesta en forma de vocabulario...*, en la Imprenta Nacional, ²1847, p. 21). Fernández de Navarrete (p. 169) las define como grandes piezas curvas de madera con que se reforzaba interiormente la zona de proa, donde se empernaban en sentido horizontal procurando alcanzar la primera cuaderna.

(42) La *bragada* es la parte más ancha de una curva, de donde arrancan sus ramas, formando un ángulo más o menos abierto. *Ibíd.*, p. 108.

bajo la dirección de Juan de Acosta, quien, como dice en sus descargos, «es como acostumbra construir»⁴³. Así pues, nos deja conocer el método y la técnica constructiva de un periodo de la historia naval que duró aproximadamente diez años (1725-1733), hasta cuando se introdujeron nuevos cambios en La Carraca por parte del director de maestranza Ciprián Aufrán, quien requirió hacer modificaciones para las construcciones ulteriores⁴⁴.

La comparación de los documentos firmados por Acosta con la reglamentación estipulada desde 1721 para todos los arsenales reales permite señalar claramente diferencias en la arquitectura del casco. Como se explicó, un cambio fundamental fue el tamaño de las portas porque, según la forma de construir en ese momento, esta medida daba origen a la longitud de la eslora, y de ella se obtenían las otras medidas principales de la embarcación. Otra diferencia resaltable es el especial interés puesto en obtener un casco con formas estilizadas y una astilla muerta alta, para ganar velocidad en la navegación con poco calado y así poder acometer singladuras en aguas tanto profundas como someras.

Las formas garbosas de los cascos construidos por Acosta supondrían un progreso respecto de la reglamentación de 1721 de Antonio Gaztañeta, quien también buscaba un casco cuyo diseño reuniera cinco características: «... que gobierne bien, responda pronto al timón. Que aguante sus velas a todo tiempo; que navegue a satisfacción y sea posante y descansado en las tormentas. Que se mantenga al viento sin decaer con exceso. Y que la artillería de la primera batería este floreada disponible para usar de ella todo el tiempo a defensa y ofensa»⁴⁵. Con estas cualidades, los navíos españoles de línea cumplieron su misión de vigilancia y se enfrentaron en pie de igualdad a otras potencias navales con escuadras conformadas con la misma clase de embarcaciones, construidas con la intención de alcanzar la hegemonía marítima europea, un interés que, a lo largo del siglo, convirtió la tecnología naval en un asunto geopolítico.

Fuentes archivísticas adicionales

AGMAB, leg. 7191, construcción de navíos en La Habana por asiento a cargo de don Juan de Acosta, 1731, Lorenzo Montalvo (firma):

- de Acosta (no aparece destinatario), 19 de julio de 1731
- Acosta a Joseph Patiño, 13 de diciembre de 1733
- de Acosta (no aparece destinatario), 7 marzo de 1734
- Montalvo a Joseph Patiño, 10 de abril de 1734
- Montalvo a Joseph Patiño, 18 de abril de 1734
- Montalvo a Joseph Patiño, 19 de abril 1734; Rodrigo de Torres a Joseph Patiño.

(43) AGMAB, leg. 7191, de Acosta (no aparece destinatario), 18 de abril 1734.

(44) *Ibidem*.

(45) GAZTAÑETA, p. 13.

Bibliografía

- Fernández Navarrete, Martín: *Diccionario marítimo español, que además de las definiciones de las voces con sus equivalentes en francés, inglés e italiano, contiene tres vocabularios de estos idiomas con las correspondencias castellanas. Redactado por orden del rey nuestro señor*, Imprenta Real, Madrid, 1831. (Edición informática. Libro digitalizado por Google de la biblioteca de la Universidad de Harvard y subido al archivo de Internet por el usuario tpb.)
- GAZTAÑETA YTURRIBALZAGA, Antonio: *Proporciones de las medidas más esempciales dadas por el Theniente General de la Armada Real (...); para la fábrica de navíos, y fragatas de guerra, que pueden montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones tiene resuelto su Magestad se observen en todos sus astilleros. Madrid, Phelipe Alfonso, 1720.*
- HORMAECHEA, Cayetano; RIVERA, Isidro, y DERQUI, Manuel: *Los barcos oceánicos del Atlántico ibérico en los siglos XVI y XVII* (3 vols.), Barcelona, 2018.
- KUETHE, Allan J., y SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: «El astillero de La Habana y Trafalgar», *Revista de Indias*, vol. 67, núm. 241 (2007), 63-776.
- MARCHENA, Juan, y CUÑO BONITO, Justo: *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823* (3 vols.), Doce Calles, Aranjuez, 2018.
- O'SCANLAN, Timoteo: *Cartilla práctica de construcción naval, dispuesta en forma de vocabulario ...*, en la Imprenta Nacional, 1847.
- PACHECO FERNÁNDEZ, Agustín: *El Glorioso*, Galland, 2015.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2004.
- RIVERA, Isidro; BURDAIN, Joseba, y ADÁN, Jesús: *Teoría y práctica ilustrada de la maniobra naval española según el marqués de la Victoria, 1729-1752. Estudio y análisis de su obra.*
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel: «Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana (1717-1740)», *Revista de Historia Naval*, núm. 93 (2006), 7-32.
- : *El astillero de La Habana y la construcción naval, 1700-1750*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, 2008.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván: «Navíos para un imperio global: la construcción naval y la matrícula de mar en España, América y Filipinas durante el largo siglo XVIII (1670-1834)», *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV: Historia Moderna*, núm. 32 (2019), 123-160, <https://doi.org/10.5944/etfiv.32.2019>.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN DE LA EDICIÓN EN PAPEL

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

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

IMPORTE ANUAL (AÑO 2021)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (CUATRO NÚMEROS AÑO 2021)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS

CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2020)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

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

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

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

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

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

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid. Puede también suscribirse llamando a 913 12 44 27/913 79 50 50.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural. Para recibir números del año en curso, llamar a 913 12 44 27/913 79 50 50.

Protección de datos de carácter personal.

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

LAS UNIDADES DE INFANTERÍA DE MARINA DEL INSTITUTO DE VOLUNTARIOS DE CUBA

Juan Carlos RABANAL DELGADO
Veterano del Cuerpo de Infantería de Marina
Recibido: 10/10/2022 Aceptado: 17/11/2022

Resumen

El concepto de milicia, como fuerza armada voluntaria o reclutada y de apoyo a los ejércitos regulares, es más antiguo que la propia existencia de España como nación, pues ya se desarrolló en la Alta Edad Media con la Milicia Feudal. Mantenido en el tiempo, de una u otra manera, hasta la pérdida de los últimos territorios de ultramar en América y Asia, este tipo de unidades reaparecerían durante la guerra civil española con una connotación distinta: como facciones armadas de los principales partidos políticos de la época.

De amplia implantación en el Ejército, su formación en la Real Armada se redujo a algunas unidades con cometidos propios de la Infantería de Marina, tanto en Cuba como en Filipinas, con ocasión de los conflictos independentistas de finales del siglo XIX, aunque ocasionalmente les fuera asignado el control del tráfico naval en aguas del litoral.

Palabras clave: Infantería de Marina española, Instituto de Voluntarios, Cuba, guerra de la Independencia.

Abstract

The concept of militia, as a voluntary or recruited armed force and support for regular armies, is older than the very existence of Spain as a nation, since they were already developed in the High Middle Ages with the «Feudal Militias». Maintained over time, in one way or another, until the loss of the last overseas territories in America and Asia, this type of unit would reappear during the Spanish Civil War, with a different connotation, as armed factions of the main political parties of the time.

Widely implanted in the Army, its training in the Royal Navy was reduced to some units with tasks typical of the Marine Corps, both in Cuba and in the Philippines, when the independence conflicts at the end of the 19th century, although occasionally it was assigned the control of naval traffic in coastal waters.

Keywords: Spanish Marine Corps, Volunteer Institute, Cuba, War of Independence.

LA presencia y el papel desarrollado en Cuba por el inicial sistema de milicias y el posterior de «Milicias Disciplinadas» ha sido ampliamente estudiado por multitud de autores, al igual que sucede con el Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba –aunque la atención prestada a este por los investigadores haya sido menor–, institución esta de similares características a las primeras, aunque poseedora de matices distintivos. Ambos tipos de fuerzas, como auxiliares de los ejércitos regulares, coexistieron y se complementaron en Cuba durante la segunda mitad del siglo XIX, participando, según el papel asignado a cada una de ellas, en el desarrollo de los tres conflictos que darían lugar a la independencia de la isla de la soberanía española.

A pesar de ello, la existencia de diferentes unidades que, bajo la dependencia del referido instituto, pero con misiones propias de la Infantería de Marina, se constituyeron a partir de 1869 no ha sido objeto de un estudio propio más amplio. Esto tal vez obedezca al escaso número de ellas que se organizaron –acaso porque su papel histórico quedó absorbido por las formadas como fuerzas de infantería y de caballería, principalmente– o a la escasa información existente al respecto, información que, por otro lado, en su inmensa mayoría, deriva de las vivencias de varios de sus integrantes, plasmadas en diferentes obras testimoniales¹.

Este ostracismo histórico, dentro de la bibliografía existente sobre el conjunto de las unidades constituidas al amparo del Instituto de Voluntarios de

(1) CASTRO Y PÉREZ PRADO, Francisco: *Historia de la primitiva Compañía de Voluntarios Infantería de Marina de Caibarién y servicios prestados por ella*, Imprenta La Propaganda Literaria, La Habana, 1897; MENÉNDEZ ACEBAL, Alejandro: *Historial del Batallón de Infantería de Marina Voluntarios de Cienfuegos*, Imprenta Belisario Valero, Cienfuegos, 1898.

la isla de Cuba, ha sido subsanado en contadas ocasiones². Por otra parte, en las historias generales sobre la Infantería de Marina española³, su mención ha quedado inevitablemente diluida en la extensión del texto –la historia general de un cuerpo con más de cinco siglos de antigüedad abarca muchas páginas–, mientras que en las monografías dedicadas a su papel en el contexto de las guerras de Cuba⁴, ha sido escueta. Todo ello ha dado lugar a un desconocimiento generalizado, no ya sobre la participación de estas fuerzas en acciones de guerra, sino acerca de su misma existencia, desconocimiento que alcanza incluso a los propios infantes de marina, a pesar de que en el Museo Naval de San Fernando se conserva la bandera de una de estas unidades: el Batallón de Infantería de Marina de Voluntarios de Cienfuegos.

Antecedentes

Tras la conquista del reino de Granada (1492), se produciría la reunificación de los reinos y territorios que existían en la península ibérica –a excepción de Portugal, el cual era independiente desde 1143–, bien como consecuencia de la unión dinástica de los Reyes Católicos, bien, en el caso del reino de Navarra (1488), por la tutela efectiva de aquellos hasta su posterior incorporación definitiva (1512). Este hecho daría paso a un nuevo sistema político y militar (el propio de la Edad Moderna) que, en el ámbito castrense, provocaría un cambio en la concepción de la constitución y organización de las tropas, que de huestes feudales pasaron a ser ejércitos nacionales, estableciéndose así unas fuerzas regulares y de carácter fijo.

Junto a esta nueva organización militar se mantuvieron las citadas milicias, pero adaptadas al nuevo modelo. Así se dio lugar a las Milicias Locales,

(2) GONZÁLEZ DEL TÁNAGO, Benito: *Estadística de los voluntarios existentes en 31 de julio de 1869...*, Imprenta La Intrépida, La Habana, 1869; MIGUEL FERNÁNDEZ CARRANZA, Enrique de: *Azcárraga, Weyler y la conducción de la guerra de Cuba* (tesis doctoral), Universitat Jaume I, Departamento de Historia, Geografía y Arte, 2008, p. 445, disponible en red en http://www.racv.es/files/Guerra_Cuba_0.pdf (consultado el 6 de septiembre de 2022), e IZQUIERDO CANOSA, Raúl, y NAVARRO CHUECA, Francisco Javier: «Voluntarios y guerrilleros en la isla de Cuba», *Revista Digital de la RACV*, segunda época, núm. 3, cap. 1, anexo II (2018), disponible en red en http://racv.es/es/racv_digital/voluntarios-y-guerrilleros-en-la-guerra-de-cuba (consultado el 11 de septiembre de 2022).

(3) RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española II*, Editorial Naval, Madrid 2007; CAMPELO GAÍNZA, Jesús: *Desde 1537. Historia de la Infantería de Marina más antigua del mundo* (ilustrador, Augusto Ferrer Dalmau), HRM Ediciones, Madrid, 2017.

(4) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «El Cuerpo de Infantería de Marina, cuestionado y reorganizado a finales de siglo», en *XVI Jornadas de Historia Marítima: «Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898)»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 30, Madrid (1997); ÍDEM: «El despliegue naval en Cuba. Años 1897-1898», en *I Congreso Internacional de Historia Militar. El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas I*, Ministerio de Defensa (Monografías del CESEDEN 29), Madrid, 1999.

entendidas como fuerza defensiva propia de las ciudades, sistema que trataron de modificar el emperador Carlos I y, posteriormente, su hijo Felipe II. Este último intentaría sustituirlas por la Milicia General del Reino (1598) –aunque solo lo conseguiría en los territorios de Castilla–, si bien tal milicia no era más que la prolongación, ahora bajo dependencia real, de las milicias precedentes, dependencia que no se había ejercido anteriormente debido a la oposición de cabildos y ayuntamientos a ceder su control.

El empecinamiento real en poner bajo su gobierno a la fuerza miliciana continuaría con el rey Carlos II (1665-1700), quien pretendería extender –con escaso éxito– las milicias generales a los territorios forales de Navarra y las provincias vascas, así como a los de la antigua Corona de Aragón. Sería su sucesor, Felipe V, quien conseguiría implantar las Milicias Provinciales, ya en 1728 y mediante real decreto; y, aunque se llegó a redactar la Ordenanza de 31 de enero de 1734 para la constitución efectiva de 33 regimientos de milicias en parte del territorio nacional⁵, estas iniciativas obtendrían en el resto del reino idéntico resultado al cosechado por su predecesor, ante el rechazo, de nuevo, de las autoridades provinciales. Un firme defensor de estas sería José Patiño y Rosales, a la sazón secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, así como del de Hacienda.

A pesar de que en el preámbulo de la referida ordenanza se justifica la necesidad de constituir dichos regimientos para «la defensa y seguridad de [los] reynos y costas de España», estos serán levantados como fuerzas de infantería, de modo que los formados en zonas del litoral próximas a los departamentos marítimos, como Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María, carecerían de todo vínculo con la Real Armada –y con sus Batallones de Marina– y no tendrían la consideración de fuerzas auxiliares de dichas tropas de Marina.

Durante los reinados de Carlos III y Carlos IV se intentaría una vez más – y, una vez más, infructuosamente– implantar dicha milicia en todo el reino – aunque Carlos III sí lograría levantar la Milicia Provincial en Mallorca, mediante real orden de 19 de enero de 1762 y dentro del contexto de la guerra de los Siete Años⁶–.

Llegados a la guerra de la Independencia, la situación se mantenía igual. En pleno conflicto, las Cortes de Cádiz aprobaron la creación de un nuevo cuerpo: la Milicia Nacional Local⁷ (1814), la cual aglutinaría las fuerzas de la Milicia Urbana y de la Guardia Cívica⁸. Disuelta por Fernando VII al recupe-

(5) Biblioteca Virtual de Defensa (BVD), Biblioteca Central Militar (BCM), ubicación DE, sign. IV-6458(7), «Ordenanza de 1734 sobre la formación de 33 Regimientos de Milicias», El Pardo, 31 de enero de 1734.

(6) TEJADO BORJA, Rafael: «Guerra y milicias en el Siglo de las Luces», *Cuadernos Dieciochistas* (ISSN: 1576-7914), vol. 21, Ediciones Universidad de Salamanca (2020), p. 207.

(7) Decreto de las Cortes de Cádiz de 18 de abril de 1814, *Gaceta de la Regencia de las Españas*, núm. 68, 10 de mayo, pp. 498-505.

(8) Que, constituidas en Milicia Activa, combatieron contra los franceses. RUIZ DE MORALES, Joaquín: *Historia de la Milicia Nacional*, Imprenta Repullés, Madrid, 1855, pp. 124-125.

rar el trono, fue repuesta durante el Trienio Liberal (1820-1823), para ser de nuevo suprimida por este rey tras la restauración del absolutismo, situación que se mantendría hasta el final de su reinado (1823-1833).

Con la promulgación de este decreto poco cambia con respecto a la regulación y organización de las fuerzas milicianas, que continúan desligadas de la Real Armada, lo que se confirma de manera taxativa en su artículo 2, el cual excluye de la obligación de prestar servicio en ellas a los inscritos en la Matrícula de Marina. Por otra parte, los oficiales de la Armada que se encuentren retirados «solo estarán obligados a servir en sus clases o en las superiores si para ellas fuesen nombrados» (art. 4). La novedad en este decreto es ajena a la Real Armada y viene dada al contemplarse, por primera vez, la formación de milicias de caballería «en aquellos pueblos cuyos términos» fueran «demasiado extensos» o cuyas «heredades» estuvieran «a mucha distancia de la población ...» (art. 59).

Con la regencia de María Cristina (1833-1840) se instauró de nuevo la Milicia Urbana⁹ (1834), institución eminentemente civil de efímera existencia, pues cambiaría de nombre apenas un año después, cuando pasó a denominarse Guardia Nacional¹⁰. La Guardia Nacional mantendría las funciones y atribuciones de la Milicia Urbana, no existiendo variación alguna en lo referente a la formación de unidades afectas a la Real Armada, bien por subordinación o por similitud de misiones y cometidos, lo que no sufrirá cambios en las subsiguientes reformas y regulaciones de estas fuerzas auxiliares.

La milicia, bajo cualquiera de sus acepciones, durante el reinado de Isabel II y a lo largo de gran parte del siglo XIX, fue una continua fuente de conflictos entre los partidos liberal moderado y liberal progresista; así, en 1844, tras



Ilustración 1. Teniente general Evaristo Fernández de San Miguel, inspector general de la Milicia Nacional. *Historia de la Milicia Nacional*, Madrid, 1855

(9) Real Decreto de 16 de febrero de 1834, *Colección Legislativa de España*, Imprenta Real, Madrid, 1835, pp. 71-80.

(10) Real decreto de 28 de septiembre de 1835, *Gaceta de Madrid*, núm. 276, 29 de septiembre, p. 1095. A pesar de ello, todas las fuentes consultadas la denominan «Milicia Nacional».

llegar al poder los primeros, se procedió a desarmar y disolver, una vez más, la Milicia Nacional, cuyo lugar lo ocupó una instituto de nueva creación: la Guardia Civil. Sin embargo, ambos cuerpos convivirían entre 1854 y 1857, debido a la restauración de la citada milicia con la llegada al poder de los progresistas, para ser disuelta de nuevo en 1857, dada la alternancia en el gobierno de ambos partidos. Por último, en 1868, tras el triunfo de la Revolución Gloriosa, sería restablecida una vez más, aunque en esta ocasión con el nombre de Fuerza Ciudadana de los Voluntarios de la Libertad¹¹.

La citada revolución daría paso al Sexenio Democrático, que terminaría con el reinado de Isabel II y desembocaría en la instauración de la Primera República. Bajo esta se cambió de nuevo el nombre de la milicia, que ahora pasó a denominarse Cuerpo de Voluntarios de la República¹² (1873), aunque seguidamente, y mediante ley de las Cortes Constituyentes siendo presidente de estas Emilio Castelar, se recuperaría el nombre de Milicia Nacional Local¹³.

Como no podía ser de otra manera, este cuerpo –objeto de continua disputa, por su utilización partidista, desde la regencia de María Cristina– sufriría una última disolución en 1876, tras la Restauración Borbónica, que supondría el final de la Primera República y entronaría a Alfonso XII como rey de España.

Este tipo de milicias, guardando una similitud mayor o menor respecto a las de la Península, fueron instituidas también en los territorios americanos prácticamente desde su colonización. Desde el virreinato de Nueva España, su formación fue expandiéndose, según se iban ampliando las tierras descubiertas, mediante el encuadramiento de los propios colonos, quienes llegaron a ser armados por la Real Hacienda para la defensa de los nuevos enclaves ante los ataques de ingleses, franceses y holandeses.

Estas milicias americanas convivieron con las tropas regulares del Ejército y de la Real Armada enviadas o constituidas en los virreinos, auxiliándolas y reforzándolas, y de su longevidad da cuenta su pervivencia hasta el mismo final del Imperio español, tras el conocido como Desastre del 98.

Implantación de las milicias en Cuba

Aunque los antecedentes de estas milicias auxiliares se funden con los comienzos de la colonización, su primera regulación se remonta a 1763, tras la recuperación de la isla por parte de la corona española al canjearla a los ingleses por el territorio de la Florida, siendo capitán general de Cuba el teniente general de los Reales Ejércitos Ambrosio de Funes de Villapando. A este, en el momento de su nombramiento, se le encomendó la reforma del ejército regular y la creación de «Milicias Disciplinadas» o regladas, misión que

(11) Decreto de 17 de noviembre de 1868, *Gaceta de Madrid*, núm. 323, 18 de noviembre, pp. 1-3.

(12) Decreto de 14 de febrero de 1873, *ibídem*, núm. 46, 15 de febrero, p. 531.

(13) Ley de 2 de septiembre de 1873, *ibídem*, núm. 249, 6 de septiembre, p. 1621.

ejecutaría el mariscal de campo Alejandro O'Reilly Mc Dowell, como inspector general de milicias y segundo en la capitania general¹⁴. O'Reilly redactaría al efecto un minucioso reglamento que, aprobado por De Funes en 1769, daría lugar a la existencia, apenas un año después, de

«dos batallones de infantería y un regimiento de caballería en La Habana, un regimiento de caballería e infantería en Matanzas, y tres batallones en Santiago de Cuba y Bayamo, Puerto Príncipe y Cuatro Villas, este último llamado así por estar conformado por vecinos de Trinidad, Santa Clara, San Juan de los Remedios y Santo Espíritu. Completaban este cuadro un batallón de pardos en La Habana, otro en Santiago y Bayamo y un tercero de morenos libres en la Habana»¹⁵.

Esa organización se mantendría, *grosso modo*, hasta 1850, cuando, bajo el gobierno del entonces capitán general de la isla, teniente general del Ejército Federico Roncali Ceruti, se crearon unas unidades, denominadas de «Nobles Vecinos»¹⁶, como fuerzas auxiliares del ejército regular allí desplegado. Tales unidades, junto a este, reforzaron las defensas de la isla contra los conatos de invasión que, instigados por Estados Unidos, se dieron en 1850 y 1851, cuando fuerzas mercenarias estadounidenses, provenientes principalmente de los estados del Sur, intentaron desembarcar en la ciudad de Cárdenas y en la provincia de Pinar del Río, respectivamente. Ambas intenciones estuvieron dirigidas por el antiguo militar venezolano Narciso López de Uriola, quien siendo coronel del Ejército español había combatido en las filas de este, primero contra los independentistas venezolanos y, posteriormente, en el bando isabelino durante la



Ilustración 2. Óleo del teniente general José Gutiérrez de la Concha, obra de Rafael Díaz de Benjumea, 1886, Museo del Prado

(14) MALDONADO DE ARJONA, Jesús: «Alejandro O'Reilly Mc Dowell», en REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA (RAH): *Diccionario biográfico electrónico*, disponible en red en <https://dbe.rah.es/biografias/13705/alejandro-oreilly-mc-dowel> (consultado el 21 de agosto de 2022).

(15) TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *Alejandro O'Reilly en las Indias*, CSIC, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1969, p. 37.

(16) *Manual de instrucción militar y reglamento comentado para el Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta del Diario del Ejército, La Habana, 1892, pp. 6-7.

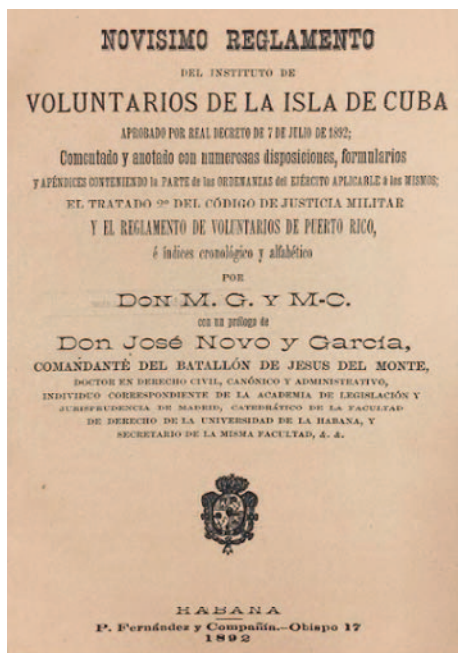


Ilustración 3. Anteportada de la publicación del *Novísimo Reglamento del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta P. Fernández y Compañía, La Habana, 1882

Primera Guerra Carlista, en el curso de la cual contrajo méritos por los que alcanzaría el empleo de mariscal de campo en 1840¹⁷. Los rotundos fracasos con que se saldaron las dos tentativas de desembarco conducirían a López de Uriola al garrote vil, al ser capturado por las fuerzas españolas en las cercanías del lugar conocido como El Pinar de Rangel. Trasladado a La Habana, fue ejecutado el 1 de septiembre de 1851¹⁸.

Tras ello, en febrero de 1855, siendo capitán general de Cuba el teniente general del Ejército José Gutiérrez de la Concha Irigoyen, y como consecuencia de los hechos antes citados, vio la luz el Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba. Este cuerpo –cuya creación se encuadra dentro del paquete de las reformas efectuadas por De la Concha tras su llegada a la isla– vería cómo, hacia 1857, su actividad se desvanecía hasta ponerlo al filo de la desaparición, una vez que, abolida la esclavitud en Estados Unidos, cesaron temporalmente las conspiraciones expansionistas norteamericanas¹⁹.

Así pues, extinguido el peligro anexionista estadounidense, el Instituto de Voluntarios perdió un tanto su razón de ser, pero consiguió pervivir por el respaldo de los grandes oligarcas (peninsulares y criollos), que lo utilizaron como elemento de fuerza y presión ante los movimientos reformistas (cuyas demandas incluían el fin de la esclavitud y el cambio del estatus político de la isla con respecto a la metrópoli) que empezaban a cobrar auge en la isla.

Y así se llegaría a 1869, cuando tras el Grito de Yara, que marca el inicio de las hostilidades del primer conflicto independentista cubano, el capitán general de Cuba, teniente general del Ejército Francisco de Lersundi y

(17) PABLO CANTERO, Antonio de: «Narciso López de Uriola», en RAH: *Diccionario biográfico electrónico*, disponible en red en <https://dbe.rah.es/biografias/14979/narciso-lopez-de-uriola> (consultado el 28 de agosto de 2022).

(18) *Ibíd.*

(19) Los intentos estadounidenses de adquisición de la isla se remontaban a 1810. Detrás de este interés se hallaban los esclavistas sureños, que buscaban expandir sus explotaciones en un territorio donde, para entonces, la esclavitud era todavía legal.

Hormaechea, ante la escasez de efectivos regulares alentó a los leales a la corona española a alistarse en dicha milicia, la cual aportaría gran cantidad de efectivos a diferentes unidades de las diversas armas y cuerpos que se constituirían tanto en la guerra de los Diez Años (1868-1878) como en la Guerra Necesaria de 1895, cuyos efectivos algunos autores cifran en torno a los 85.000 hombres²⁰.

El Instituto de Voluntarios de la Isla de Cuba contó, entre 1855 y 1898, con cuatro reglamentos: el primero de ellos (1856) tuvo carácter provisional; el segundo (1867) fue un proyecto de reforma del anterior; el tercero vio la luz en 1869, siendo capitán general de Cuba el teniente general del Ejército Domingo Dulce y Garay; y, finalmente, en 1892 se promulgaría el cuarto y último²¹.

Las unidades de voluntarios de Infantería de Marina en la isla

Con respecto a las unidades del cuerpo constituidas al amparo del referido reglamento de 1869²², se constata la existencia de dos compañías de voluntarios de Marina en la provincia de Matanzas, subordinadas al capitán de navío y comandante militar de Marina del puerto matancero, José López Seoane. De Miguel Fernández-Carranza, Izquierdo Canosa y Navarro Chueca identifican estas compañías como de Infantería de Marina²³.

Según señala González del Tánago²⁴, estas fuerzas estaban compuestas por una plana mayor, al mando del comandante José Calvet y Curet, y contaban con 1 ayudante, 1 médico cirujano, 1 capellán, 1 brigada, 1 farmacéutico, 1 practicante, 1 practicante de farmacia y 1 escuadra de gastadores –esta última, al mando del sargento 2.º Antonio Rodríguez Santa Ana–, compuesta por un cabo 1.º y 16 gastadores.

La 1.ª compañía, al mando del capitán José S. Castañer y Salicrú, la conformaban, en calidad de oficiales, los tenientes Juan Manuel Vázquez Velasco y Julián González Rueda, y los alféreces Manuel Casso Camín y Pedro Rueda Villaba. La clase de tropa la integraban 1 sargento primero, 4 sargentos segundos, 1 furriel, 5 cabos primeros y 6 segundos, 1 corneta y 99 voluntarios, teniendo en sus filas como cantinera a Josefa Calvet Beltrán.

(20) FERNÁNDEZ CARRANZA y otros (consultado el 11 de septiembre de 2022).

(21) NOVO G., José (intr.): *Novísimo reglamento del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta de P. Fernández y Compañía, La Habana, 1892, p. xi.

(22) Decimos «al amparo», y no bajo la orgánica establecida, dado que en el artículo 1 del reglamento de 1869 se establece la organización de unidades de infantería y caballería exclusivamente, sin citar a ninguna otra arma o cuerpo (aunque el art. 2 deja abierta la posibilidad de crearlas de artillería u otra arma, a criterio del capitán general de Cuba), al contrario que el reglamento de 1892, que sí señala expresamente, en su art. 5, a unidades de Infantería de Marina, entre otras. FERNÁNDEZ-CARRANZA y otros, p. 66.

(23) *Ibidem*.

(24) GONZÁLEZ DEL TÁNAGO, pp. 75-85.



Ilustración 4. Vicente Tomás, comandante graduado y capitán efectivo de la 3.^a Compañía de Voluntarios de Marina de Matanzas (1872). *Historia de los voluntarios cubanos II*, Biblioteca Virtual de Defensa

La 2.^a compañía, cuyo mando accidental ostentaba el teniente José María González Cabrera por estar sin cubrir la vacante de capitán, estaba compuesta además por el del mismo empleo Vicente Tomás Gual y por los alféreces Vicente Ramón Valero y Manuel Rey. La clase de tropa la integraban 1 sargento primero (vacante), 4 sargentos segundos, 1 furriel, 5 cabos primeros, 6 cabos segundos, 1 tambor y 86 voluntarios²⁵.

Los efectivos de dichas compañías se nutrían tanto de peninsulares residentes en Cuba como de criollos nacidos ya en la isla, más una cantidad ínfima de oriundos de otros territorios de las Antillas Mayores. Si desglosamos el total de sus efectivos (255) por procedencia, vemos que los cubanos eran mayoría (106), y que, en orden decreciente, los seguían los naturales de las islas Canarias (39), las islas Baleares (29), Andalucía (18), Asturias (15), Levante (13), Cataluña (10), Galicia (8), Cantabria (3) y Castilla y León (2), contando también con oriundos de Puerto Rico (2).

Poco se sabe de los cometidos que asumieron o de las acciones en que pudieron intervenir dichas compañías durante la guerra de los Diez Años, pues hasta el momento no se ha localizado historial alguno en relación con ellas. No obstante, es lógico pensar que dichas fuerzas asumieran tareas de protección y apoyo respecto de los buques de la Armada surtos en el puerto de Matanzas, o de las instalaciones de aquella en el recinto portuario. Es más improbable, en cambio, que actuaran junto a las fuerzas de Infantería de Marina destacadas a lo largo del conflicto desde la Península, dado que, por una parte, y debido al carácter local de las fuerzas de voluntarios, no era habitual su intervención en otras demarcaciones, y por otra, los distintos batallones de los correspondientes regimientos expedicionarios de Infantería de Marina enviados desde la Península estaban desplegados fuera de la provincia de

(25) Los nombres y el origen de todos los integrantes de ambas compañías figuran en la obra citada en la nota precedente.

Matanzas. A este respecto, el 1.º regimiento operó en la jurisdicción de Cuatro Villas (1869-1871); el 2.º, en esta y en la de Santiago de Cuba y Puerto Príncipe (1868-1878), mientras que el 3.º lo hizo en las de Camagüey, Oriente y Cuatro Villas (1869-1871)²⁶.

No obstante, la existencia de estas compañías –tres en 1872, si nos atenemos a lo que cita el pie de la ilustración 4– suscita varios interrogantes. El primero atañe a su formación: ¿cómo es posible que se organizaran si en el reglamento de 1869 no se contempla la constitución de estas en la Marina de Guerra? La única explicación plausible es que su formación se sustentara en una interpretación libre del artículo 2 del citado reglamento, si bien en este se menciona la posibilidad de formar las «secciones de artillería u otra arma» que el capitán general de Cuba creyese «conveniente organizar», pero nunca de otro cuerpo o de la Armada.

El segundo interrogante que se nos plantea se refiere a la uniformidad de las citadas compañías, la cual, y regresando a la ilustración 4, parece tratarse de una versión adaptada del reglado en la época para el Cuerpo General de la Armada, conocido como «uniforme pequeño o medio uniforme»; sin embargo, las denominaciones de los empleos de la oficialidad de las citadas compañías²⁷ son las propias del Cuerpo de Infantería de Marina y del Ejército. Lo único que nos dice el reglamento de 1869 sobre la uniformidad establecida es lo siguiente: «El uniforme de los Voluntarios será el mismo que hoy se usa y podría variarse en cada arma y cuerpo previa la aprobación del Excmo. Sr. Capitán General y los informes que considere oportunos del Subinspector» (art. 21)²⁸.

El tercer y último interrogante guarda relación con las misiones encomendadas a dicha fuerza: ¿fueron únicamente de naturaleza naval, vinculadas a las labores de navegación y maniobra de alguna embarcación sobre la costa y bahía de Matanzas, con objeto de controlar el tránsito de la navegación por la misma, o por el contrario tuvieron un carácter eminentemente terrestre y, por tanto, fueron propias de la Infantería de Marina?

Este punto puede ser contestado desde dos vertientes diferentes. La primera es la carencia de evidencia alguna de que, bajo la tutela del Instituto de Voluntarios, la Marina de Guerra organizase unidades para efectuar labores propias de marinería en la isla de Cuba; la segunda nos viene aportada por el hecho de que esta fuerza de voluntarios saldría en operaciones inmediatamente después de la sublevación de 1869, por orden del gobernador interino de la

(26) Según se desprende de la narración de las vicisitudes de estas unidades, durante su participación en la guerra de los Diez Años, realizada por RIVAS FABAL, José Enrique, en *Historia de la Infantería de Marina española II*, Editorial Naval, Madrid, 2007, pp. 223-311.

(27) GONZÁLEZ DEL TÁNAGO, pp. 75-85.

(28) *Reglamento para los Cuerpos de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, La Habana, 1869, p. 12. Tal vez pueda referirse a la uniformidad establecida en 1769 por O'Reilly en el Reglamento del Cuerpo de Milicias, descrita por TORRES RAMÍREZ, pp. 42-45.

plaza de Matanzas, coronel Domingo de León y Falcón²⁹, hacia la ciudad de Alacranes al mando de José Calvet³⁰. Esta población se encuentra en el interior de la provincia, a más de cuarenta kilómetros de cualquier zona cercana a la costa, por lo que la misión de estas compañías de Marina sería eminentemente terrestre, tratándose por tanto de fuerzas de infantería constituidas como de Marina.

A pesar de que, como hemos visto, el Instituto de Voluntarios no desapareció con el fin de la guerra de los Diez Años (1868-1878) o Guerra Grande, y de que –por más que no se hayan encontrado evidencias de lo contrario– tampoco podemos afirmar que las compañías de Voluntarios de Marina de Matanzas tuvieran una continuidad hasta el segundo de los conflictos independentistas (la «Guerra Chiquita» [1879-1880]), ni que existieran en el tercer y último enfrentamiento (la conocida como guerra de la Independencia de Cuba o «Guerra Necesaria» [1895-1898]), sí hay constancia de la existencia, en la provincia de La Habana, de la Compañía de Voluntarios de Infantería de Marina de Casa Blanca³¹ (1876), cuyos efectivos, entre oficiales y clases de tropa, ascendían a 245 hombres³².

Llegados a 1892, año de la publicación del último reglamento del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba, este, en su artículo 5, especifica qué fuerzas y de qué entidad se podrán constituir con efectivos de este cuerpo:

«La organización de las fuerzas de las distintas armas se sujetará a las siguientes unidades y fracciones tácticas. En Infantería, Ingenieros, Artillería a pie e Infantería de Marina; batallones, tercios, compañías y secciones sueltas.

Las compañías, escuadrones y secciones sueltas se dividirán en secciones y escuadras, sujetándose para esta división a la vecindad de los individuos en los poblados (...) y en los campos en todos los casos, no autorizándose (...) organización alguna de batallón o compañía en que las distintas fracciones hayan de estar a más de una legua de distancia del punto señalado como centro de la unidad».

(29) Coronel del Arma de Caballería y comandante de las Milicias Disciplinadas de Caballería de Matanzas n.º 2 (*Guía de forasteros de Madrid*, 1869, p. 617). Anteriormente fue coronel del Regimiento de Caballería Reina n.º 2 de Lanceros del Ejército de Operaciones en Cuba (*Estado Militar de España y Ultramar*, 1863, p. 193).

(30) RIBÓ, Juan José: *Historia de los voluntarios cubanos* II, Imprenta de T. Fortanet, Madrid, 1876, p. 254.

(31) Actualmente, un barrio del municipio de Regla (provincia de La Habana). En 1762 ya existía en el lugar un caserío con ese nombre, aunque desde muchos años antes la Real Hacienda tenía allí un almacén para depositar los objetos que no cabían en los almacenes de La Habana. Tras la recuperación de la ciudad para la corona española (1763), se asentaron allí navegantes de cabotaje y carpinteros de ribera destinados a las reparaciones de buques mercantes, y se llegaron a establecer varios talleres, además del que se creó para la maestranza de la plaza, <https://www.todocuba.org/> (consultado el 23 de agosto de 2022).

(32) OTERO PIMENTEL, Luis: *Memoria sobre los voluntarios de la isla de Cuba. Consideraciones relativas a su pasado, su presente y su porvenir*, Imprenta La Propaganda Literaria, La Habana, 1876, p. 177.

Así pues, este reglamento, a diferencia del de 1869, reconocía expresamente –y por tanto autorizaba– la constitución de unidades de Infantería de Marina –a pesar de lo cual, como hemos visto, se organizaron al menos las dos compañías de Matanzas–, estableciendo como unidad superior al efecto el batallón, y siendo la entidad mínima la sección. Igualmente señalaba la composición específica de efectivos que deberían tener, clasificando a los batallones en dos modalidades: los formados por entre ocho y doce compañías como máximo, y los constituidos por entre cuatro y seis, detallando la orgánica y composición de ambas formaciones en cuanto a oficiales y otros componentes de su plana mayor (arts. 6 y 7).

En lo referente a los tercios (art. 8), estipulaba que debían estar conformados por dos o tres compañías y definía asimismo la composición de su plana mayor. Todas las compañías deberían estar constituidas por 1 capitán, 2 primeros tenientes, 2 segundos tenientes, 5 sargentos, 13 cabos (uno de ellos furriel), 1 corneta y entre 80 y 126 voluntarios. Por su parte, las compañías sueltas –es decir, aquellas que no estuvieran integradas en batallones o en tercios– deberían contar con un 1.^{er} teniente y un 2.^o teniente supernumerarios, con opción de incorporar un médico de segunda –o, en su defecto, un practicante sanitario de la misma clase– y un capellán (art. 9).

En 1892, año de la publicación, como ha quedado dicho, del citado reglamento, en Cuba solo se encontraban constituidas, como unidades de voluntarios de Infantería de Marina, las Compañías de Casa Blanca³³ –que posteriormente formaron un tercio– y una sección en Batabanó, ambas en el territorio



Ilustración 5. Uniforme de los efectivos de Infantería de Marina del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba, 1892. BUENO CARRERA, J.M.^a: *Uniformes militares españoles. La Infantería y la Artillería de Marina*, 1985

(33) Cuyo comandante era Valentín Salazar Gámiz. *Guía oficial de España*, 1893, p. 470.



que en ese momento comprendía la provincia de La Habana³⁴. No obstante, a lo largo de la Guerra Necesaria (1895-1898) se constituyeron otras unidades, como el Batallón de Voluntarios de Infantería de Marina de Cienfuegos (diciembre de 1896), procedente de la compañía del mismo nombre formada en agosto de 1895, y que pasaría a constituirse en tercio en junio de 1897³⁵; y la Compañía de Infantería de Marina de Voluntarios de Caibarién, cuya formación se aprobó el 29 de mayo de 1896 y que se constituiría en tercio el 28 de febrero de 1897, por la gran cantidad de voluntarios que pretendían alistarse. Como tercio llegaría a contar con plana mayor, escuadra de gastadores, banda de música y dos compañías³⁶.

El citado reglamento del Instituto de Voluntarios establecía la uniformidad de los miembros de unidades de Infantería de Marina, la cual estaba reglada por una «Cartilla de Uniformidad» común para todos y que, en lo referente a Infantería de Marina, se caracterizaba por tener «el cuello, vueltas y franja azul turquí».

Las fuerzas de Infantería de Marina pertenecientes al Instituto de Voluntarios de Cuba se ampliarían posteriormente; así, en 1897 estaban conformadas por un batallón (el de Cienfuegos), dos tercios (los de Casa Blanca y Caibarién) y tres compañías sueltas de las que no conocemos dato alguno, al no aportarse información sobre el sobrenombre o el lugar de constitución de ninguna –aunque, entrando en el terreno de la hipótesis, una de ellas podría tratarse de la original sección de Batabanó, y las otras dos, las novedosas compañías de voluntarios de Marina de Matanzas, ambas citadas por González del Tánago–. El número conjunto de efectivos de las seis unidades ascendía a 137 jefes y oficiales y 2.371 miembros de tropa³⁷.

(34) *Novísimo reglamento del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, 1892, pp. 12-16.

(35) MENÉNDEZ ACEBAL, pp. 11-19.

(36) CASTRO Y PÉREZ PRADO, Francisco: p. 10.

(37) *Anuario Militar de España*, 1898, p. 817.

A pesar de la mencionada carencia de historiales de las citadas fuerzas, se han localizado dos libros que relatan la historia y vicisitudes de dos de estas unidades: el Batallón de Voluntarios de Infantería de Marina de Cienfuegos y el Tercio de Infantería de Marina de Caibarién. Los únicos ejemplares de tales obras –a las que, dada su rareza, podríamos calificar de *incunables* de la historia de la Infantería de Marina española– se encuentran entre los fondos de distintas bibliotecas de las universidades estadounidenses de Miami Dade y Harvard. Escritas por Alejandro Menéndez Acebal (1898) y Francisco Castro y Pérez Prado (1897), respectivamente, componentes de dichas unidades, nos servirán para conocer la historia de estas y de sus acciones principales en el último de los conflictos independentistas cubanos.

Con respecto a las iniciales compañías de voluntarios de Marina de Matanzas, el Tercio de Casa Blanca y la Sección de Batabanó, nada se sabe de ellas, si bien el primero –lejos de toda relación con acciones de guerra– consta que participó en los actos y festejos acontecidos en La Habana, entre el 8 y el 16 de mayo de 1893, con motivo de la visita de la

infanta Eulalia de Borbón a la ciudad. Según el programa oficial, que remite a la orden general del Ejército dada al efecto para el 8 de mayo, en su punto 4, se señalan las fuerzas que participarán cubriendo carrera durante el desplazamiento de la comitiva tras su desembarque en el puerto, y entre ellas consta el «Tercio de Infantería de Marina de Casa Blanca de Voluntarios»³⁸.

La orden general del Ejército del 13 del mismo mes recoge otra mención de la unidad. En esa fecha tuvo lugar una gran parada en la que la infanta Eulalia revistó a las fuerzas acantonadas en La Habana. Entre ellas se encon-



Ilustración 7. Detalle del uniforme de campaña de un sargento 2.º de la Compañía de Voluntarios de Marina de Casa Blanca (<http://cubamuseo.net>)

(38) MASCUÑANA, Joaquín: *Crónica de los festejos en honor de SS.AA.RR. con motivo de su permanencia en la isla*, Imprenta de El Eco de los Voluntarios y Bomberos, La Habana, 1893, p. 25.

traban las del Tercio de Infantería de Marina de Voluntarios de Casa Blanca, encuadradas en la 2.^a brigada de la 2.^a división, al mando del general Jorge Garrich y Alló, junto al 2.^o Batallón de Ligeros, el Batallón de Voluntarios de Jesús del Monte, la Compañía de Chapelgorris del Cerro y el Batallón de Bomberos Municipales, unidades todas ellas de voluntarios. Al mando del Tercio de Infantería de Marina de Casa Blanca se hallaba su comandante, Valentín Salazar³⁹.

El Batallón de Infantería de Marina de Voluntarios de Cienfuegos

Esta unidad tuvo su origen en la ciudad de Cienfuegos, y la idea de su creación la concibió quien llegaría a ser su coronel jefe, Luis Armada Vázquez⁴⁰, que había fundado una primitiva compañía independiente de voluntarios de Infantería de Marina en dicha ciudad, cuyos efectivos provenían de la gente de mar y de los estibadores de su puerto. Su propuesta de constitución, elevada el 27 de agosto de 1895, fue aprobada por el capitán general de Cuba el 15 de noviembre de ese año. Su cometido sería vigilar con embarcaciones menores la zona costera inmediata a la ciudad.

La oficialidad de esta primera compañía estaba compuesta por el que sería su capitán, Luis Armada Vázquez, y los 1.^{os} tenientes Ramón Fernández Royan, Víctor Salcines León y, como supernumerario, Benito Menduïña Iglesias, así como por los 2.^{os} tenientes Andrés Arrrandi Arrigunaga, Elías Domínguez Díaz y, como supernumerario, José Ripoll García. El número de sus efectivos alcanzaba los 134 hombres⁴¹.

Dada la gran cantidad de voluntarios que querían formar parte de la nueva unidad, en junio de 1896 se creó una segunda compañía, lo que daría lugar a que, según recogía el reglamento del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba, se pudiera constituir un tercio. Así pues, se estableció una plana mayor, cuyo comandante sería Luis Armada Vázquez, quien contaría con el auxilio del capitán Benito Menduïña Iglesias, el 1.^{er} teniente ayudante Andrés Armada Albelo y, como supernumerario, el del mismo empleo José Ripoll García. Completaban el tercio el 2.^o teniente de la misma condición Ignacio Brito Guerra, el médico de segunda Miguel Hernández García, y una escuadra compuesta por un cabo y diecinueve gastadores.

El mando de la 1.^a compañía pasaría a manos del ya capitán Ramón Fernández Royán. En sus filas se contaban los 1.^{os} tenientes Elías Domínguez Díaz, Segundo Herós y Bernardo Quirós, y los segundos José María Maíz Galarraga y Antonio Brito Guerra, mientras que la clase de tropa la conformaban 5 sargentos, 13 cabos, 1 corneta y 132 voluntarios.

(39) *Ibíd.*, p. 145.

(40) Abogado en Cienfuegos, fue sargento del batallón de Infantería de Marina Voluntarios de Santo Domingo. MENÉNDEZ ACEBAL, p. 20.

(41) *Ibíd.*, pp. 10-11.

La 2.^a compañía estaría al mando del ya capitán Víctor Salcines León, y contaría con los 1.^{os} tenientes Andrés Carrandi Arrigunaga y José Alonso Alonso, así como con los segundos Jesús Sierra Villanueva y Ramón Álvarez García. La clase de tropa quedaría constituida por 5 sargentos, 13 cabos, 1 corneta y 126 voluntarios⁴².

Al organizarse la fuerza en tercio, sus misiones aumentaron, y además de las iniciales de vigilancia de la zona costera, asumió servicios de guarnición, patrulla, avanzada y escolta de convoyes, así como de descubiertas en busca de potenciales partidas insurrectas operativas en su demarcación. Días después de constituirse en tercio, dicha unidad formó una charanga como su unidad de música, compuesta por veintidós individuos bajo la dirección de Agustín Sánchez Planas.

El 26 de diciembre de 1896, el Tercio de Voluntarios de Infantería de Marina se fusionó con el Tercio de Voluntarios de Ingenieros, existente en Cienfuegos desde 1888. Compuesto por ciudadanos de raza negra, su primer comandante jefe fue Patricio Delgado⁴³.

Por común acuerdo de los comandantes de ambas unidades, ante la propuesta del comandante militar de la plaza, coronel Antero Rubín Homent—quien prefería la existencia de una unidad superior a varias de pequeña entidad, para la mejor ejecución de los servicios encomendados a ellas—, se crea el Batallón de Infantería de Marina de Voluntarios de Cienfuegos, el cual pasa a tener ocho compañías y a dividirse en medio batallón derecho (compuesto por individuos de raza blanca) y medio batallón izquierdo (compuesto por los de raza negra, antiguos efectivos del Tercio de Ingenieros), procediendo al alistamiento de nuevos voluntarios para completar sus filas.

VOLUNTARIOS DE LA ISLA DE CUBA									
BATALLÓN INFANTERÍA DE MARINA DE CIENFUEGOS									
1.ª SUBDIVISIÓN									
<i>Alejandro Menéndez Acebal, nacido en Gijón, provincia de Oviedo, Capitán General de Castilla la Vieja, el día 25 de Febrero de 1851; es hijo de D. Esteban y de D.ª Josefa, y tiene los méritos y circunstancias que se expresan:</i>									
Fecha de los desachos ó nombramientos			2.ª SUBDIVISIÓN				Tiempo que los ha servido		
Día	Mes	Año	Empleos y grados que ha obtenido				Años	Meses	Días
28	Enero	1882	Sargento 1.º				7	4	
9	Septiembre	1882	Alférez				5	20	
22	Febrero	1883	Teniente				6	11	8
31	Enero	1890	Capitán 1.º Ayudante				3	8	4
4	Octubre	1893	Id. supernumerario				3	3	26
Suman estos servicios...							15	9	2
DEDUCCION									
Por 6 meses de licencia							6	0	0
Quedan de servicios efectivos							14	6	2
1.º	Febrero	1897	Capitán Ayudante Mayor Secretario				1	3	25
30	Mayo	1898	Comandante				4	1	
Total de los servicios efectivos hasta...							16	1	28
3.ª SUBDIVISIÓN									
Ausencia por abonos ó servicios									
Por el doble tiempo servido en las circunstancias que expresa el art. 121 del Reglamento del Instituto...									
Según disposición de A. G. Oral, de 15 de Marzo de 1898 publicada en el B. O. núm. 310 del propio año, teniendo derecho este Oficial á que se le anulen los servicios prestados en el Ejército, y que acredite con documentos originales á saber: Servicios efectivos en el Ejército hasta fin de Diciembre de 1884, que se hicieron en el empleo de Alférez Sargento 1.º...							9	2	28
Por el doble tiempo de cargados en el Ejército...							2	9	8
Por la mitad del tiempo de campaña, á contar desde el 24 de Febrero de 1896, con arreglo al Art. D. de 1.º de Septiembre de 1897, artículo 3.º...							1	9	18
Total de servicios incluidos los abonos...							28	11	22

Ilustración 8. Hoja de servicios del comandante Alejandro Menéndez Acebal. *Recopilación de datos biográficos de Alejandro Menéndez Acebal*, Sociedad Tipográfica Asturiana, Gijón, 1902

(42) *Ibidem*, pp. 13-15.

(43) *Ibidem*, p. 35.



Ilustración 9. Guerrillas españolas rechazando el desembarco de las tropas norteamericanas en la costa de Cienfuegos (Cuba). Dibujo de *La Ilustración Española y Americana*, 22 de mayo de 1898

El batallón quedó constituido como fuerza de Infantería de Marina, con una plana mayor compuesta por el coronel Alejandro Suero Balbín⁴⁴; el teniente coronel Luis Armada Vázquez; los comandantes Gregorio Castillo Garma, Víctor Salcines León y Benito Menduïña Iglesias; el capitán ayudante mayor secretario Alejandro Menéndez Acebal⁴⁵ –quien sería el autor de la obra

(44) Natural de Asturias, emigró a Cuba en 1859. Antiguo voluntario, durante la Guerra Chiquita (1879-1880), en la provincia de Sancti Spiritus y en la ciudad de Ciego de Ávila –donde llegó a ser alcalde–, labró su futuro como comerciante de diversos sectores (exportación de maderas; almacenes de ropa, ferretería y víveres; cría y ceba de ganado, etc.) Posteriormente se trasladó a Cienfuegos, donde continuaría con su dedicación. El general Valeriano Weyler le obligó a abandonar Cuba por colaborar con los mambises (https://www.ecured.cu/Alejandro_Suero_Balbín, consultado el 11 de septiembre de 2022). A pesar de ello, también fue condecorado con la Orden de Isabel la Católica por su lealtad al gobierno español, para terminar su carrera en el Instituto de Voluntarios como coronel de la plana mayor general. MENÉNDEZ ACEBAL, p. 28.

(45) Natural de Asturias, llegó a Cuba como soldado, grado con el que participó en la Guerra Grande (1868-1878). En 1880 llegó alcanzar el empleo de sargento 1.º, graduado de alférez. Posteriormente se alistó con su empleo efectivo en el Batallón de Voluntarios Cazadores de Cárdenas, plaza de la que llegó a ser sargento mayor (1890). Compaginó su carrera en el Instituto de Voluntarios con la de escritor y redactor, ejerciendo como tal en diferentes diarios de la isla. Fundador de la primera delegación de la Cruz Roja en Cuba (Cárdenas), incursionó en la política como miembro del partido Unión Constitucional. En el Instituto de Voluntarios sería capitán de la Compañía de Cazadores del 2.º Batallón de Cárdenas. Fue autor de la *Cartilla del voluntario* (1888). Condenado por injurias al destierro de Cárdenas, se marchó a vivir a Cienfuegos, en cuyo Batallón de Voluntarios de Infantería de Marina ingresó (1897). Regresó a España tras la pérdida de Cuba. MENÉNDEZ ACEBAL, Alejandro: *Recopilación de datos biográficos sobre Alejandro Menéndez Acebal*, Sociedad Tipográfica Asturiana, Gijón, 1902, pp. 28-67.

que recoge el historial del batallón–; el ayudante José de la O García Olivera; el 2.º teniente abanderado Pedro Rascón Calzada; el médico Miguel Hernández García, el 1.º teniente Andrés Armada Albelo – quien sería segundo ayudante–; el músico mayor Agustín Sánchez Planas, 3 capitanes supernumerarios, 15 primeros tenientes supernumerarios y 9 segundos tenientes de la misma condición. Por su parte, las ocho compañías que lo formaban tenían una plantilla total de 892 efectivos, entre oficiales y clases de tropa⁴⁶. En esta plantilla original se producirían variaciones por distintos motivos –entre ellos, la muerte en combate–, variaciones que quedan reflejadas en las correspondientes revistas de 1897 y 1898, último año en que el batallón estuvo al mando del ya coronel Luis Armada Vázquez, siendo comandante jefe del detall Menéndez Acebal. En la última revista pasada, efectuada en agosto del último de los años citados, la plantilla de tropa ascendía a 1.088 efectivos.



Ilustración 10. Bandera del Batallón de Voluntarios de Infantería de Marina de Cienfuegos. Fotografía facilitada por el Museo Naval de San Fernando

Antes de la fusión con el batallón de ingenieros, junto a estos, y bajo el mando del comandante del Batallón de Voluntarios Cazadores de Cienfuegos, José Villapol y Fernández⁴⁷, fuerzas del Tercio de Infantería de Marina efectuaron un desembarco, desde el vapor *Gloria*⁴⁸, en la desembocadura del río Guajanibo, zona donde mantuvieron combates con partidas enemigas y reconocieron los márgenes del citado río y del San Juan.

En la plaza de Cienfuegos, el batallón acometería durante su existencia servicios propios de guarnición –los cuales llegaban a absorber una fuerza

(46) MENÉNDEZ ACEBAL: *Historial del Batallón...*, pp. 19-20.

(47) Comerciante e industrial de origen gallego, fue concejal, presidente de la Beneficencia Gallega y del Casino Español, y directivo del Centro de Comerciantes de Cienfuegos, siendo condecorado por el gobierno de España. «Otto Braña, oriundo de Trabada, dirige el patrimonio de la radio y televisión de Cuba», *La Voz de Galicia*, 6 de diciembre de 2021, https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/amarina/2021/12/05/otto-brana-oriundo-trabada-dirige-patrimonio-radio-televisión-cuba/0003_202112X5C6992.htm (consultado el 11 de septiembre de 2022).

(48) Debe de tratarse del vapor *La Gloria*, de 50 toneladas, matriculado en Nuevitás (Cuba) según el *Boletín Oficial de la Secretaría de Hacienda de Cuba* de 1 de enero de 1915, disponible en red en https://books.google.es/books?id=-NWN9us19FQC&hl=es&source=gbs_book_other_versions (consultado el 11 de septiembre de 2022).

diaria de 150 hombres–, además de escoltas de convoyes de suministros a diferentes destacamentos y de traslado de enfermos (Cumanayagua, Cruces, Central de Andreita, Ciénaga de Zapata, Mataguá, Caunao, Arimao, etc.). También efectuaría labores de mejora de fortificaciones y de construcción de fuertes (Montalvo, río Habanilla) –reforzando la guarnición de estos temporalmente–, y de avanzadas, reconocimientos y emboscadas, por sí solo o junto a fuerzas de la Guardia Civil o del Regimiento de Caballería Dragones de España u otras del ejército regular. En el curso de muchos de estos servicios sostuvo acciones de combate con fuerzas insurrectas, como la acontecida en marzo de 1897, en el lugar conocido como Los Cedros, contra las dirigidas por Sixto Roque⁴⁹, a las que derrotó y dispersó.

Durante el combate de Cienfuegos (11 de mayo de 1898), dentro del contexto de la guerra hispano-estadounidense, el batallón se mantuvo como reserva del Ejército, por si su intervención era necesaria para reforzar a las tropas del Batallón Luzón⁵⁰, las cuales trataban de rechazar un desembarco estadounidense que pretendía cortar los cables submarinos que mantenían la comunicación entre dicha ciudad y la capitanía de Marina de La Habana. Los marines conseguirían a la postre cortar dos de los tres cables existentes, pero a expensas de registrar entre sus filas dos muertos y quince heridos. Tras ello, el batallón continuó, hasta la firma de la paz, prestando los servicios de plaza asignados. Por sus actuaciones y acciones en campaña, la unidad recibió un total de 172 Cruces al Mérito Militar con distintivo rojo, que recayeron en un jefe, doce oficiales y 159 miembros de tropa⁵¹.

No quisiéramos terminar este apartado sin hacer un significativo apunte en relación con la bandera de esta unidad, que se encuentra depositada en el Museo Naval de San Fernando (Cádiz). El uso de la misma fue solicitado, el 26 de agosto de 1897, por el teniente coronel Armada a su majestad la reina regente, María Cristina de Habsburgo, siendo autorizado mediante real orden de 22 de febrero de 1898⁵². Elaborada en tafetán morado, fue confeccionada en Barcelona por Juan Medina, bordador de la Casa Real, y donada por el que fue primer coronel del batallón, Alejandro Suero Balbín, quien junto a la esposa del teniente coronel Armada apadrinó el acto de bendición de la enseña, celebrado el 1 de mayo de 1898. Su coste ascendió a 1.700 pesos cubanos de oro⁵³.

(49) Un carretero blanco que trabajaba en la colonia Angelita y llegó a dirigir una de las partidas insurrectas en la zona de Cienfuegos. SCOTT, Rebecca J.: «Reclamando la mula de Gregoria Quesada: el significado de la libertad en los valles del Arimao y del Caunao, Cienfuegos, Cuba (1880-1899)», p. 120.

(50) MENÉNDEZ ACEBAL: *Historial del Batallón...*, pp. 49-50.

(51) *Ibíd.*, p. 55.

(52) *Ibíd.*, p. 30.

(53) *Ibíd.*, p. 34.

Tercio de Infantería de Marina de Voluntarios de Caibarién

Como su sobrenombre indica, esta unidad se constituyó en la ciudad cubana de Caibarién, puerto marítimo sito en la provincia de Las Villas, en la costa norte de la isla. Según Castro y Pérez Prado⁵⁴, su creación se debió a la particular inquietud de Isidoro Solernou y Postigo, representante en dicha ciudad de la naviera Sobrinos de Herrera⁵⁵ y capitán de la 5.^a compañía del Batallón de Voluntarios de La Habana. Solernou mantenía amistad con el teniente de navío Ángel Izquierdo y Pozo, ayudante de Marina de Caibarién y comandante del cañonero *Hernán Cortés*⁵⁶, surto en dicho puerto⁵⁷, y entre ambos concibieron la idea de fundar una compañía de voluntarios de Infantería de Marina que quedara afecta al ya existente Batallón de Cazadores de Caibarién.

La iniciativa fue trasladada al teniente coronel jefe del citado batallón, quien dio su anuencia. Iniciado el proceso de alistamiento de voluntarios, su cifra alcanzó rápidamente los 150 efectivos, por lo que el 9 de marzo de 1896 se iniciaron los trámites para solicitar a la subinspección del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba la constitución de dicha unidad.

La autorización para su formación fue denegada inicialmente porque el que una compañía de un cuerpo quedara afecta a un batallón de otro no se ajustaba al reglamento vigente. Las cosas así, se dio a Solernou la opción de constituirse, bien en compañía independiente de Infantería de Marina, bien en 5.^a compañía del Batallón de Cazadores de Caibarién. El citado decidió mantenerla como de Infantería de Marina, y su constitución fue aprobada finalmente el 29 de mayo de ese año.

La oficialidad de la Compañía de Voluntarios de Infantería de Marina de Caibarién quedó compuesta así: comandante jefe y capitán, Isidoro Solernou y Postigo; 1.^{os} tenientes Eduardo Hernández Fernández y José Cabrera Saavedra, y como supernumerario en este empleo, Toribio Lastra Torres; como 2.^{os} tenientes: Rafael Corona Bobadilla y Domingo Madariaga Penelle, y como

(54) CASTRO Y PÉREZ PRADO, p. 6.

(55) «Sus barcos colaboraron en las operaciones militares transportando víveres, tropas y munición allí donde eran requeridos (...) la naviera donó al Estado el casco del cañonero *Cuba Española*». ROLDÁN DE MONTAUD, Inés: «Ramón Casimiro Herrera y San Cibrián», en RAH: *Diccionario biográfico electrónico*, disponible en red en <https://dbe.rah.es/biografias/64510/ramon-casimiro-herrera-y-san-cibrian> (consultado el 4 de septiembre del 2022).

(56) Entregado a la Armada en octubre de 1895, partió de Cádiz hacia La Habana en diciembre de ese año. Su comandante era el teniente de navío de 1.^a clase Luis de la Puente y García Oyuelos. Estado General de la Armada I, 1896, p. 70.

(57) Castro y Pérez Prado debe de confundir años o personas, ya que el teniente de navío Izquierdo, en 1896, se encontraba destinado como ayudante personal del comandante general del apostadero de La Habana, y no llegaría a Caibarién hasta 1897, cuando fue nombrado comandante de la capitania de Marina, para obtener el 28 de mayo de ese mismo año el mando del cañonero *Hernán Cortés*. Estados Generales de la Armada de 1896, 1897 y 1898. Teniente coronel Juan de Arce Torres, comandante jefe del 1.^{er} batallón del Regimiento Isabel II n.º 32, *Anuario Militar de España*, 1897, p. 805.

supernumerario Pedro Cosmen Castro; como médico de segunda Arturo Díaz Herranz –aunque no sería aceptado como tal por la subinspección del Instituto de Voluntarios, al ser doctor en Farmacia–. Esta composición inicial sufriría cambios y modificaciones, por renuncia de alguno de sus oficiales y, sobre todo, por constituirse posteriormente en tercio con la creación de una segunda compañía, tercio que llegó a tener unos efectivos de 475 hombres⁵⁸.

A pesar de que su formación no se aprobó oficialmente hasta mayo de 1896, la Compañía de Infantería de Marina de Voluntarios de Caibarién comenzó a operar meses antes de esa fecha y, a diferencia del Batallón de Infantería de Marina de Voluntarios de Cienfuegos, efectuó servicios de vigilancia costera en la bahía de Caibarién y el litoral adyacente. Sus primeros pasos los daría a finales de febrero de ese año, cuando se dispuso un retén de vigilancia en el muelle de Sobrinos de Herrera, desde el cual se controlaba el acceso al puerto de la ciudad. Seguidamente se regularía un servicio de vigilancia de la bahía, a bordo de embarcaciones ligeras de la mencionada naviera. Prestado entre las seis de la tarde y las seis de la mañana, lo componían 1 cabo, 4 voluntarios, 1 patrón y 2 remeros, que controlaban la navegación de pequeñas embarcaciones en el interior de la misma, tratando de evitar la infiltración de insurrectos a la ciudad, así como el contrabando de armas y enseres.

Esta misión continuaría y se incrementaría por las costas próximas a partir de abril, tras la adquisición de una embarcación a la que se bautizaría como *España*. Esta unidad, con mayor capacidad que la utilizada hasta ese momento, podía albergar hasta dieciséis remeros. La fuerza que entraba de servicio estaba formada por 1 sargento, 2 cabos y 16 voluntarios, que permanecían embarcados durante seis días consecutivos, sin pisar tierra hasta su relevo. Dicho servicio finalizó el 9 de mayo de 1896.

Después de ello, ya constituida la unidad oficialmente, las misiones encomendadas a la compañía de voluntarios, además de las propias de guarnición en la comandancia de marina de Caibarién y en dos de los fuertes que constituían el perímetro defensivo de la ciudad, se incrementarían con tareas de escolta hasta el Hospital de Remedios⁵⁹ de convoyes de soldados heridos –llegados al puerto de Caibarién y procedentes de diversas columnas del Ejército que combatían a los rebeldes–,⁶⁰ alternando las puramente terrestres con las de vigilancia costera.

Así, en agosto de ese año, y siguiendo órdenes del general de la brigada a que estaba adscrita la compañía⁶¹, una fuerza de cuarenta voluntarios, al

(58) La mayoría de sus componentes iniciales eran licenciados de la Armada. CASTRO Y PÉREZ PRADO, p. 8.

(59) *Ibíd.*, p. 12.

(60) Ciudad a 10 km de Caibarién que en 1896 y 1897 albergaba a la 2.^a brigada de la 2.^a división del Cuerpo de Ejército de Occidente. MIGUEL FERNÁNDEZ, Enrique de: *Azcárraga, Weyler y la conducción de la guerra de Cuba* (tesis doctoral), Universitat Jaume I, Departamento de Historia, Geografía y Arte, 2008, p. 445, disponible en red en http://www.racv.es/files/Guerra_Cuba_0.pdf (consultado el 6 de septiembre de 2022).

(61) Se trataría del general de división del Ejército Pedro Pim y Fernández. *Ibíd.*, p. 371.



Ilustración 11. Carretera de Caibarién a Remedios. A la izquierda de la imagen se observa el fortín de Rojas, posición defensiva española a la entrada de la ciudad. Fotografía de Manuel Martínez Otero (https://www.flickrriver.com/groups/cuba_antigua/pool/interesing/)

mando del 1.^{er} teniente Lastra, embarcaría en las lanchas de la Armada *Cauto* y *Valiente*⁶² para controlar la navegación en los esteros de Morón, donde los insurgentes mantenían presencia. Este servicio se repetiría en septiembre, esta vez sobre la costa de Yaguajay, al recibirse confidencia de un desembarco de armas para los mambises.

El 5 de diciembre, la unidad recibió órdenes de incorporar parte de sus efectivos a una columna constituida por tropas del Ejército (infantería, caballería y artillería) y de la Guardia Civil, al mando del teniente coronel Arce⁶³, para auxiliar al destacamento de la localidad de Mayajigua, sitiada por los rebeldes. La compañía aportó 64 efectivos al mando del 1.^{er} teniente Hernández Fernández, con el del mismo empleo (pero supernumerario) Díaz Herranz como segundo oficial. En el desplazamiento a Mayajigua, los voluntarios se separaron de la columna principal para reparar la vía férrea, de resultados de lo cual el día 12 mantuvieron combates con una partida rebelde. Tras conseguir consolidar posiciones hasta la llegada de la fuerza principal, el día 15 se ordenó su regreso a Caibarién.

Dado el aumento de peticionarios para ingresar en la compañía, el 24 de diciembre de 1896, el capitán Solernou solicitó autorización a la subinspección del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba para constituirse en tercio, a tenor de lo dispuesto en el artículo 8 del reglamento del citado instituto, lo que sería aprobado el 28 de febrero de 1897.

(62) Que, junto al cañonero *Hernán Cortes* y la embarcación *Intrépida*, componía la flotilla con base en Caibarién –[https://todoavante.es/index.php?title=Hernan_Cortes_\(1895\)](https://todoavante.es/index.php?title=Hernan_Cortes_(1895)), consultado el 12 de septiembre de 2022–.

(63) Teniente coronel Juan de Arce Torres, comandante jefe del 1.^{er} batallón del Regimiento Isabel II n.º 32. *Anuario Militar de España*, 1897, p. 805.

Así las cosas, la organización de la nueva unidad quedó constituida por una plana mayor al mando del ya comandante Solernou, a quien auxiliaban el capitán supernumerario José Gruart Rufi, el teniente ayudante Pedro Cosmen Castro, tres 1.^{os} tenientes y un 2.^o teniente (todos ellos supernumerarios), un sargento, un practicante sanitario y una escuadra de gastadores con dos cabos y 12 voluntarios.

La 1.^a compañía, al mando del capitán José Cabrera Saavedra, la integraban los 1.^{os} tenientes Eduardo Hernández Fernández y Rosendo Palacios Pareda, y los segundos Felipe Franch Alegre y Pedro Balboa Viñas, a cuyas órdenes se hallaban 5 sargentos, 13 cabos y 204 voluntarios.

La 2.^a compañía la comandaba el capitán Arturo Díaz Herranz, a quien acompañaban los 1.^{os} tenientes Rafael Corona Bobadilla y Emilio Gómez Gutiérrez, y los segundos Juan Vidal Llausa y Félix Castro Román. Completaban los efectivos 5 sargentos, 13 cabos y 199 voluntarios.

La unidad disponía igualmente de banda de música, a cuyo frente estaba un músico mayor director y que se componía de 2 músicos primeros, 4 segundos, 14 terceros y 8 educandos⁶⁴.

El Tercio de Infantería de Marina de Voluntarios de Caibarién, además de los servicios ya asignados a la compañía originaria, desempeñó nuevas misiones junto a unidades del Cuerpo de Ingenieros del Ejército, al mando del teniente coronel Luis Urzaiz Cuesta⁶⁵, en la isla de Turiguanó y las lagunas y esteros de Morón, y en la zona septentrional de la trocha Júcaro-Morón. En estas áreas participó en destacamentos, en tareas de guarnición de fuertes y pontones, y en aperturas de caminos y trochas. También mantuvo pequeños combates contra los rebeldes, a los que se incautaron dos embarcaciones. Y aquí finaliza el historial del citado tercio.

Al igual que sucediera con el Batallón de Infantería de Marina de Voluntarios de Cienfuegos, los efectivos de esta unidad tuvieron que procurarse uniformidad y pertrechos –no obstante, dada la humilde condición de la mayoría de ellos, todos estos gastos fueron cubiertos por Sobrinos de Herrera–; sin embargo, a diferencia del batallón de Cienfuegos, los voluntarios de Caibarién sí recibieron inicialmente armamento por parte de la capitanía general de Cuba, que proporcionaría 125 fusiles Remington y 12.500 cartuchos de munición en mayo de 1896⁶⁶.

Conclusiones

La diferentes unidades que se formaron bajo la cobertura del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba serían disueltas tras la pérdida de la soberanía española sobre la isla.

(64) CASTRO Y PÉREZ PRADO, pp. 20-21.

(65) Teniente coronel jefe del 1.^{er} batallón del 4.^o Regimiento de Zapadores Minadores. *Anuario Militar de España*, 1897, p. 819.

(66) CASTRO Y PÉREZ PRADO, p. 15.

Según las escasas informaciones existentes sobre los historiales de las constituidas como de Infantería de Marina, su vida fue corta, pero sus actuaciones fueron muchas y, en numerosos casos, sobresalientes; y es que, a pesar de tratarse de unas fuerzas auxiliares, la inmensa mayoría de cuya tropa la conformaban agricultores, hombres de mar y obreros, su lealtad a España y su apego a la tierra en la que vivían les permitieron, compensando una instrucción inicial presumiblemente deficiente, mantener el espíritu militar adecuado para cumplir con su papel de manera relevante. En muchos casos, esto se debió a que gran parte de su oficialidad había servido con anterioridad en las fuerzas expedicionarias enviadas a la isla con ocasión de los diferentes conflictos independentistas, y echó raíces en aquella tierra tras su pase a la situación de reserva o de retiro.

Tras el final del conflicto independentista y la disolución de las unidades, la suerte de los componentes de las distintas fuerzas del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba, y por tanto de las unidades citadas a lo largo de estas páginas, pasó del inicial acogimiento de aquellos que optaron por el retorno a la metrópoli —o que se vieron obligados a ello, ante el temor a represalias por las nuevas autoridades cubanas si permanecían en la isla— al posterior abandono en que se vieron sumidos.

En los últimos compases de la guerra, los jefes de los batallones de voluntarios solicitaron al general Blanco, como capitán general de Cuba, la repatriación a costa del Estado de todos aquellos que habían servido en el instituto durante el conflicto, independientemente de su empleo y destino. Sin embargo, este beneficio solo alcanzó a quienes, habiendo servido en las tropas regulares, tras su pase a la situación de reserva o de retiro decidieron quedarse en la isla, así como a los jefes y oficiales de las unidades de Milicias Disciplinadas y de Voluntarios. Las clases de tropa de estas últimas fuerzas quedaron fuera de esta ayuda estatal, así que, quienes pudieron permitírselo, hubieron de sufragar de su propio bolsillo el retorno a la Península⁶⁷.

Pero los jefes y oficiales repatriados tampoco correrían una suerte mejor. Una vez en la metrópoli, sin recursos propios con los que subsistir, ellos y sus familias se convertirían en una carga económica para el gobierno de España, su patria, por la que habían combatido contra la insurrección, según se desprende de las disposiciones publicadas al efecto, como la real orden de 28 de marzo de 1899 en la que se disponía:

«A fin de que, ínterin se practiquen las correspondientes liquidaciones finales, y se resuelve sobre la situación definitiva de los jefes y oficiales de voluntarios

(67) No obstante, a quienes hubieran estado prestando su servicio militar obligatorio en alguna unidad de voluntarios sí les alcanzó el beneficio, según lo contemplado en el artículo 3 adicional de la Ley de Reclutamiento y Reemplazo del Ejército de 1885. Tales reclutas, una vez repatriados, y en aplicación del artículo 223 del reglamento de ejecución de la mencionada ley, continuarían sirviendo en la Península, salvo que llevaran más de dos años de servicio en el Instituto de Voluntarios, en cumplimiento de lo dispuesto en la RO de 5 de abril de 1899. *Gaceta de Madrid*, núm. 97, edición del 7 de abril de 1899, p. 61.

movilizados, puedan contar con auxilios para sus más perentorias necesidades, el Rey (q.D.g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, ha tenido a bien disponer que a todos aquellos jefes y oficiales de guerrillas o fuerzas irregulares movilizadas, repatriados de Cuba y Puerto Rico, a quienes se ha concedido por tres meses sueldo en la Península, una vez terminado el percibo de estos, se les facilite mensualmente media paga de su empleo durante los cuatro meses sucesivos y a partir desde el próximo abril para los que ya tienen recibidos aquellos sueldos»⁶⁸.

Ante esta situación, algunos de ellos prefirieron retornar con sus familias a ultramar, con pasaje a cuenta del Estado y el adelanto de dos pagas en concepto de auxilio de marcha.

Con objeto de dar una solución definitiva al asunto, el 19 de febrero de 1900 las Cortes españolas aprobarían un proyecto de ley⁶⁹ por el que se darían por concluidos todo tipo de auxilios y se clasificaba a los referidos jefes y oficiales en dos grupos, según su pertenencia a fuerzas locales o a movilizadas, para la subsiguiente concesión de derechos y ventajas, a las que no todos fueron acreedores.

De esta manera tan aséptica se cerró definitivamente la historia del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba – y, por consiguiente, la de las unidades pertenecientes a él constituidas como fuerzas de Infantería de Marina –, institución que contribuyó, de manera efectiva, a la defensa de la soberanía española en la perla del Caribe, y cuyos integrantes, en muchos casos, no recibieron más reconocimiento oficial que las condecoraciones de las que se hicieron acreedores durante la campaña, a pesar de su compromiso para con la madre patria.

Fuentes

Archivos y fuentes documentales

- Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE)
- Biblioteca Dixital de Galicia (Galiciana)
- Biblioteca Nacional de España (BNE)
- Biblioteca Virtual de Defensa (BVD)
- Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico (BVPB)
- Harvard Library Digital Collection
- Harvard College Library, Cuban Collection
- Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España
- *Diccionario biográfico español* de la Real Academia de la Historia (Db-e)
- Digital CSIC (DC)
- University of Miami Library, Cuban Heritage Collection (CHC).

Bibliografía

CASTRO Y PÉREZ PRADO, Francisco: *Historia de la primitiva Compañía de Voluntarios Infantería de Marina de Caibarién y servicios prestados por ella*, Imprenta La Propaganda Literaria, La Habana, 1897.

(68) *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, núm. 69, de 29 de marzo de 1899, p. 1331.

(69) *Ibidem*, núm. 40, de 21 de febrero de 1900, pp. 594-595.

- GONZÁLEZ DEL TÁNAGO, Benito: *Estadística de los voluntarios existentes en 31 de julio de 1869...*, Imprenta La Intrépida, La Habana, 1869.
- Manual de instrucción militar y Reglamento comentado para el Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta del Diario del Ejército, La Habana, 1892.
- MASCUÑANA, Joaquín: *Crónica de los festejos en honor de SS.AA.RR con motivo de su permanencia en la isla*, Imprenta de El Eco de los Voluntarios y Bomberos, La Habana, 1893.
- MIGUEL FERNÁNDEZ-CARRANZA, Enrique de: *Azcárraga, Weyler y la conducción de la guerra de Cuba* (tesis doctoral), Universitat Jaume I, Departamento de Historia, Geografía y Arte, 2008, p 445, disponible en red e http://www.racv.es/files/Guerra_Cuba_0.pdf (consultado el 6 de septiembre de 2022).
- ; IZQUIERDO CANOSA, Raúl, y NAVARRO CHUECA, Francisco Javier: «Voluntarios y guerrilleros en la isla de Cuba», *Revista Digital de la RACV*, segunda época, núm. 3, cap. 1, anexo II (2018), disponible en red en http://racv.es/es/racv_digital/voluntarios-y-guerrilleros-en-la-guerra-de-cuba (consultado el 11 de septiembre de 2022).
- MENÉNDEZ ACEBAL, Alejandro: *Historial del Batallón de Infantería de Marina Voluntarios de Cienfuegos*, Imprenta Belisario Valero, Cienfuegos, 1898.
- : *Recopilación de datos biográficos de Alejandro Menéndez Acebal*, Sociedad Tipográfica Asturiana, Gijón, 1902, 28-67.
- NOVO G.ª José (intr.): *Novísimo Reglamento del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta P. Fernández y Compañía, La Habana, 1892.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «El Cuerpo de Infantería de Marina, cuestionado y reorganizado a finales de siglo», *XVI Jornadas de Historia Marítima: «Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898)»*. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 30 (1997), Madrid.
- : «El despliegue naval en Cuba. Años 1897-1898», en *I Congreso Internacional de Historia Militar. El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas I*, Ministerio de Defensa (Monografías del CESEDEN 29), Madrid, 1999.
- OTERO PIMENTEL, Luis: *Memoria sobre los voluntarios de la isla de Cuba. Consideraciones relativas a su pasado, su presente y su porvenir*, Imprenta La Propaganda Literaria, La Habana, 1876.
- PADILLA ANGULO, Fernando J.: *El Cuerpo de Voluntarios de Cuba (1855-1898)*, Centro de Investigaciones sobre Cuba, Universidad de Nottingham, 2016, disponible en red en https://www.academia.edu/28685841/El_Cuerpo_de_Voluntarios_de_Cuba_1855_1898 (consultado el 18 de agosto de 2022).
- Reglamento para los Cuerpos de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta del Gobierno y Capitanía General, La Habana, 1869.
- RIBÓ, Juan José: *Historia de los voluntarios cubanos II*, Imprenta de T. Fortanet, Madrid, 1876.
- RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española II*, Editorial Naval, Madrid, 2007.
- RUIZ DE MORALES, Joaquín: *Historia de la Milicia Nacional*, Imprenta Repullés, Madrid, 1855.
- SCOTT, Rebecca J.: «Reclamando la mula de Gregoria Quesada: el significado de la libertad en los valles del Arimao y del Caunao, Cienfuegos, Cuba (1880-1899)», *Millars. Espai i Història*, núm. 42 (2017), Departamento de Historia, Geografía y Arte de la Universitat Jaume I, Castellón 101-129, disponible en red en <https://www.e-revistas.uji.es/index.php/millars/article/view/3248/0> (consultado el 11 de septiembre del 2022).
- TEJADO BORJA, Rafael: «Guerra y milicias en el Siglo de las Luces», *Cuadernos Dieciochistas* (ISSN: 1576-7914), vol. 21 (2020), Ediciones Universidad de Salamanca, disponible en red en <https://revistas.usal.es/index.php/1576-7914/article/view/cuadieci202021197233/24845> (consultado el 25 de agosto de 2022).
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *Alejandro O'Reilly en las Indias*, CSIC, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1969, disponible en red en <https://digital.csic.es/handle/10261/269876> (consultado el 3 de agosto de 2022).

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid
Teléfono: 913 12 44 27
C/e: RHN@mde.es

EL CICLÓPEO TRABAJO EN LA MAR

Beatriz SANZ ALONSO
Universidad de Valladolid
Recibido: 19/09/2022 Aceptado: 24/11/2022

Resumen

Necesitamos acercarnos a los escritos del mar y a los fondos documentales marinos para, a través de ellos, entender la excelencia de la gente que se lanza a la mar. Con este artículo pretendemos demostrar qué es ese mar a partir de un material manuscrito e impreso que nos enseña el océano como una terrible situación, un mar de trabajo, una cotidianeidad antiépica, y como una descripción primorosamente detallada. Desde esta perspectiva, los documentos del mar son literatura, y eso es lo que intentamos probar en este artículo.

Palabras clave: documento, interpretación, gente de mar, lengua, literatura, creación.

Abstract

It is necessary to approach the writings of the sea and the marine documentary funds to, through them, understand the excellence of the people who dare to go to sea -. With this article we intend to demonstrate what that sea is, using handwritten and printed material that shows us the ocean as a terrible situation, a sea of work, an anti-epic routine and as an exquisitely detailed description. From this perspective, sea documents are literature and that is what we try to prove in this article.

Keywords: document, interpretation, seafarers, language, literature, creation.

DESDE los sofistas se considera que el lenguaje no puede analizarse independientemente de las circunstancias en que se usa; por lo tanto hay que ligar la comunicación al contexto, entendiendo por contexto tanto el lingüístico como el social e, incluso, el psicolingüístico, puesto que un signo lingüístico –la unión de un significante con un significado– lo es en cuanto que funciona en la cadena hablada. O sea, el lema, la entrada, la palabra del diccionario adquiere vida y significado cuando alguien la pronuncia con una determinada intención: expresiva, informativa, directiva, etc. Así pues, todo mareante que navegara por las aguas caribeñas atendería a la *barra* del horizonte precursora de un gran riesgo y de enormes trabajos. En su contexto marítimo, *barra* tiene un significado evidente y único que ni siquiera se recoge en el diccionario académico, por ejemplo.

Esto significa que cuando un hablante enuncia un mensaje no lo emite de un modo neutro a un oyente que, pasivamente, descodifica lo que le están diciendo; sino que el hablante codifica condicionado por su propia situación y su contexto, su relación con el oyente, con el tema del que habla, con el lugar de emisión..., y el oyente, a su vez, no solo descodifica sino que interpreta el mensaje supeditado a su contexto y situación particulares; lo que se viene llamando las determinaciones psi-. Considerándolo de este modo, los componentes de la comunicación son la competencia lingüística, las determinaciones psi-, el saber enciclopédico y el universo del discurso.

Se denomina universo del discurso al conocimiento común que los hablantes tienen del tema del que se está hablando. A mayor conocimiento, menos necesidad de explicar y viceversa. Por ejemplo, si a mediados de diciembre pregunto a un español si ha escrito la carta, inmediatamente sabrá que me refiero a la que se escribe a los Reyes Magos, porque tenemos una base cultural y vivencial común; pero para que un extranjero entendiera el mensaje tendría, literalmente, que ponerle en situación. Esto lo vemos en todos los lenguajes técnicos y de gremio. Ningún marino necesita que le descifren estos apuntes de un capitán de navío en el diario de navegación:

«A las 12 y cuarto se metió dentro el velacho para tesar sus jarcias y las de juanetes. Y a las dos, ya concluida esta faena, lo mareamos con su juanete y el fok. Anoheció estando el horizonte y cielo cargado, viento bonancible y poca mar de él. A las 6, por una ráfaga de viento, se arriaron las gavias, aferrando las velas menudas, que no nos sirvieron en toda la noche. A las 7 se hizaron las gavias, a las 9 ¼ se arriaron por otro chubasco y a las 11 se volvieron a hizar. Amaneció con el mismo semblante que anoheció y el viento fresco. Se reconoció estar algo desmentido el empalme de babor de la verga mayor y se le dio una reata, pues siendo corta la yimelga, no alcanza hasta aquel sitio» (AMN, ms. 941, fl. 2vº).

Quien no sepa de la mar, en cambio, sí necesitara explicaciones.

El *saber enciclopédico* es el conjunto de conocimientos de una persona, tanto los que tiene por instrucción como los que acumula por vivir; por eso «más sabe el diablo por viejo que por diablo». Y la *competencia lingüística* son las capacidades de uso de una lengua formadas por la suma de la competencia activa –las palabras que cada hablante usa–, la competencia pasiva –las que entiende–, los usos sociales del lenguaje: cortesía, eufemismo, tabú, piropos, etc.; la ironía y las metáforas, entre otras. Muchos de los textos escritos por marinos, como los de Suárez de Gamboa, las cartas del marqués de la Victoria o algunos relatos de naufragios, por ejemplo, tienen una altísima calidad lingüística y de estilo que se puede reconocer en esta muestra: «Fue cosa de admiración ver las vueltas que la Nao iba dando por entre los arrecifes y vueltas de la Canal del boqueron, que un caballo mui arrendado no las diera tales; y en todas iba como un rayo, que si discrepara qualquiera cosa, se hacia pedazos»¹.

Por lo tanto, como dice Wittgenstein², el significado de una palabra es su uso en un lenguaje; o sea que es imposible conocer un significado de una palabra fuera de su contexto, puesto que los signos lingüísticos se usan dentro de un lenguaje que, en palabras de Juan Vázquez, es una forma de vida que debe contar, en su análisis, con todos los factores que intervienen en los actos de habla, ya que sujeto y mundo no son dos sustancias independientes –como suponía Descartes, por ejemplo–, sino dos polos de una misma relación dialéctica³. Esto supone que lenguaje y mundo no pueden analizarse independientemente, porque si sabemos de lo que hablamos es porque hay un mundo al que se refiere nuestro lenguaje, un mundo de objetos hablados y percibidos que es «el sentido que se transparenta en la intersección de mis experiencias y en la intersección de mis experiencias y las del otro (...), inseparable de la subjetividad e intersubjetividad que constituyen su unidad a través de la reasunción de mis experiencias pasadas en mis experiencias presentes, de la experiencia del otro en la mía»⁴.

En uno de los pasajes más conocidos y sugerentes –por lo francamente descarnado– de *Alicia a través del espejo*, el de la celebración del nocumpleaños, Humpty Dumpty se burla de Alicia diciéndole:

- «— ¡Así que te has cubierto de gloria!
- No sé lo que entiende usted por *gloria*, dijo Alicia. (...).
- Lo que entiendo es ‘menuda prueba más irrefutable para ti’.
- Pero *gloria* no significa ‘menuda prueba más irrefutable para ti’, objetó Alicia.
- Cuando yo empleo una palabra –dijo Humpty Dumpty con el mismo tono despectivo– esa palabra significa lo que yo quiero que signifique, ni más ni menos.

(1) SARMIENTO DE GAMBOA, P.: *Derrotero al estrecho de Magallanes* (ed. de Juan Bautista), Historia 16, Madrid, 1987 (ed. orig., 1580), p. 66 (en adelante PSG).

(2) WITTGENSTEIN, L.: *Philosophical Investigations*, Basil Blackwell, Oxford, ²1958, p. 61.

(3) HUSSERL, E.: *Méditations cartésiennes*, J. Vrin, París, 1969.

(4) MERLEAU-PONTY, M.: *Phénoménologie de la perception*, Gallimard, París, 1945, p. xv.

- La cuestión es saber –dijo Alicia– si se puede hacer que las palabras signifiquen cosas diferentes.
- La cuestión es saber –dijo Humpty Dumpty– quién dará la norma y punto».

Y, efectivamente, esa es la cuestión: saber quién dará el significado de una palabra.

Explica H. James⁵ que la persona capaz de sentir más que otra lo que hay que sentir y que, por tanto, sirve al máximo para registrarla dramática y objetivamente, es la única clase de persona con la cual podemos contar para que no traicione, no abarate, no desperdicie el valor y la belleza de la cosa.

Los grandes cronistas siempre advirtieron esto y han puesto cierto tipo de mente en posesión de la aventura general. Esta es la expresión que da origen al concepto *punto de vista*: la conciencia del personaje refleja su vivencia del mundo y del resto de personajes. Veámoslo.

El 21 de enero de 1580 la nao capitana *Nuestra Señora de la Esperanza* sale de Puerto Bermejo con su bergantín. Era tal el temporal y tan bravas las mares que

«En la Capitana se iba con grandísimo trabajo y peligro, llamando a Dios Nro Sr y a su benditísima madre y a los santos, que intercediesen por nosotros, con Nro Sr Jesucristo, que tuviese misericordia de nosotros. Era el viento de refriegas y esa poca vela que llevábamos en el trinquete nos la hizo pedazos, que a no llevar otra velilla de correr, quedábamos sin vela de trinquete. Entraba la mar por un bordo y salía por otro, y por popa y proa, que no había cosa que no anduviese debaxo del agua. Y como el bergantín era pequeño y la nao daba muchos estrechones, corría grandísimo peligro, y cada golpe de mar lo arrasaba; y los que iban dentro iban dando voces que los socorriesen de la nao, que hacía grandísima lástima oír los gritos que daban y lástimas que decían. Y más, viendo que no los podían socorrer por ser de noche y nos pusiéramos todos a riesgo de perdernos. Y animábanlos desde la nao diciendo que presto sería de día y los recogerían.

En siendo de día, la nao fue puesta de mar en través, las velas tomadas con harto peligro, por tomar y socorrer la gente del bergantín; y tirando de la guindalesa, con que venía amarrado, lo llevaron a bordo del navío, y con los mares grandes embestía con el espolón el costado del navío, que temimos ser desfondados con los golpes. Y cierto se pensó ser verdad, porque un marinero subió de debaxo de la cubierta diciendo que estábamos desfondados. Y diciéndole que no había agua en la bomba, dixo que se embebía el agua en el pañol del bizcocho. Y a primera faz se creyó, y causó harta confusión en muchos, hasta que se fue a ver y pareció no ser así, con que todos volvieron a cobrar nuevo ánimo y a encomendarse a Nra Sra de Guadalupe, y echamos un romero con limosna para aceite a su santa casa. Y luego comenzamos a echar cabos y tablas y boyas a la gente del bergantín para que se aferrasen a ellas y los metiésemos dentro de la nao. Y como la mar era tan soberbia y los balances del navío ahorcaban el bergantín (que en esto tenía tanto y mayor peligro que en la tormenta del mar), nunca pudieron aferrar las sogas ni

(5) JAMES, H.: *El futuro de la novela*, Taurus, Madrid, 1975, pp. 65-71.

tablas que les habíamos echado. Y dábamosles voces desde el bordo del navío que se animasen y se encomendasen a Dios que los salvase. Y así lo hicieron. Uno de los marineros, llamado Pedro Jorge, se arrojó a la mar y se aferró del timón del navío y, asiéndose del varón y de la cámara de popa, le echaron un cabo. Y diose mala maña y soltó el cabo y fuese al fondo y se ahogó. Los demás, unos guindados por las cabezas con lazos, medio muertos; otros arrojándose a las cintas y mesas de guarnición, fueron metidos dentro y los salvó Nro Sr Jesucristo. A Él sean dadas infinitas gracias» (PSG).

Por tanto el personaje de un derrotero, una carta de relación, un diario de navegación es siempre un protagonista que conoce aquello de lo que está escribiendo. Pero ¿cómo se conoce eso que llamamos externo a nuestra mirada?, ¿qué procesos nos llevan a decir que los objetos *son*, en el sentido literal de la frase, y no solo a discriminar su existencia, sino también a adjetivarlos, clasificarlos, revestirlos de un determinado juicio de valor?, ¿conocemos nuestra forma de conocimiento?, ¿conocemos nuestro conocer?, ¿cuál es nuestra epistemología?⁶ Cuando se adjetiva o se elige un verbo y no otro o un orden sintáctico determinado se hace un juicio de valor. Diferencia que nosotros podemos comprobar, por ejemplo, en el uso de los adjetivos en la relación de naufragios de Fernández Duro.

Afirma Proust⁷ que solo por una costumbre sacada del lenguaje insincero de los prólogos y de las dedicatorias, dice el escritor: «lector mío». En realidad, cada lector es, cuando lee, el propio lector de sí mismo. La obra del escritor no es más que un instrumento óptico que ofrece al lector, para permitirle discernir lo que, sin ese libro, no hubiera podido ver en sí mismo. El reconocimiento en sí mismo, por el lector, de lo que el libro dice es la prueba de la verdad de este y viceversa; al menos, hasta cierto punto, porque la diferencia entre los dos textos se puede atribuir, en muchos casos, no al autor, sino al lector. Además, el libro puede ser demasiado sabio, demasiado oscuro para el lector sencillo y no ofrecerle más que un cristal borroso, con el que no podrá leer. Pero otras particularidades (como la inversión) pueden hacer que el lector tenga que leer de cierta manera para leer bien. El autor debe decir al lector, según Proust: «Mire usted mismo si ve mejor con este cristal, con este otro, con aquel». Veamos cómo Sarmiento de Gamboa apela al tú prestándole los cristales con los que ha de mirar para ver correctamente el terreno que pisa o, mejor dicho, las aguas que surca:

«Quando el que viniere entrando por este estrecho de hacia la mar del Norte para desembocar en la del Sur verá estos volcanes y montes de la figura aquí pintada, y por medio un gran canal y boca que parece mayor que la principal, y podráse engañar y enseñarse, y errar el parage y camino. Por tanto, sea aviso

(6) CEBERIO, M.R., y WATZLAWICK, P.: *La construcción del universo*, Herder, Barcelona, 2006.

(7) PROUST, M.: *En busca del tiempo perdido VII. El tiempo recobrado*, Alianza, Madrid, 1976, p. 264.

que no *vayas*⁸ por la canal que va entre los montes, sino que, en llegando á descubrir estos dichos montes todos tres, se descubre una canal á mano derecha de los dichos montes, la vuelta del noroeste quarta del oeste, y aquella es la buena canal, y por ahí se ha de ir, y dejar á la mano izquierda todos los dichos tres montes; y el que viniere de la mar del Sur los ha de dejar a la mano derecha» (PSG, 141).

«Por tanto tenga aviso que en viendo aquí herbazal huyan del, porque es bajo, y no se fien por no ver reventar la mar en todas partes, porque la misma hierba, aunque sea muy baja, quita á la mar que no reviente tanto como donde no hay, y así es peligrosísimo. *Abre el ojo*»⁸ (PSG, 90).

«El que por aquí viniere tenga aviso que no se llegue á las bahías de tierra baja sino con la sonda en la mano, porque como hay bonanza no revientan los placeles, que es todo aplacelado, y en muchas partes es tan alta y mas la mar que la tierra, si no es estando muy cerca de tierra no se ve, y piensa el que lo mira que es todo mar hasta que se halla zabordado. Hase de navegar con tiempo concertado y con marea, y llevar las anclas prestas, que en toda esta tierra, desde el rio de San Juan de la Posesión, en toda parte hallarán fondo, aunque sea á media canal, que la mayor hondura no sube de cincuenta brazas. No se *lleguen mucho* á tierra sin sondar por aquí, y el batel por delante» (PSG, 155).

Esta última explicación de Sarmiento no es solo técnica, sino vivencial, vivida, con un estilo indirecto libre: «piensa el que lo mira» pero mucho más directo, más apelativo que si hubiera utilizado una impersonal ‘se piensa’, ‘parece’ y con la apelación directa al tú: «no se lleguen».

Un texto postula a su destinatario como condición indispensable, no solo de su propia capacidad comunicativa concreta, sino también de la propia potencialidad significativa. En otras palabras, un texto se emite para que alguien lo actualice. En el caso de los libros de derrota, para que alguien lo siga al pie de la letra o, mejor dicho, al pie de la espuma:

«El que por aquí viniere, tenga mucho aviso de traer la sonda en la mano, porque es muy peligrosa navegación, porque hay muchos baxos y bancos debaxo del agua, y todo se escusara si los que por aquí antes pasaron hubieran sido diligentes en hacer derroteros y avisar con buenas figuras é descripciones ciertas, porque las que hicieron, que hasta agora hay y mandan vulgarmente, son perjudiciales, dañosas, que harán peligrar á mil armadas si se rigen por ellas, y harán desconfiar a los muy animosos y constantes descubridores, no procurando hacer otra diligencia» (PSG, 167-168).

«El que hubiere de entrar en este estrecho de la Madre de Dios por la boca del mar del Norte no se llegue mucho al cabo de la Virgen María, porque es bajío dos leguas desviado del cabo. De veinte brazas para el sur va la canal por cincuenta y cuarenta brazas. Procuren con mucho aviso dalle resguardo y no se arrime á la

(8) *Cursiva nuestra.*

tierra de mano derecha de la banda del norte sino la sonda en la mano y con mucho tiento» (PSG, 168).

El código no es una entidad simple sino, a menudo, un complejo sistema de sistemas de reglas; el código lingüístico no es suficiente para comprender un mensaje lingüístico. Para descodificar un mensaje verbal –dice Eco⁹– se necesita, además de la competencia lingüística, una competencia circunstancial diversificada, una capacidad para poner en funcionamiento ciertas presuposiciones, para reprimir idiosincrasias, etc. En la comunicación cara a cara intervienen infinitas formas de reforzamiento extralingüístico (gesticular, ostensivo, etc.) e infinitos procedimientos de redundancia que se apuntalan mutuamente. Esto revela que nunca hay una comunicación meramente lingüística, sino una actividad semiótica en sentido amplio, en la que varios sistemas de signos se complementan entre sí. Pero, ¿qué ocurre en el caso de un texto escrito que el autor genera y después entrega a una variedad de actos de interpretación como quien mete un mensaje en una botella y luego la arroja al mar? Un texto postula la cooperación del lector como condición de su actualización. Podemos mejorar esta formulación diciendo que un texto es un producto cuya suerte interpretativa debe formar parte de su propio mecanismo generativo; generar un texto significa aplicar una estrategia que incluye las previsiones de los movimientos del otro; como ocurre, por lo demás en toda estrategia.

Ahora la conclusión parece sencilla. Para organizar su estrategia textual, un autor debe referirse a una serie de competencias capaces de dar contenido a las expresiones que utiliza. Debe suponer que el conjunto de competencias a que se refiere es el mismo al que se refiere su lector. Por consiguiente, deberá prever un lector modelo capaz de cooperar en la actualización textual de la manera prevista por él, y de moverse interpretativamente igual que él se ha movido generativamente. El lector modelo, para los autores del corpus marino es otro marino, el rey, el ministro de marina, el dueño de un barco,... Los medios a que recurre el escritor son múltiples: la elección de una lengua, la elección de determinado patrimonio léxico y estilístico; marcas distintivas de género que seleccionan a la audiencia; puede restringir el campo geográfico, etc.

Para que un texto, un producto lingüístico funcione es necesaria la cooperación entre texto y lector. Ante todo, por cooperación textual debe entenderse la actualización de las intenciones que el enunciado contiene virtualmente. O sea, que si José Carbajal pregunta a Ensenada que si puede eximir del servicio a unos patrones encargados del correo de Italia que desde Barcelona llega a Génova, hay en la pregunta más que esa primera petición patente. Y Carbajal espera que Ensenada lo entienda, que recobre, con la mayor aproximación posible, los códigos del emisor porque interpretar el texto significa reconocer una enciclopedia de emisión más restringida y genérica que la de destinación.

(9) ECO, U.: *Lector in fabula*, Lumen, Barcelona, 1981.

Pero esto entraña considerar las circunstancias de enunciación del texto y deberá ser actualizado de acuerdo con la competencia de destinación. En el ejemplo que proponemos los códigos del emisor no los comparte el destinatario:

«Exmo sr.: Los patrones de los pingues empleados en la conducción de la correspondencia de Ytalia, desde Barcelona a Génova, se muestran posehídos de algún miedo de los corsarios, dando por principal motivo de su temor la mudanza de marineros, por incluirse en la providencia general de que queden en el puerto los que comprehende la tercera parte de matriculados, que debe siempre estar prompta para servir en los navíos de la real Armada.

Y, respecto de que siendo tan corto el tiempo que faltan de Barcelona, no parece puedan hacer falta los marineros de estas embarcaciones para hacer el servicio en qualquiera ocurrencia de necesidad, espero que VE me diga si –en esta atención– podrá eximirlos de la orden general o, a lo menos, prevenir que no les impidan el servicio de la correspondencia, en que están empleados, sin particular orden de VE. Dios... Buen Retiro, 12 de diciembre de 1751».

Ensenada responde que:

«El rey en sus ordenanzas de marinería tiene dispuesto que la marinería matriculada alterne, precisamente, en el servicio de la Armada y que, a este fin, quede embargada anualmente la quarta parte de la que esté matriculada; la que no puede emplearse en navegación fuera del distrito de su provincia. Déxanse las otras tres partes de la marinería en toda libertad para navegar fuera y dentro de las costas del reino, como más quenta les tubiere. Como esta regla de alternatiba para servir en la Armada está tan fundada en equidad, que no solo se practica en las esquadras que oy tiene SM empleadas en el corso, sino que en las embarcaciones de rentas y de la provisión de los servicios (en las cuales no navega marinero a quien la suerte le ha destinado a servir en los navíos de SM durante el año de su embargo) es preciso que los patrones de los pingues de los correos se sugeten a ella; los cuales pueden, mui bien, escoger marinería de toda su satisfacción en las tres partes de la que ay en Cataluña y queda libre del servicio de la Marina» (AGS, SMA, lg. 259).

Como dice McNamara¹⁰, puede considerarse el aprender a hablar –o más exactamente el aprender a comprender– como la extracción de significados lingüísticos a partir de las expresiones del hablante. Por tanto, la armonía de la orientación entre el hablante y el oyente es la base común que tiene que estar dada antes de cualquier comunicación lingüística, de cualquier transmisión de información lingüística¹¹. Esto lleva a la hipótesis de que si el significado de una palabra que utiliza un hablante/oyente está anclado en la situación momentánea del yo de ese hablante/oyente, el significado dependerá también de cómo aprehenda cognitivamente el hablante/oyente la situación en la que

(10) McNAMARA, J: «Cognitive basis of language learning in infants», *Psychological Review*, núm. 79 (1972), 57-182.

(11) HÖRMANN, H.: *Querer decir y entender*, Gredos, Madrid, 1982, p. 498.

se expresa esa palabra. Lo que quiere decir que si se altera la cognición se alterará también el significado. Alteración que podemos comprobar en estos casos, entre muchos otros:

«D. Joseph Gómez, maestro de albéitar, con poco temor de Dios y abusando de la exzepción de que goza, por obtener el título de agregado al real almirantazgo, injurió gravemente al suplicante, profiriendo que era un christiano nuevo y otras diferentes palabras yndecorosas al pundonor, onra y estimación de su persona y familia, la que es (gracias a la divina piedad) libre de los defectos con que le a difamado públicamente y delante de muchos suxetos y concurso que en dha calle avía, por ser el suplicante de familia muy antigua y conozida y de inmemorial tenida y reputada de christianos viexos y condecorados con muchos suxetos que, en letras y armas, se han merecido la mayor estimación» (AGS, SMA, lg. 259).

«La buelta con arto miedo de Diego Garrido, que de aquella buelta nos desembocarían las corrientes por el canal de Baáma, y no podríamos tomar la Havana. Y así fué. Mas tuvimoslo por menos mal, que no perdernos en aquel baxo donde pereciéramos si surgiéramos; porque, luego como salimos de él, nos dio un Norte que bastara para ello, si no estuviéramos ya fuera. Este duró poco, porque era bueno para nosotros» (AMN, ms. 30, fls. 98-101).

«Y afirmó al comandante que [lo que] veía eran las yslas Berlingas, cuya configuración conocía mui bien (mui mal, diremos). No faltó a bordo uno u otro portugués del Jeneiro que opinó lo cierto. Pero despreciando su parecer, y mui creídos en el equibocado, sin querer aterrarse más para cerciorarse de las yslas y de la costa, por recelo de una travesía, convino el comandante en que se governase al Sur 5º Oeste, corregido para barajarla sin tropezar con cabo La Roca. En efecto, arribaron; refrescó el Norte y, aunque algún otro ofizial se insinuó –según parece parar– hazer proa más al oeste, no se varió la resoluzión primera y solo se dispuso navegar con solo el trinquete» (AMN, ms. 2381/006 y 007).

La teoría cognitiva de la semántica¹² muestra bien hasta qué punto el hablante se orienta, para su expresión, según la imagen que él mismo se forma sobre la situación cognitiva de su oyente. Véanse, por ejemplo, las instancias de petición de inválidos o la carta que se escribe al rey con la relación del naufragio de la Capitana de la flota de Tierra Firme. Esto significa que las palabras que se utilizan en una expresión no se eligen primordialmente según una relación fija entre ellas y el objeto que designan sino por el efecto que la expresión debe tener sobre la cognición del oyente.

Estamos viendo, por tanto, que al pronunciar un mensaje lo que hacemos es enraizarlo en un contexto lleno de sentido. Es decir, que cuando entendemos la expresión del hablante, sabemos más exactamente a qué se refiere. Lo vemos en estos ejemplos:

(12) OLSON, D.R.: «Language and thought: Aspects of a cognitive theory of semantics», *Psychological Review*, núm. 77 (1970), 257-273.

«Y, habiéndose hallado en el combate con los yngleses en el mismo Cartagena, fue herido y prisionero en él y conducido a Londres; de donde, con la gente del navío la *Princesa* pasó a San Sebastián. Y de allí, por tierra, a Barcelona, donde –con la misma gente– se embarcó para Tolón. Y allí, en el navío el *Real*.

Y habiéndose hallado en el combate que este tubo con los yngleses, estado en Cartagena de Levante, lo pasaron al navío la *América*, en el que ayudó a tomar los olandeses que se condujeron al mismo Cartagena. Y habiéndole dado un marinero de los mismos navíos olandeses dos libras de tabaco, las tenía a bordo del navío la *América*. Y que cuando llegó a este puerto, por necesidad, y para comprar una chamarra, que no tenía y labar la poca ropa de que estaba fardado, las traía a tierra a ver si avía quien las comprara. Por lo que fue preso en el mismo Málaga por la real del tavaco, y se halla preso en la cárcel real» (AGS, SMA, lg. 257).

«Yo, con grande sentimiento mío, no puedo disimular el dezir a VE que, de las levas destinadas para la escuadra, todos quantos están encargados para ella no buscan que¹³ cumplir con VE que¹⁴ participándole el número. Pero su calidad es de lo más ínfimo que han tenido navíos¹⁵. Apenas entre cien hombres se hallan tres o cuatro pescadores. Los demás son hombres de campo, tejedores, frayles, clérigos y –lo peor– ladrones y facinerosos destinados a servir en los navíos y condenados por los corregidores a cinco y seis años en ellos, como si fuesen galeras, con desestimación de los marineros antiguos, que ya aborrecen los navíos, como exilio de delinquentes y castigo de delitos» (AGS, SMA, lg. 257).

Si el significado de una palabra que utiliza un hablante está anclado en su situación momentánea, el significado dependerá también de cómo él interprete y comprenda la situación en la que se expresa esa palabra. Lo que quiere decir que si se altera la cognición se alterará también el significado. Alteración que podemos comprobar en estos casos, entre muchos otros:

«D. Joseph Gómez, maestro de albéitar, con poco temor de Dios y abusando de la exzepción de que goza, por obtener el título de agregado al real almirantazgo, injurió gravemente al suplicante, profiriendo que era un christiano nuevo y otras diferentes palabras yndecorosas al pundonor, onra y estimación de su persona y familia, la que es (gracias a la divina piedad) libre de los defectos con que le a difamado públicamente y delante de muchos suxetos y concurso que en dha calle avía, por ser el suplicante de familia muy antigua y conozida y de inmemorial tenida y reputada de christianos viexos y condecorados con muchos suxetos que, en letras y armas, se han merecido la mayor estimación» (AGS, SMA, lg. 259).

«Y afirmó al comandante que [lo que] veía eran las yslas Berlingas, cuya configuración conocía mui bien (mui mal, diremos). No faltó a bordo uno u otro portugués del Jeneiro que opinó lo cierto. Pero despreciando su parecer, y mui creídos en el equibocado, sin querer aterrarse más para cerciorarse de las yslas y de la costa, por recelo de una travesía, convino el comandante en que se governase

(13) ‘Solo buscan’.

(14) ‘Solo’.

(15) O sea, ‘que nunca hayan tenido navíos’.

al Sur 5º Oeste, corregido para barajarla sin tropezar con cabo La Roca. En efecto, arribaron; refrescó el Norte y, aunque algún otro ofizial se insinuó –según parece parar– hazer proa más al oeste, no se varió la resolución primera y solo se dispuso navegar con solo el trinquete» (AMN, ms. 2381/006 y 007).

En muchas narraciones marineras se nos dice que quien no cree en Dios es que no ha estado en el mar¹⁶. Y, en realidad, no les falta razón porque se necesita mucha osadía y un gran arrojo para echar al agua unos leños, unos tableros o unos cañizos y subirse en ellos. La idea primera y aparente del mar es de una agua calma, una ilimitada serenidad azul que mueve a la caricia. Pero esta visión idílica que fomenta y ha fomentado la literatura se contrapone, con una violencia sinestésica, a la mar relatada por los hombres que viven de ella y que reflejan un medio abrupto y difícil, tan peligroso en la tormenta como en la calma. Por ejemplo:

«Por estos días nos fatigaban muchas cosas: lo común era calmerías, grandes calores, torbonadas, que fue la causa de muchas enfermedades. Unos padecían de calenturas, que es la pestilencia que mata en esta tierra de Guinea, otros de granos y nacidos, otros de tullimientos de piernas y de brazos y de muelas; especialmente dio una enfermedad que es contagiosa é insufrible de mal olor, contagiosa, que es hincharse las encías y se aposteman y mueren muchos dello, y el que no muere padece mucho. Tras esto la falta de agua y el terrible calor, que se ardía la cubierta del navío, y se derretía la brea, y se desvaian las juntas y costuras de las tablas, que fue causa de hacer el navío mas agua de la que hacía hasta allí» (PSG, 190).

De hecho, eso es lo primero que impresiona al acercarse a la documentación marinera, referida a matrículas de marineros, a trabajo de arsenales, a diarios de navegación, a derroteros, a familias de marinería embarcada, a navegantes en tierra que ya habían cumplido su servicio en la Armada, etc.; pero por eso mismo, por abarcar un campo tan amplio de tantos miles de folios tendríamos que habernos topado con narraciones halagüeñas. Sin embargo, no. Las naves de la documentación traían y llevaban viajeros que iban a empezar su vida en alguna parte, a casarse, a emprender un negocio, esperanzados, anhelantes...; pero de esto no se dice nada. Solo sabemos de los trabajos, levas, enfermedades, infortunios, miedo, agotamiento. Los apuntes de felicidad y dicha es porque, al fin, la nave deja de andar a la deriva o se deshace una tormenta, o llegan a tierra a descansar, o... Bien es cierto, por otra parte, que la documentación consultada no se presta a lo personal ni a lo sensible y que se caracteriza por el realismo, la contención y la anotación de datos. Ahora bien, la referencia a la ayuda divina es constante. En este marco discursivo debemos entender también los discursos ficcionalizadores referidos a la intercesión e intervención de la Virgen, Dios o algún ayudante divino que obra el milagro de salvar a la gente de irse a pique en un huracán, de chocar

(16) «El que no sepa rezar/ que vaya por esos mares./ Verá qué pronto lo aprende/ sin enseñárselo nadie».

contra los escollos o de morir de escorbuto y sed en la calma chicha. En muchas ocasiones, dicha intervención aparece como milagrosa; y no solo porque, verdaderamente, lo pudiera ser para los hombres de mar, sino también porque, como dice Jacques Lafaye¹⁷—puntualizando el carácter generalmente literario de los textos históricos de la época—,

«Il reste à considérer l'histoire de ce temps comme un genre littéraire. Ses fins étaient celles des anciens, proposer des exemples édifiants, glorifier des personnes; et celles des modernes, éxalter des valeurs spirituelles confondues avec des intérêts nationaux ou politiques. Enfin, présenter sous une forme élégante des faits excitants pour l'esprit. La notion même d'objectivité en histoire restait inaperçue; épopée en prose, oeuvre de propagande, histoire naturelle, chronique familière, l'histoire du Nouveau Monde ne peut être utilisée par l'histoire moderne que comme histoire des idées et non des faits»¹⁸.

Sola esta idea nos permitiría justificar el libro entero, pero nuestro interés se centra en el artículo.

Lo narrado en este artículo es una lucha heroica por la supervivencia atada siempre a la compasión divina. La alusión a la divinidad se presenta desde dos ángulos antagónicos: desde la idea de un dios iracundo, la *dies irae*, y desde la certeza de un dios misericordioso. Ambos polos toman realidad en la palabra; incluso los temporales pueden ser, en ocasiones, añagazas del diablo para ahogar a los hombres de las que, por supuesto, les salva la Virgen. Por ejemplo:

«Aunque surgió mas en tierra por la señalada merced que Dios nos hizo de darnos en este puerto, donde nos reparamos por intercesión de su gloriosísima Madre. Llamamos a este puerto Nuestra Señora del Rosario; y al otro Peligroso; aunque los marineros le llamaron Cache-diablo» (PSG 66).

Ya sea en la lucha más espiritual contra el diablo o en la lucha, mucho más real, contra todas las inclemencias de mar y todos los afanes de la vida marinera, los marinos cuentan con la palabra tanto en el rezo —más o menos acuciante y desesperado— como en titular los barcos, cuyo nombre actúa como *detente* ante el peligro de la mar¹⁹. Y así:

(17) LAFAYE, Jacques: «Les miracles de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca (1527-1536)», *Mélanges offerts à Marcel Bataillon par les hispanistes français. Bulletin Hispanique*, t. LXIV bis (1962), 136-153.

(18) «Falta considerar la historia de aquella época como un género literario. Sus fines eran los de los antiguos: proponer ejemplos edificantes, glorificar personas; y los de los modernos: exaltar valores espirituales confundidos con intereses nacionales o políticos. Por último, presentar de forma elegante hechos estimulantes para el espíritu. La noción misma de objetividad en historia se ignoraba: épopéya en prosa, obra de propaganda, historia natural, crónica familiar, la historia del Nuevo Mundo no puede ser utilizada por el historiador moderno más que como historia de las ideas y no de los hechos».

(19) Respecto a los nombres de barcos, GIL MUÑOZ, M.: *La vida religiosa de los mareas. Devociones y prácticas*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.

«A fuerza de ruegos é importunaciones, se embarcó en el bote, manteniéndonos por la popa de la corbeta con tres remolques, expuestos á la inclemencia é intemperie, sin más asilo, ni esperanza ni remedio humano, sino el de la Divina Omnipotencia, llenos de opresión, trémulos y mirándonos unos á otros sin articular palabra»²⁰.

Esta es la relación habitual de los hombres del mar con la divinidad, la de pedir ayuda con un convencimiento absoluto de que serán atendidas sus peticiones. Pero en algún caso hemos encontrado, sin embargo, la *dies irae*, la ira de Dios, la idea de que Dios envía los temporales como castigo divino o como medio de expiación humana; concepto que golpea al encontrarlo en la documentación por lo infrecuente y por lo desviado de lo consuetudinario en los marinos. Aunque pueda, a veces, parecer que el hombre de mar está inerme ante la voluntad de un dios iracundo, lo habitual es que las malas mares y peores vientos se traten como fenómenos naturales. Buena seña de ello es, por ejemplo, el descubrimiento del estrecho de Magallanes.

Otra faceta que debemos reseñar en la documentación de naufragios es el ángulo de interés respecto a un mismo hecho. Ni una sola vez en los miles de folios que hemos leído los marinos se olvidan de sus congéneres en las fatigas que los temporales acarrear; hacen todo lo humanamente posible para auxiliarse entre sí y, cuando alguno sobrevive a un hundimiento, sigue recordando a los ahogados en todo momento y sigue experimentando la misma impotencia, la misma pena e, incluso el mismo desasosiego, una especie de remordimiento por estar vivo en tanto que sus compañeros han fenecido. Nadie relacionado con el mar, ya sea embarcado o desembarcado, pierde la perspectiva humana.

Otra visión tienen los representantes de las administraciones, cuyo interés evidente, y casi único, era crematístico; un interés por el oro y la plata que transportaban los barcos. Esto se hace palpable en la relación que escribió Francisco Duarte al rey dándole cuenta del naufragio de la capitana de la flota de Tierra Firme en la playa de Zahara; relación con la que pretende, en primer lugar, eximirse de la responsabilidad ante cualquier pérdida de caudales reales; en segundo, conseguir el beneplácito real por la buena coordinación en el rescate de los metales preciosos, coordinación de guardias, buzos, recaudadores, administradores, etc.; y por último, rendir cuentas. Y solo al socaire de estos intereses se menciona la pérdida de cientos de vidas humanas. Incluso en ese recuerdo sigue el fondo materialista; porque, por una parte justifica que el oro pueda faltar puesto que la gente se lo robaba a los supervivientes so capa de socorrerlos y, por otra, relatar el sepelio de las personas tenidas, puesto que tenían caudales propios con los que sufragar los gastos; es decir, a la corona no le costaba ni un maravedí enterrar a ninguna de las personas que habían muerto por el rey y por las riquezas del rey.

(20) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*, Imprenta de Estrada, Díaz y López, Madrid, 1867, pp. 176-186.

Estas explicaciones sobre el modo que tiene la gente de mar de inscribir su vivencia en un contexto lingüístico y de transmitirla, se desarrolla en los documentos que aportamos a continuación.

«Carta que escribió don Pedro de Castilla desde la ciudad de Sto Domingo en la Ysla Española el 24 de julio de 1551 á su padre dn. Luis de Velasco, virrey de Nueva España, dándole cuenta del suceso de su viaje y naufragio que padecieron después que, con furiosas tormentas, quedaron desarbolados, separándose de la flota del Adelantado, y arribaron en busca de aquella Ysla con el timón roto, y dieron al través entre el Cavo Francés y el Cabo del Cabrón.

Ylmo. Señor: No tuviera yo corazón para escribir esta carta si no conociera ver el de V.S. tan grande, que igualmente recibe los trabajos y buenas nuevas, y con gran razón, pues a la verdad todo viene de mano de Dios e, por ser así, he pasado yo en pacencia los que me han sucedido. Después que me partí han sido tantos, que quiero contar á V.S. la parte que se acordare, aunque sea de nuevo dalle pena, por no dar lugar á las mentiras que en tales cosas se suelen decir.

Nosotros partimos, como V.S. sabría, a 15 de marzo domingo de Lázaro. Y, al salir, se nos quebró la pereta y tomó debaxo dos hombres; y a uno quebró una pierna, de que de haý a pocos días murió. Y yendo nuestro viaje, los primeros quatro días navegamos bien. Y de haý a obra de ocho días que ýbamos navegando, una noche con un viento muy manso y muy pequeña mar, se nos rompió el árbol del trinquete, y llevó consigo el de la gavia mayor y el bauprés; de manera que en un instante quedamos sin quatro árboles. Y yo, cierto, huve otro temor de oýr el grande estruendo que hizo al tiempo que se quebró, que sería media noche. Luego amainamos y hizimos tirar una pieza de artillería y, al amanecer, parecieron todas las naos de la compañía al derredor amainadas. Y luego comenzaron á hazer vela para venir a hablarnos y echar los batales (*sic*) en que vinieron muchos de los maestros y pilotos de las otras naos, y truxeron carpinteros; con que medianamente se aderezó, para que pudiésemos poner un papaigo en el trinquete. Y sin velas de gavia íbamos por haý. Andávamos tanto como algunas de la compañía. Deste trabajo comenzó la nao a hazer un poco de agua.

El señor Adelantado me embió a ofrecer su nao, con el capitán de ella y un criado suyo, y no la quise acetar, porque la de V.S. no estava tan falta que no podía navegar muy bien. Mas envíele a decir que sacase, si fuesse servido, el oro y plata de S.M., que yva en ella, porque no fuese en navío con achaque. No me tornó a responder, ni a una carta que le escriví, suplicándole no nos dejase; pues nosotros no podíamos andar tanto como su navío.

La misma tarde que se nos rompieron los árboles, comenzamos ya casi de noche a hazer vela. Y luego otro día se nos comenzó a embrabecer la mar muy mucho, que allí lo haze en aquel golfo de la Havana con qualquier viento. Y estuvimos mar al través dos días. Después, una tarde, comenzó a hazer vela la Capitana y todas las demás; aunque con mucho trabajo nosotros por la mucha mar y ser el viento escaso. Y con las pocas velas á proa no gobernava bien el navío. Así fuimos hasta la media noche, siguiendo el farol. Y de allí adelante se acabó el farol o no le hizieron. En fin, nosotros le perdimos de vista y parece que la Capitana y las otras naos aquella noche divieron (*sic*) de meter mucho a orza, lo que nosotros no pudimos por amor de la falta de las velas. Y quando amaneció, no vimos sino una caravela y un navichuelo pequeño de toda la compañía. Y otra

noche adelante, como hiziese grandísima mar, por el viento que había ventado mucho, y los dos navíos se huviesen quedado un poco atrás, amainamos, y estuvimos trincando toda la noche con dos ó tres faroles, para que no se perdieran de nosotros. Y, en fin, quando amaneció, no los vimos, y así solos nos quedamos. Prosiguimos nuestro viaje y fuimos a tomar fondo en las Tortugas, que diz que es el camino derecho para allá. Y desque tomamos fondo, jamás nos hizo viento que no viniese derechamente de la tierra; tanto, que andubimos voltexando por allí dos o tres días. Y como allí sean las corrientes muy grandes, hallámonos una mañana metidos en la canal que dicen de Entretierra y la Ysla de Cuba, sobre un baxo que llaman Los Roques. Y queriendo surgir allí, no hallamos surgidero limpio, y llegamos a estar en nueve brazas. Y por miedo del bajo, dimos la buelta con arto miedo de Diego Garrido, que de aquella buelta nos desembocarían las corrientes por el canal de Baáma, y no podríamos tomar la Havana. Y así fué. Mas tuvimoslo por menos mal, que no perdernos en aquel baxo donde pereciéramos si surgiéramos; porque, luego como salimos de él, nos dio un Norte que bastara para ello, si no estuviéramos ya fuera. Este duró poco, porque era bueno para nosotros. Y otro día, de mañana, nos hallamos a la boca de la canal, de donde era imposible tornar atrás, si no era dar en el Baxo de Los Mártires, que teníamos muy cerca. Así que, contra nuestra voluntad, embocamos y encomenzamos a hazer el viaje derecho a Castilla. Y, en saliendo de la boca de la canal, nos dio un uracán desecho que nos duró tres días; con que echamos á la mar todas las cámaras y parte del artillería; y nos vimos en arto trabajo, porque del que el galeón pasaba con la tormenta hazía tanta agua que con gran trabajo se podía vencer. Pasado el uracán, fueron a hazer vela, y hallaron que el timón estaba quebrado más de dos palmos de la cabeza. Y con grandísimo trabajo dos hombres embalsados le amarraron tan falsamente que, de ahí dos días, se nos tornó a quebrar. Y así, por este temor como porque la nao hazía tanta agua, que dábamos a una ampolleta, a otra pasajeros, y todos por nuestros quartos, acordamos de arribar, por salvar nuestras vidas, a la primera tierra que fuese posible tomar. Y así venimos en demanda de esta Ysla de Santo Domingo, no gobernando ya Diego Garrido, porque desde el día que desembocamos, cayó tan malo que ni hablava ni entendía, sino el maestre mandaba y un piloto, que acertó por nuestros pecados á venir pasajero, era el que tenía cuenta con la navegación.

En fin, viniendo en busca de la ysla, una tarde muy clara, en medio del día, dimos en un bajo que llaman Abrejo, tan de repente que quando los marineros digeron “¡fondo, fondo!” ya la nao estaba tocando. Y dio allí seis golpes tan grandes que cada uno parecía que se hacía mil pedazos. Fue Dios servido de sacarnos de aquí y, quando fuimos a la bomba, estaba ya el agua sobre la carlinga más de quatro palmos; de manera que se vio ni el daño que se había hecho (*sic*). Comenzaron a dar dos bombas todos los pasajeros, y los marineros a hechar los bateles en que pensávamos escapar las vidas –porque, según el bajo, no podíamos estar lexos de tierra–, y el agua vencía tanto que con dar muy gran prisa, y sin cesar a la bomba, crecía á palmos.

En fin, quando anochezió, teníamos echados los bateles por popa, y todos los marineros y dos en ellos, sino dos u tres, y los pasajeros solos dimos a la bomba por no desamparar la nao. Y Nuestra Señora, milagrosamente, nos sustentó la nao veinte y quatro horas sobre el agua; de manera que, otro día a la mesma hora que tocamos, dimos a la costa en esta Ysla Española, entre el Cabo Francés y el del Cabrón, y salvose toda la gente. Y fue Dios servido que se pusiese el navío en

parte donde, con la buena diligencia que se ha puesto, se ha salvado toda la más plata y oro.

Nuestro Señor me guarde á V.S. como deseo y he menester. De Santo Domingo á 24 de julio de 1551 años. Besa las manos de V.S. su obediente hijo, don Pedro de Castilla. Al Ylmo. Señor mi señor don Luis de Belasco, Virrey de la Nueva España.» (AMN, ms. 30, fls. 98-101)».

«Carta que escribió Francisco Duarte á S.M., desde la playa de Zahara, con fecha de 28 de enero de 1555, dándole cuenta de haber naufragado en ella la Capitana de la flota de Tierra Firme, de que benía por general Cosme Rodríguez Farfán, y del suceso del resto de la dicha flota, que era de 15 navíos, desde que salió de Tierra Firme hasta que se apartó de la conserva, 150 leguas después de desembocado el Canal de Bahamas.

Sacra católica Magestad: Estando en Cádiz despachando el Armada (...), a una hora de la noche llegó a Cádiz nueva que una nao de Yndias había dado en la costa de Zahara, término del duque de Medina. Yo entendí luego en hazer información de la verdad, y hallé que era así. Y, viendo que había acontecido en una playa desierta, e que la nao era la Capitana de la flota de Yndias, en la qual había nueva de la nave que antes entró en Sant Lúcar que venía mucho oro y plata de V.M., yo imbié luego de la hora la información con un correo. (...). Y, a la misma hora a media noche, busqué todos los buzos que en Cádiz había; y con quatro que hallé y con todos los aparejos necesarios para ello, me vine a esta playa donde la nao se perdió, que es junto a los cabos que llaman de la Plata, término del marqués de Tarifa, y hallé al capitán Cosme Rodríguez Farfán, que se había salvado con otros cincuenta o sesenta hombres, y que se habían ahogado doscientos, antes más que menos, y que había dado al través con la nao inconsideradamente y de la manera que a V.M. le constará por la información -que yo aquí he hecho que va con esta- de los pasajeros que se salvaron de la dicha nao, que no quedaron más como hombres desapasionados; porque los demás marineros y soldados me pareció que lo trataban con pasión, unos por el capitán general, y otros por el capitán de la nao. (...). Luego que la nao dio al través el martes en la tarde 22 de este, acudió tanta gente de Tarifa y Béjer y de otros lugares á la playa, que en poco tiempo hubo más de quatrocientos hombres de cavallo y de pié, los quales, con achaque de ayudar a salvar la gente y oro y plata, robaban quantas caxas y caxones la mar echaba fuera muy ricos. Y a los que salían, que el mejor librado salía medio ahogado, los acababan de matar por roballes mucha cantidad de oro é dinero, que consigo sacaban atados al cuerpo (...). Porque estando yo, aun no bastó á salvar de la gente de la tierra todo lo que hay derramado por la playa, que cada hora se descubre (...). Los mismos juezes, principalmente el alcalde de la justizia de Tarifa y dos hermanos suyos, y un regidor de aquella villa, a quien él nombró por tesore-ro para que guardase el oro y la plata que se sacaba, han robado más de veinte o veinte y cinco mil ducados, como cosa que no tenía más cuenta quando se sacaba de la mar y ellos la rescibían (...). De los doscientos hombres que se ahogaron en esta nao, han salido á la playa hasta treinta; entre ellos dos oydores del Nuevo Reyno y el secretario del Nuevo Reyno. A todos los he hecho llevar a enterrar a Tarifa, pues dexaron todos bienes aquí con que se pueda hazer. Otros muchos ahogados me ha escrito el correxidor de Gibraltar que le escribieron que habían salido en la otra costa, junto al alcázar. Y créese cierto que son de los de esta nao,

porque los tiempos que ha hecho los habría echado de esta costa en esotra (...). En esta nao venían, según el capitán della me dice, 60 a 70 mil ducados de oro en oro y plata y tostones para V.M. Y dello, hasta agora, no me parece que en lo que hay sacado haya de V.M. sino muy poco menos de quatro mil pesos. Pero sin falta ninguna, en abonanzando algo el tiempo, con los buzos que yo aquí tengo se sacará todo quanto falta o la mayor parte; principalmente lo de V.M., que está casi todo en barras de plata en caxones de madera bien adereçados, según se ha visto por dos que se han sacado; y todo ello está en el buco de la nao, debajo del agua, el qual está allí entero (...). Yo he imbiado a Gibraltar á saber si allí ha aportado alguna otra nao de las de la flota, y no ha llegado ninguna. Y lo que de ellas dice el capitán Farfán y Cosme Buitrón que de Tierra Firme salieron para venir a Castilla quince naos: dellas se han perdido la Capitana, que salió de Sevilla, que quedó en Matanzas, y se pasó della el oro y la plata que traía de V.M. al galeón *Santo Andrés*, de d. Álvaro; el qual se perdió al desembocar de la Canal de Bahamas. Dél pasaron el oro y la plata á la nao de Cosme Buitrón²¹ y el general a *la Bertendona*, la qual se perdió cincuenta leguas de las Yslas de los Azores, con todo el oro y plata que traía; y el dicho general se pasó a esta que se ha perdido aquí. Que son quatro las pérdidas. La de Granillo, dicen que yría á Santo Domingo hecha pedazos, y el oro y la plata se pasó á la de Martín García. La nao de la Condesa, de la que es maestre Diego García, quedó con el mastel mayor quebrado al desembarcar de la canal de Bahamas, sobre la costa de la Florida, tres leguas de tierra. La nao de Pedro Oloa de Trabuco quedó muy mal tratada de la mar y casi abierta, junto con la de la Condesa. La nao de Sebastián de Flores y la de Diego de Lepe y la de Morejón y la de Martín García y la de Marcos de Nápoles, y la de Matamoros, y la de Diego Bernal vinieron con la Capitana hasta ciento cincuenta leguas de la Canal de Bahamas, que se apartaron della con temporal, y no se save dónde han arribado; aunque la de Diego Lepe la tornaron a descubrir después, cincuenta leguas de los Azores. Y aquella noche, navegando con temporal, rompió la vela de trinquete y se quedó. Créese que arribaría a los Azores y que allí habrá dexado el oro y la plata; y la de Batista ha entrado en Cádiz, que son las dichas quinze naos» (AMN, ms. 30, fls. 151-154).

A estos trabajos, a estas circunstancias en sí mismas ciclópeas, había que añadir los trabajos de reclutar, de allegar marinería, sobre todo a partir de la creación de la Matrícula del mar. Porque marear un barco es un oficio arduo que exige ingentes conocimientos, mucho esfuerzo y copia de gente. Ministerio para el que eran precisos tanto los oficiales, con o sin cargo, como la soldadesca y los marineros. Allegar el número de marinos voluntarios necesarios para tripular una nave era imposible, ya fuera en España o en América, por lo que había que recurrir a las levas; es decir, a levantar a la gente de la población en la que vivían y a levantarla –llevarla– de su oficio, de su familia, de su tierra y, en ocasiones, de su lengua. Si el reclutamiento de gente para el ejército era ingrato, el alistamiento para hacerse a la mar lo sentían muchos como una condena de muerte. Fuera la muerte propia o la muerte de los familiares, porque ya ni el marino levado podría contribuir a su mantenimiento

(21) Que es la que luego se hunde en Cádiz.

estos trabajando en su oficio habitual, ni tenía ninguna certeza de que el estado pagara el salario que como marido, hijo o padre estaba ganando en la mar a costa de la vida. Con esta tribulación, rehuían de cuantos modos les era posible el servicio del mar; rehúsa de la que nos dan noticias ampliamente los documentos del Museo Naval, de Simancas y de Indias.

Según el corpus que agregamos, los marineros y la gente de mar acudían a las naves o por oficio: capitanes, oficiales, contra maestres, carpinteros, pilotos, faroleros, buzos, etc., o voluntariamente, o por alquiler: sistema por el que una persona a quien correspondiera servir al rey en su Armada pagaba a otra para que lo sustituyera, o por fuerza. Los hombres de mar, en principio, se reclutaban en los lugares marítimos, pues eran gente con experiencia en la navegación y en la pesca. Ahora bien, esta experiencia tenía una doble cara. El haz era la capacitación para las faenas del barco pero el envés estribaba en que, al ser continuos y sin intermisión los llamamientos, los lugares costeros se despoblaban de gente que pudiera salir a faenar, así como de hijos que quisieran aprender el oficio marinero del padre; pues, no sabiéndolo, corrían menos peligro de ser levantados o inscritos en la matrícula.

Por ello, los regidores, sacerdotes y representantes de las cofradías de pescadores pedían ayuda al rey o a sus ministros clamando que les dejaran acudir a sus pesquerías, pues si el rey se llevaba a los pescadores, la flota pesquera que acudía a hacer la jornada bacaladera de Terranova no podría salir por falta de gente, ni los pescadores de Zahara que acudían a las almadras atuneras, ni los labradores pescadores que labraban sus campos y huertas cuando no podían salir a la mar podrían cultivarlos. Ni siquiera quedaban hombres jóvenes que evitaran la despoblación y muerte de los lugares.

Añadíase a ello el embargo que, en nombre del rey, se hacía de las naves construidas en los astilleros particulares que la corona expropiaba o tomaba en alquiler a cuenta de un dinero que no llegaba nunca y, si llegaba, era escaso y renuente. La documentación del AMN demuestra que, como consecuencia, se cerró un alto número de astilleros pues los dueños preferían cerrar su negocio a soportar un saqueo que, de cualquier modo, les llevaba a la ruina; puesto que era frecuente que el dueño del barco, el armador y el piloto fueran la misma persona, residente en el puerto en donde se armaba el barco. El de armador era un oficio versátil, pues tanto se podía subir a Terranova a pescar el bacalao como cargar un barco de mercancías; porque la pesca y el mercadeo eran oficios internacionales que aceptaban las expediciones que se les pedía. De hecho, no era infrecuente que los armadores de diversos países se asociaran para una empresa; por ejemplo los gallegos y los portugueses²².

Esta lamentable realidad obliga a que las órdenes para el reclutamiento de gente que sirviera en los navíos del rey fueran cada vez más conminatorias y que las provincias y los municipios buscaran excusas y ardides para eludirlas. Pretextos sobre los cuales conseguía salir boyante el fondo de verdad que los

(22) MÉNARD, Caroline: *La pesca gallega en Terranova. Siglos XVI-XVIII*, CSIC y Universidad de Sevilla, 2008, p. 95.

sustentaba. Arquetípica es la queja del municipio de Zarauz. A este lugar, una vez más, el capitán general le pidió cuarenta marineros para que fueran a servir a la Armada. Tras mucho regateo acordaron rebajar a veinticinco, número que para esa pequeña población equivalía a un porcentaje tan elevado que debieron alistar a todos «los vecinos y moradores de la villa y jurisdicción que habían mojado los pies en agua salada». Es verdad que en esta explicación que Francisco Segura y Javier Urrutia exponen a García de Arce podríamos entrever la ampulosidad hiperbólica de quien pretende mantener a sus paisanos en casa; pero el caso es que, recurrentemente, los documentos denuncian la falta de gente.

Denuncia que delata que, a veces, no hay marinería suficiente porque la larga demora de los bajeles en América provoca que disminuyan las tripulaciones y aumente el tiempo entre reemplazos. Dicha demora planteaba un grave problema en las Armadas en forma de epidemias, que provocaban las largas estancias a bordo de las embarcaciones y el que los hombres de la flota no estuvieran adaptados al tiempo ni a las enfermedades de climas como los caribeños o los del istmo de Panamá, necesariamente insalubres para los marineros cántabros o andaluces²³. En otras ocasiones, los combates contra potencias extranjeras o contra corsarios dejaban los barcos con merma de tripulación, pues entre muertos, inválidos y estropeados quedaba poca gente hábil para el servicio. Todo ello sin contar con las muchas deserciones cada vez que una nave se aproximaba a tierra o estaba surta en puerto.

Así, cuando algún maestro iba a buscar marinería «no hacía efecto». No se podía sacar más gente de unas costas –como las cantábricas, por ejemplo– que tanto contribuían a los armamentos de las naves de guerra o de las flotas de las Armadas y de la Carrera de Indias. La documentación es el espejo que señala que «cierto es lástima ver que de quarenta hombres poco más o menos que han quedado en esta villa y no entran en la mar, los treinta fueron en esta última Armada y, dellos, son muertos cinco y quedan enfermos los más de los vivos y no restan en el pueblo. Y porque, vea V.S., ¿si estos salen, quién quedará en la villa?» (AMN, ms. 76. fls. 38-40) tantas y tantas y tantas veces.

Conscientes de este estado de cosas, los ministros de Marina, los jefes de departamentos, etc. intentan engolosinar a la marinería con el dulce trato que recibirán en los barcos y con las muchas expectativas que la Armada posibilita:

«Os encargo mucho procuréis que la gente mareante que se hubiere de levantar en la provincia para venirme a servir en la Armada que se junta aquí, se conduzga y concierte con suavidad y con su voluntad, ayudando os para ello de la dicha provincia y con esta orden suya, pues veis lo que esto conviene y con quanta mejor voluntad vernán de esta manera y no con rigor, ni vejaciones, ni extorsiones, aunque tengan comisión para ello; que a la dicha provincia se libró dé respuesta de sus cartas, encargándoles mucho den orden [de] cómo se haga en ella la dicha gente

(23) PÉREZ-MALLAÍNA, P.E., y TORRES RAMÍREZ, B.: *La armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1987, pp. 59-67.

mareante, sin que en ello aya falta; encareciéndosele y presentándoles lo mucho que esto importa y conviene a mi servicio» (AMN, ms. 76, fls. 42v^o-43r).

«Muy señor mío: abusando inconsideradamente los matriculados del gremio de la mar en esta ciudad de los términos benignos y suaves con que se les trata y ha tratado (conforme a lo dispuesto por SM y prevenido por VY, que les ha manifestado en varias ocasiones), me han hecho citarlos y alistarlos tres vezes para cumplir y remitir el n^o de cinquenta y tres hombres que a esta ciudad y su matrícula se le repartieron» (AGS, SMA, lg. 259).

«Pero continuando, sin embargo, los pasos y oficios para su reducción por distintos medios, igualmente benignos, pudieron producir estos que solicitase toda o la mayor parte del gremio, restituyéndose (como lo han hecho) a esta ciudad el aprompto de número proporcionado equivalente de individuos hábiles y robustos que pudiesen oy suplir por los que debían hazer el viage...» (AGS, SMA, lg. 259).

«Que lo que ha practicado el subdelegado ha sido reglado a prudencia, para embarazar que perdiésemos tanta marinería y que, así, a este como a los demás puede escribir advirtiéndoles que en los casos de vaca de gente, se valga de los medios de la dulzura, pues una vez que los marineros hayan experimentado el buen trato, la paga puntual y el rol de las campañas, ellos mismos desearán servir en la Armada». (AGS. SMA, lg. 259).

Incluso, en el caso de los marineros vascos, se buscan pilotos que hablen su lengua, a pesar de que las ordenanzas lo prohíben.

«... por lo que busqué y hablé a don Joseph de Arrimendi, vezino de Fuenterravía y capitán que ha sido muchos años de los navíos balleneros. Ofreciose a admitir este encargo y se ha embarcado con él en el *San Luis*. Y, a la verdad, nada se ha perdido, porque es piloto y marinero de mucha experiencia. Y hemos mexorado en que habla la lengua bascongada, lo que contribuirá mucho a contener en obediencia la marinería de la leva que lleva de transporte» (AGS, SMA, lg. 257).

El tratado 3^o, título 1^o de la *Ordenanza de S.M. para el régimen y gobierno militar de las matrículas del mar* dispone que

«los oficiales de guardia manden las maniobras sin valerse de otras voces que las españolas, ni introducir términos no conocidos, sino usando de los que la práctica de la Marina ha adoptado por precisos para su inteligencia. Y evitará con especial atención tanto el que en las faenas haya bullicio con el pretexto de acalararlas -pues solo resulta mayor atraso y la confusión de lo que se manda-, como el que persona alguna -con el fin de animar al trabajo ó por desahogo de enojo en la forma de su ejecución- prorrumpa expresiones descompuestas del menor escándalo».

Pero ni con todas estas trazas se allegaba marinería suficiente. Los hombres disponibles para el servicio se escondían en las montañas o se iban a trabajar como jornaleros del campo a Castilla. Muchos se contrataban en los barcos ingleses, holandeses y franceses, cuyas condiciones de navegación

eran menos inclementes, pues no hacían tanto la carrera a Indias, y cuyas condiciones de salario –y esto era lo principal– eran manifiestamente mejores que las de España. Primero, porque les pagaban; segundo, porque no estaban obligados a permanecer en el mar y podían abandonar el barco una vez cumplido su contrato; tercero, porque al trabajar en barcos mercantes tenían menos probabilidades de entrar en una batalla; cuarto, porque el sueldo era más alto que el que les pagaba la Armada española.

«Lo que debo poner en noticia de VE es: salí de Madrid a últimos de marzo del presente año, con real licencia y pasaporte de VE, para ir a Roma. Me embarqué en Barcelona con una tartana de Mahón, que pasa a aquella corte. Reparé el otro día de avernos hecho a la vela ser mui crecida la tripulación que llevaba la tartana y que –aun para barco otro tanto mayor– sobraba la gente. Acordeme que dentro del muelle de Barcelona vi poca gente y que, luego que estuvimos fuera, salían marineros a montones, catalanes y mallorquines todos.

Admirado del caso, fui examinando lo que era, y supe que –sin patente de la sanidad ni pasaporte del capitán general– se avían embarcado de miedo (según decían) de que no les obligasen a ir a los navíos de España.

Llegamos a Maón y, no obstante que el capitán del puerto puso reparo en que la tartana llevase más gente de la que avía sacado de Maón, prohibiéndoles el desembarco. No obstante, el dicho día desembarcaron todos buscando, luego, modo de vivir» (AGS, SMA, lg. 259).

Así se justifican las numerosas cartas que se cruzan entre el marqués de la Victoria y el de la Ensenada, en las que el primero delata la mala calidad de la gente levantada para la escuadra que llevan nombre de marineros sin serlo ni haber visto siquiera el mar, y por cuyos oficios eran toneleros, labradores, pastores, carniceros, arrieros, zapateros, plateros, mandaderos, molineros, sastres... que no conocían el difícil oficio de la mar. La mala calidad de la gente porque demasiados estaban tullidos, enfermos, mancos o ciegos, y la mala calidad por la catadura moral, pues se reclutaban ladrones, asesinos y gentuza varia, que en un barco no ayuda sino que solivianta y que, además, son una peligrosísima compañía en un espacio tan reducido y tan trabajoso como el de una nave.

Y se justifica, asimismo, el que a los marinos no les dejen bajar del barco cuando tocan puerto o que, si lo hacen, procuren que sea en lugares en los que huirse tenga poco interés:

«[Puerto Rico] es ysia recogida de buen puerto y fuerte, y no de tanto comercio de entradas y salidas como la Habana, y tanto mejor se conservará la gente de mar y guerra porque no tendrá ocasion de huir» (AMN, ms. 32, fl. 109 r y vº);

o el tenerlos trabajando en continuación para que no se volvieran hobachones y, en la indolencia, dieran en desertar:

«... quantoy más no se habría de consentir que esta Armadilla, esté en puerto, so color de internadas, que se harán obachones, sino en que en dando carena se salga a hacer efecto» (*ibidem*).

Lo admirable es que, a pesar de este terrible cuadro que estamos pincelando, los marineros eran gente muy disciplinada y prontos al cumplimiento de las órdenes. Aspecto que resalta, incluso, un general tan exigente como Sarmiento que, aun reconociendo que le fue muy apurado encontrar marinería para la descubierta del paso del estrecho de Magallanes –pues ninguno de los que lo había intentado antes había vuelto–, y aun reconociendo el terror que la gente de la Capitana tenía a los mares del estrecho; aun reconociendo que en nombre de todos los pilotos le dijeron que «los llevaba a ahogar», no deja ni por un momento de encarecer el esfuerzo hercúleo de los hombres y su obediencia constante.

¡Y cómo no iban a temer embarcarse si, a todos los peligros que describimos en el libro hay que añadir el de los combates!

«Combate de el capitán Amezqueta con 18 buques de olandeses junto a Peniche.

El año de 1606, habiendo salido del puerto de Pasage tres naos nuevas para Andalucía, la una del capitán Juanes de Amesqueta y la otra del capitán San Juan de Portu, vecinos de San Sebastián, y otra de Morrico, habiendo en su viaje, toparon en el paraje de Peniche, costa de Portugal, con una Armada gruesa de olandeses, en que havia 23 navios fuertes y grandes. Y por que la nao del capitán Amezqueta hiva por capitana de las tres, las 18 de las olandesas dieron sobre ella, a las ocho horas de la mañana, y los otros cinco fueron dando caza a las dos de nuestra parte; las quales, viendo tanto número de enemigos, dieron en la costa bota tierra a donde se perdieron y se haogaron (*sic*) algunos hombres. Solo la otra hizo rostro sin querer rendirse y apeló todo el día, asta las cinco de la tarde, é hizo al enemigo mucho daño con la artillería y mosquetería, matando mucha gente, hasta que arribó, peleando siempre, a la villa de Peniche, donde se sumergió al anocheser con pérdida de cinco ó seis hombres; y entre ellos el piloto, y malheridos hasta 25. El capitán de la nao era Vizente de la Torre y condestable mayor de Villaviciosa» (AMN, 35, doc. 106, fl. 136).

Pero también es cierto que muchísimos marineros desertan en cuanto pueden, sobre todo por «el desvelo que oprimía a no dar a ningún marinero licencia, ni a soldado, para bajar a tierra. Y que esta misma opresión y sugestión –agregada al largo tiempo que están en los navíos, su pobreza y la poca consideración que se tenía en los lugares a sus mugeres– les obligaban a arrojarse al mar y tomar la fuga» (AGS, SMA, lg. 257). Además, la mayoría de los desertores llevaba un papel de iglesia, que los liberaba de los castigos, y algo de dinero para pagar a quien los llevara lejos del mar o para sobornar a los cabos que los vigilaban. Dinero que ahorraban del que debieran emplear en vestirse, calzarse o comprar alguna arma de defensa; pues todo eso corría por su cuenta, no por cuenta del estado. De hecho es descorazonadora la demanda del marino Juan López, al que, después de arriesgar innumerables veces la vida en los barcos reales, apresaron por vender dos libras de tabaco para comprar ropa y lavar la que tenía, puesto que la corona

no le había pagado su salario. Y hay tantos hombres así en los navíos del rey...

La vista de la tierra para muchos no era solo el punto de arribada sino una oportunidad que no se podía desperdiciar. Por consiguiente, cuando un navío se hallaba empeñado sobre costa, de suerte que consideraba inevitable su varada, el comandante debía tomar medidas para reprimir los desórdenes de la tripulación entre las que destacaba la de no abandonar ni permitir que la gente abandonara el barco mientras hubiera posibilidad de mantenerse en él, procurando salvar cuanto pudiera de víveres, repuestos, artillería y aparejo, manteniéndose cerca mientras fuera posible sacar algo del casco. Evidentemente, dicha precaución con la gente solo era precisa si daba sobre costa en un sitio en el que la huída fuera fácil y la tierra amiga.

También intentan liberarse de la matrícula los labradores que, en sus horas libres o cuando el tiempo no les permitía la faena en el campo, pescaban en los ríos de agua dulce. Arguyen, con toda lógica, que si deben matricularse, el rey los «extraerá de su primero ministerio y profesión» para llevarlos a otra que desconocen «mediante [que] se les precisa a otro que ignoran». De estas y otras acciones similares, deriva la continua contienda entre los marineros matriculados y los pescadores sin matrícula; pues los primeros tienen muy en mente que el de pescar ellos y no otros es uno de los pocos beneficios que les reporta la matriculación.

Las levas se hacían para ocupar el puesto de marinero, paje, grumete, etc. porque los mandos, los mandos intermedios y los especialistas tenían diferentes modos de hacer carrera en la mar. En general, eran personas que habían estudiado su especialidad o marineros profesionales y avezados que desempeñaban con capacidad y soltura determinadas acciones. Por supuesto, la responsabilidad de una escuadra recaía sobre el comandante general a cuyo cargo y mando estaba la escuadra entera y entre cuyas responsabilidades entraba la de navegar en el orden más adecuado a la reunión en la derrota y la de intentar reunir la escuadra que se hubiera dispersado por mal tiempo o cualquiera circunstancia, «midiendo generalmente su vela con consideración á no obligar á los navíos menos andadores á extraordinaria intempestiva fuerza, de que resulte descalabro»²⁴.

Pero como «una escuadra no puede desempeñarse con orden si falta el de las escalas», estas deben ir embarcadas, lógicamente. Porque no era nada fácil preparar un barco para una singladura. Había que calcular, encargar y asegurar la cantidad de comida y bebida necesaria para la travesía; así como encargarse de la buena calidad de los alimentos y del vino embarcados. Había que atender a la estiva de la nave desde su enjunque o lastre; labor delicadísima, pues se debía recibir y distribuir todo sin sobrepasar la línea de agua o línea de flotación. Eso exigía, no solo saber qué se embarcaba, sino dónde se colocaba y en qué disposición; puesto que la aguada, la leña y los víveres se consumían cada día de viaje, y variaba el peso y la distribución. Asimismo, se debía

(24) *Ordenanza para el régimen y gobierno de las matrículas del mar.*

cuidar la colocación de las mercaderías y pertrechos de transporte, que debían ponerse en disposición de extraerse cuando fuera necesario; y más aún en las travesías de cabotaje. Para que la línea de agua quedara más ventajosa o boyante había que calcular la buena distribución de pesos; con lo que, además de los ya dichos, el bajel llevaba unos quinientos quintales de fierro manejable –lingotes por ejemplo o balería– con los que calar o levantar la proa o la popa, según la necesidad.

Había que arreglar el aparejo con destreza marinera, atendiendo al modo de tesar las jarcias para que no quedaran desordenadas y estuvieran debidamente templadas. Había que componer las velas. Había que alquitranar las encapilladuras y cabezas de los palos y las vergas, ensebar los masteleros, pintar los costados, frisar la portería y demás faenas de aseo, enmansillando las costuras de fuera antes de pintar. Y de todas estas faenas, que eran responsabilidad del comandante de bajel, se encargaba, por supuesto la marinería. Por ello insistía tanto el marqués de la Victoria en que para gobernar un barco se necesita gente fuerte y sana. Cuando de esta gente marinera alguno destacaba por su habilidad, se le encargaban las funciones de cabo de guardia, gaviero, bodeguero o pañolero.

Había que disponer y reconocer los utensilios de enfermería, los de despensa y los de ración. Había que examinar la vasijería de aguada, en calidad y en capacidad, para cerciorarse de que correspondiera al repuesto que se debía embarcar; y debía estivarse sin enterrarla, para evitar las pudriciones de pipería y los derrames de agua. Había que llevar, colocar y calcular las anclas, los cables y las embarcaciones menores; suponiendo, además, que la línea de agua del navío se mantenía incluso en caso de combate o de que toda la gente debiera estar en proa o en popa.

Cuando la estiva del barco estaba conforme, se pensaba en la enseñanza. Porque los recién llegados no eran aún hombres de mar; no entraban en la categoría de la gente de mar que conocía el oficio. Así que se hacían ejercicios de enseñanza en el propio puerto, incluidos los que precisaban los artilleros, como los ejercicios de maniobra o los de combate y abordaje, que dirigían siempre los oficiales. Como solía haber en los navíos hombres de mar acreedores a plazas de mayor rango, se les ascendía en el momento en el que el mayor de escuadra lo tenía a bien.

Dado que en el barco no iban solo marineros que tuvieran un conocimiento más o menos extenso de las faenas y obligaciones en el mar, sino también tropa de defensa y gente de tierra adentro, había que estimularlos, primero para que se aficionaran a lo marítimo y, segundo, para que adquirieran inteligencia de hombres de mar y fueran útiles en la bonanza pero, sobre todo, en las tormentas. Para ello les enseñaban los movimientos de las velas, a izarlas, cazarlas, etc. y les hacían subir y bajar de las vergas y de las capilladuras hasta que se convertía en habitual para ellos. Pero no solo debían ensayar y maniobrar los bisoños en lo marinero; también los oficiales, sobre todo los jóvenes, pasaban una inspección. El comandante de bajel cuidaba de que cumplieran las ordenanzas y de que atendieran a los ordinarios ejercicios de

disciplina de la tripulación; pero también los obligaba a voltejar las embarcaciones menores, a reconocer los bajos, señalar los puertos, tomar las enfilaciones de marcas de entradas y salidas, levantar planos y, a los más jóvenes, a subir sin empacho a las arboladuras para dirigir las maniobras desde lo alto.

Todos los ejercicios eran imprescindibles porque, desde el propio comandante de bajel hasta el último de los hombres que diese una orden, debía cuidar de que se ejecutara como lo había mandado; pues, si sucediera cualquier desgracia, no bastaría la disculpa de que dieron la orden si no hubiesen puesto en práctica cuanto conducía a su cumplimiento. Más aún porque en un barco no solo se debe trabajar en lo inmediato, sino que la buena singladura y la supervivencia estribaba a menudo en lo que estaba por venir. Y así, cuando el capitán recelaba tempestad, disponía con anticipación su navío, de modo que se aseguraba de toda desgracia que pudiera sobrevenir por falta de la precaución necesaria. Y, puesto que la responsabilidad de todo recaía en el capitán, no se licitaba a nadie para que arbitrara en cosa de entidad si no había mediado su orden y aprobación. Estas «cosas de entidad» a las que se refieren las ordenanzas, consistían, por ejemplo, en cortar el mastelero cuando lo obligara la urgencia, en echar por la borda fardos y mercancías en caso de necesidad, en lanzar al agua la artillería o en hacer una arribada contraria a la instrucción.

La singladura era responsabilidad, también, de los pilotos; quienes, además de atender a todos los instrumentos de medición, estaban encargados de los faroles y de las banderas de señales, de la copia del derrotero, su estudio formal, de formar el cuaderno de bitácora, así como de la enseñanza y cuidado de los timoneles, de todo lo relativo a la derrota: medida de la distancia por corredera, marcaciones de abatimiento, tierras, variación de la aguja, sondas, sondalesas, escandallos, etc. Asimismo debían subir a las cofas y topes para las descubiertas de bajeles, tierras o bajos –siempre que su edad y su condición física no se lo impidiera; en cuyo caso encargarían dicho trabajo a los pilotines– porque la faena de maniobrar desde lo alto es muy importante en caso de temporales, de riesgo o en las faenas de anclas.

Pero tanto los oficiales con mando, como los que no lo tenían, como calafates, carpinteros, faroleros, buzos, etc. eran gente que por su propia voluntad –al menos en general– acudían a trabajar a un barco. Por eso su situación personal, vital y económica era más llevadera y más dispuesta que la de los hombres de la leva, y sus familias no quedaban con la congoja que asfixiaba a los hombres embarcados a la fuerza.

Bibliografía

- AUSTIN, John L.: *Sense and Sensibilia*, Oxford University Press, 1964.
 CEBERIO, Marcelo R., y WATZLAWICK, Paul: *La construcción del universo*, Herder, Barcelona, 2006.
 ECO, Umberto: *Lector in fabula*, Lumen, Barcelona, 1981.
 FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*, Imprenta de Estrada, Díaz y López, Madrid, 1867.

BEATRIZ SANZ ALONSO

- GIL MUÑOZ, Margarita: *La vida religiosa de los mareantes. Devociones y prácticas*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.
- HÖRMANN, Hans: *Querer decir y entender*, Gredos, Madrid, 1982.
- HUSSERL, Edmund: *Méditations cartésiennes*, J. Vrin, París, 1969.
- JAMES, Henry: *El futuro de la novela*, Taurus, Madrid, 1975.
- LAFAYE, Jacques: «Les miracles de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca (1527-1536)», *Mélanges offerts a Marcel Bataillon par les hispanistes français, Bulletin Hispanique*, t. LXIV bis (1962), 136-153.
- MCNAMARA, John: «Cognitive basis of language learning in infants», *Psychological Review*, núm. 79 (1972), 57-182.
- MÉNARD, Caroline: *La pesca gallega en Terranova. Siglos XVI-XVIII*, CSIC y Universidad de Sevilla, 2008.
- MERLEAU-PONTY, Maurice: *Phénoménologie de la perception*, Gallimard, París, 1945.
- OLSON, David R.: «Language and thought: Aspects of a cognitive theory of semantics», *Psychological Review*, núm. 77 (1970), 257-273.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E., y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, CSIC, Sevilla, 1987.
- PROUST, Marcel: *En busca del tiempo perdido VII. El tiempo recobrado*, Alianza, Madrid, 1976.
- SANZ ALONSO, Beatriz: *El discurso mariner. Estudio lingüístico y literario de los documentos navales*, Difácil, Valladolid, 2017.
- SARMIENTO DE GAMBOA, Pedro: *Derrotero al estrecho de Magallanes* (ed. de Juan Bautista), Historia 16, Madrid, 1987 (ed. orig., 1580).
- WITTGENSTEIN, Ludwig: *Philosophical Investigations*, Basil Blackwell, Oxford, 1958.

LOS PLANES DE ESCUADRA DE LA RESTAURACIÓN. ASPECTOS PRESUPUESTARIOS E INDUSTRIALES

Faustino ACOSTA ORTEGA
Doctor en CC. Económicas
Recibido: 13/11/2022 Aceptado: 29/11/2022

Resumen

A principios de la década de 1880, España era una nación con amplios intereses marítimos en los cinco continentes, pero su Armada estaba insuficientemente dotada para defenderlos. Décadas de guerras civiles y conflictos políticos habían empobrecido a la nación y retrasado su capacidad de alcanzar el ritmo de desarrollo tecnológico que estaban experimentando las potencias vecinas. Los diferentes proyectos de escuadra diseñados entre 1880 y 1887, que culminaron en la ley promulgada el 12 de enero de 1887, se orientaron a dotar a la Marina de unos recursos imprescindibles, potenciando simultáneamente las capacidades de la industria nacional necesarias para ello.

Palabras clave: planes de escuadra, industria naval, presupuestos de Marina.

Abstract

In the early 1880s Spain was a nation with extensive maritime interests in the five continents. Nevertheless, his navy had not enough resources to defend

them. Decades of civil wars and political conflicts had impoverished the nation and delayed her capability to reach the development rhythm followed by the other powers in Europe. The different naval plans designed between 1880 and 1887, which culminated in the law promulgated on January 12 of 1887, were focused in providing the Navy with the indispensable means, empowering, at the same time, the national industry to help in such target.

Key words: naval plans, naval industry, Navy Budget.

Introducción

CON casi 8.000 kilómetros de costa en Europa, presencia en los cinco continentes y una flota mercante de vapor que era la cuarta del mundo por tonelaje y número de barcos, bien podría decirse que España era, a principios de la década de 1880, una potencia marítima. Estaba lejos, sin embargo, de ser un poder naval; la desatención que sufrió la Marina durante el primer tercio del siglo XIX, así como las guerras civiles, conflictos revolucionarios e inestabilidad política que vivió durante la mayor parte del siglo, profundizaron el empobrecimiento del país y su incapacidad para adaptarse a los cambios tecnológicos radicales que se estaban produciendo, también, en el ámbito naval.

El esfuerzo realizado para recuperar la situación de la Armada durante la década de 1850, aprovechando parte de los recursos obtenidos de la desamortización de los bienes eclesiásticos, se vio interrumpida por la inestabilidad sufrida durante el Sexenio Revolucionario (1868-1874). La Restauración supuso un periodo de relativa estabilidad que permitió volver a acometer los cambios en la Marina que tanto sus mandos como los políticos y las clases populares –según se ponía de manifiesto en la prensa– entendían como necesarios.

Pero no era fácil; el presupuesto del Estado debía satisfacer múltiples y urgentes necesidades. Los planes de escuadra que se diseñasen no solo debían dar respuesta a las necesidades de defensa de la soberanía y de los intereses del comercio marítimo, sino también ser capaces de generar una mejora en el entramado industrial de la nación que contribuyera a mejorar las infraestructuras e incrementar la riqueza nacional. No es casualidad que los destinos más importantes de los fondos contemplados en los presupuestos extraordinarios, aprobados en la segunda mitad del siglo XIX, correspondieran al fomento de las carreteras, la Marina y los ferrocarriles.

Durante la década de los ochenta se diseñaron dos planes, que respondían a sendas doctrinas encontradas sobre el uso de la escuadra. En 1884, bajo el gobierno conservador de Cánovas, se propuso un plan de escuadra que contemplaba la construcción de hasta doce acorazados. Dos años más tarde, bajo gobierno progresista, se terminó imponiendo otro basado en la construcción de cruceros y torpederos, opción que permitía, por un coste similar, disponer de más barcos y asegurar así una mayor presencia en todos los escenarios.

El plan de escuadra fue aprobado por ley del 12 de enero de 1887. Se le dotó con un presupuesto extraordinario de 19 millones de pesetas anuales durante los siguientes diez años. Su finalización coincidió con la pérdida de los dominios en el Caribe y Filipinas (y, con ella, en Micronesia), precedidos por los desastres navales de Santiago de Cuba y Cavite. ¿Fueron errores en el diseño de los planes de escuadra lo que llevó a ese desenlace? ¿Tuvieron algún resultado positivo estos planes?

En las siguientes páginas se desarrollará la evolución de los planes de escuadra, poniendo especial énfasis en los aspectos económicos e industriales que los contextualizaron y condicionaron. Para ello se ha dividido el texto en tres partes. La primera está dedicada a la exposición de los antecedentes que, durante el reinado de Isabel II, tuvieron los planes de escuadra de la Restauración, un periodo fundamental para entender y la situación previa, tecnológica y económica, y los modos de actuación de los que los planes de escuadra de la década de 1880 fueron herederos. La segunda parte ofrece una contextualización presupuestaria a los planes de escuadra de 1884 y 1886-87. La tercera tiene la intención de mostrar los cambios que estos planes supusieron para el tejido industrial de aplicación naval. El texto termina con un apartado de conclusiones, donde se intentará responder a las preguntas formuladas en el párrafo precedente.

Del navío de línea al *ironclad*

Durante la primera mitad del siglo XIX, la Armada sufrió una profunda decadencia. A la batalla de Trafalgar y la inmediata guerra de la Independencia siguieron las revueltas de las colonias americanas continentales y décadas de guerras civiles. A estas dificultades se les sumó el abandono a que la relegó la corte de Fernando VII.

<i>Tipo</i>	<i>1808</i>	<i>1833</i>
Navíos	42	3
Fragatas	30	5
Corbetas	20	5
Jabeques	4	0
Urcas	15	0
Bergantines	50	8
Paquebotes	4	0
Goletas	38	7
Balandras	10	0
Sutiles	15	8

Tabla 1: Variación de la Armada durante el reinado de Fernando VII. FUENTE: FERNÁNDEZ DURO, 1903, p. 365

Al final del reinado de este, la flota disponible era de apenas un 10 por ciento de la existente tras Trafalgar, siendo especialmente relevante la disminución en el número de grandes buques (tabla 1), por lo demás antiguos. De los tres navíos de línea operativos, el *Guerrero* había entrado en servicio en 1755, y el *Soberano* (ex-*San pablo*), en 1771. El *Héroe*, tomado a los franceses en 1808, estaba en servicio desde 1801. En total, la flota de buques de 1.^a clase (navíos de línea y fragatas) sumaba un desplazamiento de apenas 11.800 toneladas, con una antigüedad media de treinta y siete años.

Los arsenales no se encontraban en mejor estado. Tras dieciséis años sin grandes construcciones, en 1824 se botó en Ferrol la fragata *Lealtad*, de 50 cañones; en 1825, la *Iberia*, y en 1826, la *Restauración*. Todas eran del mismo porte y las tres habían sido construidas por asiento (contrata)¹.

En lo que se refiere a la situación financiera, en un memorándum presentado por el ministro de Marina a las Cortes en su sesión del 10 de abril de 1834, se estimaba una deuda del Tesoro con la Marina, acumulada desde 1814, por importe de 343,5 millones de reales² (el coste del vapor *Isabel II* fue, ese mismo año, de un millón de reales)³.

En la conclusión sobre el estado de la escuadra y arsenales que ofrecía a las Cortes, al inicio del reinado de Isabel II, José Vázquez Figueroa, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, se quejaba del estado lamentable en que se encontraban los arsenales y advertía de lo lejos que estaba la Marina de disponer de los recursos que precisaba la nación para su seguridad y defensa⁴. En definitiva, en palabras de Fernández Duro, «estaban yermos los arsenales, disuelto el cuerpo de ingenieros por innecesario, obligada la maestranza buscarse la vida pescando»⁵.

Por entonces, la introducción de la máquina de vapor –primero en buques mercantes, y después en unidades militares– iba a suponer un cambio importante en la construcción naval militar, si bien su dependencia de la propulsión mediante ruedas limitaba su empleo a unidades de menos de 2.000 toneladas. Durante los primeros años del reinado de Isabel II fueron adquiriéndose unidades de vapor, dada su necesidad para las operaciones de bloqueo a puerto durante las guerras carlistas⁶.

(1) Además, se construyó el bergantín *Jasson*, en Cartagena (1819), y dos goletas, en Mahón y Barcelona, en 1922. Tras la muerte de Fernando VII se botó en Cavite la fragata *Esperanza* (1834), y en Ferrol, las fragatas *Hernán Cortés* (1836), *Isabel II* (1836) y *Reina María Cristina* (1837).

(2) BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: «La marina durante la primera mitad del siglo XIX», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 4 (1989), p. 25.

(3) Blog *Todoavante*.

(4) «Exposición a las Cortes generales del reino en 1834, del Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina de España e Indias D. José Vázquez Figueroa, con arreglo al artículo 36 del Estatuto Real de 10 de Abril de este año», *Gaceta de Madrid*, 18 de agosto de 1834, suplemento.

(5) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón IX*, Imprenta Real, Madrid, 1903, p. 375.

(6) La primera de ellas fue el vapor de carga y pasaje *Isabel II*, de 1.370 t, construido en 1831 en Canadá y adquirido a la firma Quebec & Halifax Steam Navigation Company. La Marina llegó a contar, en los siguientes quince años, con cerca de cuarenta vapores de ruedas.

Al final de la década de 1840 e inicio de la siguiente, siendo ministro de Marina Mariano de Roca y Tagores (marqués de Molins), se dio a la escuadra un importante impulso promoviendo la construcción de diversas unidades. En marzo de 1850, además de los 11,5 millones de reales incluidos en los presupuestos para la construcción de tres bergantines y un vapor, fue aprobado un crédito extraordinario adicional de 30 millones de reales para la construcción de seis buques de vapor y dos de transporte⁷. Asimismo se aprobó la construcción de dos navíos de 84 cañones: el *Reina Doña Isabel II*, botado en 1852 en Cádiz, y el *Rey Don Francisco de Asís*⁸, echado al agua en 1853 en Ferrol⁹. Poco antes se había ordenado la construcción de siete vapores¹⁰, tres urcas de grandes capacidades¹¹ y tres bergantines de 16 cañones¹². Como apoyo a la industria nacional, en 1850 se promulgó una real orden para el abastecimiento de hierros nacionales a las factorías de Ferrol y Trubia¹³. Por último, en mayo de ese año se publicó el real decreto por el que se creaba en Ferrol una escuela de maquinistas de vapor¹⁴.

Tan oportunas disposiciones, que hubieran permitido una razonable aproximación de la escuadra española a los estándares técnicos de las flotas de su entorno –aunque lejos del número de efectivos de las principales–, se vieron comprometidas por un nuevo desarrollo técnico. En mayo de 1852, la Marina francesa botaba el *Napoléon*, un navío de 90 cañones, diseñado por Dupuy de Lôme, que había sido concebido desde su diseño con propulsión de hélice. La sustitución de la rueda de vapor por la hélice no solo se traducían en mayor velocidad, sino que también permitía su empleo por los grandes buques de línea. El diseño fue inmediatamente replicado por la Marina inglesa, que modificó a partir de 1852 el diseño de alguno de los navíos que aún estaban en gradas¹⁵, e inmediatamente hizo lo propio con el resto de la flota. En unos pocos años, los grandes buques de vela quedaron obsoletos.

En España se reaccionó ordenando la instalación del vapor en el *Rey Don Francisco de Asís* y en el *Reina Doña Isabel II*¹⁶, pero pronto se vio la imposibilidad de la transformación, y el año siguiente esta fue descartada. Como alternativa, en julio de 1856 se publicó una real orden que disponía la cons-

(7) *Gaceta de Madrid*, 27 de marzo de 1850, p. 1.

(8) *Ibidem*, 1 de julio de 1850, p. 1.

(9) También la fragata *Bailén*, que sería la última española propulsada exclusivamente a vela. Se botó el 29 de febrero de 1854, y dos años después se detectó podredumbre en su carena por empleo de maderas mal secadas durante su construcción –fue dada de baja en 1861–, lo que ilustra el estado de los arsenales.

(10) *Doña Isabel* y *Don Fernando*, de 500 CV; *Hernán Cortés*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Jorge Juan* y *Antonio Ulloa*, de 350, y *Narváez*, de 140 CV, construido íntegramente en España (incluidas las máquinas).

(11) *Santa María*, *Pinta* y *Niña*.

(12) *Gravina*, *Galiano* y *Alcedo*.

(13) *Gaceta de Madrid*, 27 de marzo de 1850, p. 1.

(14) *Ibidem*, 27 de mayo de 1850, p. 1.

(15) Entre otros, el tres puentes HMS *Royal Albert* y los de la clase HMS *Duke of Wellington*.

(16) Real orden de 24 de octubre de 1855.

trucción de un navío de 80 a 86 cañones, una fragata y dos goletas de 80 CV, todos ellos con propulsor de hélice¹⁷.

A principios de 1858, cuando José María Quesada¹⁸ se hizo cargo del ministerio, se encontraban en construcción cuatro fragatas a hélice de 360 CV, una goleta de 120 y ocho goletas de 80. Durante su mandato se inició la construcción del navío antes comentado y de una nueva fragata. También se elaboró una propuesta de plan de flota que contemplaba la construcción de seis navíos y doce fragatas de hélice (tabla 2).

<i>Tipo</i>	<i>N.º</i>	<i>Pto. (mill. Rs.)</i>
Navíos de hélice	6	142,10
Fragatas de hélice	12	163,32
Corbetas de hélice	36	248,81
Buques menores de hélice	60	73,64
Vapores de rueda		154,74
Urcas a vela		22,71
Presupuesto total		805,32

Tabla 2: Proyecto de plan de flota de 1858. FUENTE: INI, fondo documental, s. XIX

En abril del año siguiente se aprobó un presupuesto general extraordinario de 2.000 millones de reales para un periodo de ocho años, incluyendo en él una asignación a la Marina de 450 millones de reales, cien de ellos para promoción de los tan necesitados arsenales¹⁹ (tabla 3). El reparto de este presupuesto extraordinario muestra las prioridades del momento: el montante correspondiente a la Marina (un 22,5 por ciento del total) solo era superado por el destinado a la mejora de carreteras (32,45 por ciento).

En los dos primeros años de ejecución –coincidentes con la guerra de África y, por tanto, con la necesidad de adquirir varios transportes–, la asignación extraordinaria a la Marina fue de 90 millones de reales. Estos gastos se financiaban con ingresos extraordinarios provenientes, entre otras fuentes, de la venta de activos del Estado y de bienes de la Iglesia liberados tras las leyes de desamortización y el acuerdo con la Santa Sede de 25 de agosto de 1859²⁰.

Un nuevo concepto en la construcción naval militar vino a cambiar poco después el plan de construcciones planificado. En 1860 entró en servicio la fragata francesa *Gloire*, un diseño también de Dupuy de Lôme. Construida

(17) *Gaceta de Madrid*, 29 de julio de 1856, p. 1.

(18) José María Quesada y Bardalunga, teniente general de la Armada, fue ministro de Marina entre el 29 de enero y el 25 de noviembre de 1858.

(19) *Gaceta de Madrid*, 3 de abril de 1859, p. 1.

(20) Leyes de 1 de mayo de 1855 y 11 de julio de 1856. El valor de los bienes desamortizados a 1858 era de 3.666 millones de reales, y el de los censos, de 1.503 millones de reales adicionales (datos históricos del INE).

LOS PLANES DE ESCUADRA DE LA RESTAURACIÓN. ASPECTOS PRESUPUESTARIOS...

Concepto	N.º	Pto. total	1859	1860	1861-1866
<i>Fomento de arsenales</i>		100	12	30	58
Navíos de hélice	2	47,37		47,37	
Fragatas de hélice	8	115,55			47,37
Corbetas de hélice	21	150,07			150,07
Buques menores de hélice	30	36,82			36,82
<i>Fomento de buques</i>		349,81	28	20	301,81
Asignado a Ministerio de Marina		450	40	50	360
<i>Ministerio de Guerra</i>		350	40	40	270
<i>Transporte marítimo</i>		220	23,13	34	162,88
<i>Carreteras</i>		649	81	84	484
<i>Aprovechamiento de aguas</i>		96	17,38	22,50	56,13
<i>Ferrocarriles y resto</i>		235	63,73	73,42	97,82
Total ley 1 de abril de 1859		2.000	265,26	303,92	1.430,82

Tabla 3: Presupuesto extraordinario aprobado por ley de 1 de abril de 1859 (millones de reales). FUENTE: Elaboración propia a partir de INI, fondo documental, s. XIX

con un blindaje de hierro de 120 mm, inauguró la era de las *ironclads*, que rápidamente tuvo respuesta en la clase Warrior inglesa y, progresivamente, en el resto de las escuadras. La reacción española fue planear la construcción de las fragatas *Numancia* (encargada al astillero francés Forges et Chantiers de la Méditerranée) y *Vitoria* (al astillero inglés Thames Iron Works).

Paralelamente se decidió reconvertir en blindadas varias de las fragatas cuya construcción se estaba iniciando, así como el navío *Príncipe Alfonso*²¹. Para atender estas modificaciones del plan original, en 1861 se aprobó una asignación adicional de 260 millones de reales, alcanzando así un montante de 700 millones, de los que un total de 400,5 se destinaron a la adquisición de buques, y el resto, a mejora de arsenales y acopios²².

La Armada disponía a finales de 1864 de doce buques de 1.ª clase (una fragata blindada y once de hélice), con 43.484 toneladas de desplazamiento total y una antigüedad media de tres años; además, se encontraban en construcción otras cinco fragatas blindadas y una de hélice, que aportaron un desplazamiento de 35.351 toneladas adicionales los años siguientes. Obsoletos, los dos navíos botados la década anterior (*Reina Doña Isabel II* y *Rey Don Francisco de Asís*), con poco más de diez años de antigüedad, quedaron relegados a la función de buques escuela. El volumen total de la flota se

(21) Renombrado más tarde como fragata *Sagunto*. Algunas de las unidades construidas fueron las fragatas *Vitoria* y *Arapiles*, en astilleros ingleses; la *Tetuán* y la *Príncipe Alfonso*, en Ferrol; y la *Zaragoza*, en Cartagena.

(22) CONCAS PALAU, Víctor María: «Situación de la Marina militar ante la ley de presupuestos y la de Contratación General del Estado», *Revista General de Marina*, vol. 14 (1884), 969-993.

encontraba muy por debajo del de la inglesa, aunque no era muy diferente del de la francesa o la norteamericana, y al menos podían formarse divisiones con capacidad de combate efectiva, como quedó demostrado en la campaña del Pacífico²³.

«Pero ¿consiste el poder verdadero de una Marina en tener solo buques?»²⁴. En 1860 se restauró en Ferrol la escuela especial de ingenieros navales, fundada el siglo anterior y que había sido sustituida por la escuela de constructores en las primeras décadas del siglo²⁵. Pero, aunque en los arsenales se implementaron algunas mejoras²⁶, presentaban una situación de precariedad que no era sino un reflejo del estado de la industria nacional. A pesar de que el país había desarrollado, a partir de la década de 1850, una extensa red de ferrocarriles –una de las primeras de Europa– y de que contaba con una flota mercante que movía el 3,5 por ciento del comercio marítimo mundial, la capacidad de la industria española era muy reducida. Los talleres Nuevo Vulcano, primero, y la Maquinista Terrestre y Marítima, a partir de 1855, en Barcelona, así como la fundición de Thomas Haynes en Puntales (Cádiz) o Portillo Hermanos and White (Sevilla) construían pequeñas máquinas de vapor; pero, en 1860, ochenta de los 84 vapores de más de cincuenta toneladas con que contaba la flota mercante española eran importados²⁷.

Hacia 1866 había veintisiete altos hornos de carbón vegetal y solo ocho de coque, los cuales, siendo la producción de hierro dulce escasa y cara en relación con la inglesa, se mantenían gracias a los derechos arancelarios. Tradicionalmente, la artillería para los buques se había fabricado en la factoría de Trubia (Asturias). Pero, en 1866, la disminución de las barreras arancelarias al hierro, unida al decrecimiento del PIB –que se extendió hasta 1868– produjo el cese de su actividad siderúrgica por la pérdida de competitividad frente a los productos ingleses.

(23) En 1860, EE.UU. contaba con dos navíos y diecisiete fragatas, y Francia, con ocho navíos y siete fragatas. Aunque Francia dedicaba a este apartado 473 millones de reales de su presupuesto, frente a los 222 de España (incluido el presupuesto extraordinario).

(24) LOBO MALAGAMBA, Miguel: *La Marina de guerra española tal y como ella es*, Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1860, pp. 8-9.

(25) *Gaceta de Madrid*, 10 de febrero de 1860, p.1.

(26) En Ferrol había un varadero para buques de hasta 700 toneladas y dos diques secos, uno de ellos ampliado en 1853 para barcos de hasta 78 metros –las nuevas fragatas blindadas tenían una eslora de alrededor de 90 metros–. En Cartagena se construyó el varadero de Santa Rosalía y un dique seco flotante de 98,75 metros; en La Carraca se prolongó el dique seco San Carlos hasta los 73.5 metros, y posteriormente un segundo dique hasta los 100 metros; también se instaló un pequeño taller de maquinaria y se mejoró el abastecimiento de agua. No obstante, el presupuesto extraordinario que se destinó a la modernización de arsenales (descontados los acopios) era poco más de la cuarta parte del dedicado a nuevas construcciones, y la mitad de las nuevas fragatas blindadas (y los transportes) hubieron de ser encargadas en el extranjero. En Ferrol, arsenal especializado, no se podían aún construir máquinas de 1.000 CV.

(27) VALDALISO GAGO, José M.^a: *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935*, Instituto Vasco de la Administración Pública, Bilbao, 1991, Ap. 1, cuadro A, p. 377.

Durante la década de 1860 se remató el cumplimiento del plan de buques propuesto en 1858. Sin embargo, las bases sobre las que sustentó el logro distaban de ser firmes.

Presupuestos y planes de escuadra

Durante los siguientes años, España sufrió un cambio dinástico, un cambio de régimen, un periodo revolucionario y una nueva guerra carlista antes de la Restauración, acontecimientos que contribuyeron a la desatención de la Marina. Paralelamente, el resto de las potencias habían mejorado sus escuadras, que a principios de la década de 1880 disponían de barcos con artillería más potente –eran frecuentes calibres de 350 a 450 mm, mientras que la *Numancia*, el mejor buque de la Escuadra, estaba artillada con cañones de 250 mm–, blindajes más completos, compartimentos estancos introducidos en el diseño y máquinas de mayor compresión que permitían superar los 15 nudos (frente a los once de la *Numancia*), entre otras mejoras.

En comparación con el resto de las Marinas de la época –también en tamaño–, la flota española se encontraba muy por debajo de sus vecinos (tabla 4). Estaba ésta compuesta por

«... cuatro viejas fragatas blindadas de 10 millas de marcha (si acaso), con planchas de 10 o 12 cm, máquinas de baja presión, mal artilladas, sin torpedos, compartimentos estancos ni ninguno de los adelantos modernos (...) varias fragatas de madera, completamente inútiles; y media docena de cruceros (cuando estén armados) que serían la única fuerza militar, a la altura de la época, que podríamos poner en línea el día de una agresión cualquiera»²⁸.

Tampoco era previsible una rápida mejora, considerando lo reducido (en relación con el resto de las flotas) de la asignación presupuestaria. España dedicaba alrededor del 4 por ciento de su presupuesto ordinario a la Marina, mientras que Inglaterra le destinaba el 12 por ciento, Francia el ocho e Italia el siete del total de unos presupuestos que, además, eran sensiblemente superiores al presupuesto español.

La notable superioridad de la Armada inglesa sobre las restantes Marinas, en especial sobre la francesa, y la insuficiencia presupuestaria de esta última para competir con aquella contribuyeron por esa época a la aparición de una nueva doctrina de uso de la flota. En 1882, el almirante Théophile Aube publicó *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, que formalizaba el nacimiento de lo que se llamó la *Jeune École*. Mantenían Aube y sus seguidores que, con la aparición del torpedo dirigido y la mejora en la eficacia de las minas, bastaba el empleo de escuadrillas de torpederos para defender los puer-

(28) MONTERO RAPALLO, Manuel: «La Marina de guerra española, su composición nacional con arreglo a nuestros recursos y a las exigencias del actual momento histórico», *Revista General de Marina*, vol. 9 (1881), p. 601.

País	Pto. Marina estimado (mill. pts)	Escuadra armada (n.º buques y desplazamiento)			Buques en construcción (n.º buques y desplazamiento)			Buques en construcción (n.º buques y desplazamiento)		
		N.º	D. total (t)	D. medio (t)	N.º	D. total (t)	D. medio (t)	N.º	D. total (t)	D. medio (t)
Inglaterra	283,11	53	375.810	7.091	19	138.070	7.267	72	513.880	7.137
Francia	213,36	33	188.855	5.723	19	147.616	7.769	52	336.471	6.417
Italia	69,68	18	96.600	5.367	5	60.340	12.068	23	156.940	6.823
Rusia	135,66	17	75.662	4.451	8	57.924	7.241	25	133.586	5.343
Alemania	47,49	13	88.434	6.803	0			13	88.434	6.803
Austria	20,47	10	53.210	5.321	5	12.000	2.400	15	65.210	4.347
Turquía	n.d.	13	62.860	4.835	0			13	62.860	4.835
EE.UU.	n.d.	11	34.060	3.096	0			11	34.060	3.096
España	36,17	8	40.935	5.117	3	9.270	3.090	11	50.205	4.564

Tabla 4: Situación de las escuadras de las principales potencias a finales de 1884 (buques acorazados protegidos con desplazamiento mayor de 2.000 t). FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de la *Revista General de Marina*, vol. 19 (1886), 338-403; del *Estado General de la Armada* para 1885, y otras de fuentes.

tos, mientras que, para controlar el comercio colonial, podrían emplearse flotas de cruceros, más ligeros y baratos que los acorazados, lo que permitiría una presencia más amplia y propiciaría la saturación de la capacidad del potencial enemigo (Inglaterra). Aparecía así en escena el dilema torpederos-acorazados, que iba a incidir en las decisiones que se tomarían en España en el curso de los años siguientes²⁹.

Ya en 1880 se había presentado al Consejo de Ministros una propuesta de plan de escuadra que, aunque fue desestimada, sirvió al menos para ordenar la construcción de algunos buques. A principios de 1883, el ministro de Marina Pavía presentó un nuevo proyecto que planeaba nacionalizar la producción, pero encargando a astilleros extranjeros la construcción de los buques mayores y más complejos, que desbordaban la capacidad de la industria nacional. Ese año, poco antes de la toma de posesión como ministro de Marina de Carlos Valcárcel³⁰, se había abierto concurso público para la compra de hierro destinado a la construcción de los cruceros *Alfonso XII*, *Reina Cristina* y *Reina Mercedes*, y se había ordenado el inicio de la construcción de cuatro cruceros de 3.ª clase del tipo Gravina y Velasco (dos en Carranza, uno en Ferrol y otro en Cartagena). Apenas una semana después de llegar al ministerio, Valcárcel redactó una circular donde afirmaba que la opinión pública exigía el engrandecimiento de la Marina y se comprometía a procurar «aquellas mejoras en el material de la Armada que pueda realizar con los recursos del Tesoro y las convenientes economías en el presupuesto»³¹.

(29) Véase BORDEJÉ Y MORENCOS: «Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX», *Revista de Historia Naval*, núm. 57 (1997), 25-58.

(30) Carlos Valcárcel Usell de Guimbarra, almirante, fue ministro de Marina entre el 13 de octubre de 1883 y el 18 de enero de 1884, durante la presidencia de Posada Herrera. Fue sustituido por el también almirante Juan Bautista Antequera y Bobadilla.

(31) *Gaceta de Madrid*, 28 de octubre de 1883, p. 302.

Unos días más tarde se dirigía a los capitanes generales de los departamentos, a los que solicitaba un informe del estado del material a su cargo. Como colofón de estas iniciativas, a finales de noviembre de ese año se publicó el real decreto de creación de la Junta de Reorganización de la Armada. En la exposición de motivos se declaran sus objetivos:

«Fijar los tipos de buques adecuados a las necesidades de la Nación, según los adelantamientos de la moderna construcción naval, hasta reducir a un sistema las clases y unidades; organizar el personal como este material requiera; averiguar los recursos que la Marina podía obtener de la nacional industria; disponerlos arsenales de modo que respondan a las variaciones introducidas por la época en el material flotante, y simplificar la administración de este ramo en todos sus servicios, son, en concepto del ministro que tiene la honra de dirigirse a V.M., los puntos primordiales en que se ha de fundar, no solo el renacimiento de las fuerzas navales del Estado, sino el progreso de la industria, tan relacionado con la Marina en sus grandes manifestaciones»³².

La Junta quedó constituida por un almirante que haría de presidente, un vicealmirante en calidad de vicepresidente, dos senadores y dos diputados, quedando abierta a otros almirantes y cargos de categorías análogas que se designasen en el futuro, así como al personal auxiliar que se precisase³³. El trabajo se organizó en cuatro secciones, encargadas respectivamente del programa de fuerzas navales, el estudio de las capacidades de la industria nacional con respecto a la Marina, la promoción de los arsenales, y el análisis de las reformas de la organización de la Marina.

El cambio de Gobierno a finales de enero de 1884 propició la sustitución al frente del ministerio, del que se hizo cargo Juan Bautista Antequera³⁴, en el gabinete de Cánovas del Castillo. La primera de las secciones, de cuya coordinación estuvo encargado el vicealmirante Juan Bautista Topete y donde actuaba como secretario el teniente de navío Víctor Concas, presentó sus conclusiones a finales de abril; en ellas se señalaba la necesidad de asignar una partida extraordinaria de 231,2 millones de pesetas, además de otros 72 millones de pesetas para guardacostas en las colonias, cuya adquisición se proponía realizar con el recurso a los presupuestos ordinarios de las colonias durante los

(32) *Ibidem*, 23 de noviembre de 1883, p. 572.

(33) En su constitución, la Junta quedó formada por el almirante Luis Hernández Pinzón como presidente, y el Vicealmirante Guillermo Chacón y Maldonado como vicepresidente. Actuaban como vocales el vicealmirante Juan Bautista Topete; los contralmirantes Juan Bautista Antequera, José María de Beránger, José Polo de Bernabé, Ramón Topete, Rafael Rodríguez de Arias y José María de Soroa, y el inspector general de Ingenieros de la Armada Hilario Nava y Caveda, así como también los senadores Cristóbal Colón y de la Cerda y Manuel Aguirre de Tejada, y los diputados Octavio Cuartero y Cecilio de Lora y Castro.

(34) Juan Bautista Antequera y Bobadilla, contralmirante, fue ministro de Marina entre el 18 de enero de 1884 y el 17 de julio de 1885, durante la presidencia de Cánovas del Castillo (partido conservador). Fue sustituido por el vicealmirante Manuel de la Pezuela y Lobo, que había entrado a formar parte de la Junta en noviembre de 1884.

diez años siguientes³⁵ (tabla 5). Como referencia, el presupuesto ordinario para la Marina de 1884-1885 era de 37,3 millones³⁶.

	Total	Existentes	Por construir	P. unitario (pts)	Total (pts)
Guardacostas 1. ^a clase	18		18	2.500.000	45.000.000
Guardacostas 2. ^a clase	21		21	800.000	16.800.000
Guardacostas 3. ^a clase	26		26	300.000	7.800.000
Guardacostas Filipinas	11		11	160.000	1.760.000
Lanchas de vapor	8		8	60.000	480.000
Presupuesto ordinario Cuba y Filipinas					71.840.000
Acorazados 1. ^a clase	6	0	6	15.000.000	90.000.000
Acorazados 2. ^a clase	6	0	6	10.500.000	63.000.000
Cruceros blindados	2	0	2	10.000.000	20.000.000
Cruceros 1. ^a clase	8	7	1	7.250.000	7.250.000
Cruceros 2. ^a clase	9	0	9	4.000.000	36.000.000
Cruceros 3. ^a clase	11	10	1	2.320.000	2.320.000
Torpederos grandes	16	0	16	300.000	4.800.000
Torpederos 1. ^a clase	16	1	15	200.000	3.000.000
Avisos	1	1	0		
Transportes	6	2	4	1.200.000	4.800.000
Crédito extraordinario					231.170.000
Desplazamiento > 2.000 t	22	7	15		180.250.000

Tabla 5: Proyecto de fuerzas navales de 29 de abril de 1884. FUENTE: Elaboración propia a partir de datos de *Revista General de Marina*, vol. 15 (1884), 226-228.

La ejecución de los presupuestos de Marina sufría un retraso endémico, que desde 1850 a 1881 alcanzaba los 160,2 millones de pesetas que, estando autorizados, no habían sido posible utilizar; adicionalmente, de 1881 a 1884 habían dejado de gastarse otros 4,3 millones de pesetas. Ello era debido, por una parte, a que las cantidades concedidas habían debido destinarse a otros fines, especialmente en el convulso periodo de 1868 a 1874; por otra parte, la ley presupuestaria obligaba a consumir los créditos concedidos en un periodo máximo de seis meses tras el cierre del ejercicio y, además, el real decreto de febrero de 1852 sobre contratos del Estado obligaba a sacar a concurso las obras previstas. Esta última obligación, unida a los rápidos avances en el

(35) CONCAS PALAU, Víctor María: «Proyecto de fuerzas navales (conclusión)», *Revista general de Marina*, vol. 15 (1884), 201-233.

(36) Desde 1862 a 1900, los ejercicios presupuestarios iban desde el día 1 de julio hasta el 30 de junio siguiente. La peseta fue la unidad monetaria española desde el 19 de octubre de 1868.

sector naval militar, ralentizaba las convocatorias e impedía en muchas ocasiones la ejecución de las contrataciones planificadas³⁷.

Las dos terceras partes del importe estimado en los acuerdos adoptados por la Junta estaban destinadas a la adquisición o construcción de doce acorazados, algo que no merecía una aprobación unánime en el seno de esta. El 12 de junio era admitida la dimisión como vocal del contralmirante José María de Beránger. Al día siguiente, en la sesión del Congreso del 13 de junio, el diputado Canalejas pedía al ministro de Marina «el expediente sobre el estado de los arsenales, donde hay cosas curiosísimas y sorprendentes que llamarán la atención del país y los informes relativos a la adquisición de buques, que también se prestan a sabrosos comentarios»³⁸.

El 25 de ese mes, el ministro de Marina presentó a las Cortes el proyecto de ley estableciendo el programa de las fuerzas navales de la nación³⁹. Sin esperar la aprobación de la ley, al día siguiente se autorizaba por real decreto, eximiendo de las formalidades de subasta, la contratación en el extranjero de un buque blindado de 1.ª clase, utilizando para pagar a la firma del contrato el sobrante del presupuesto en vigor⁴⁰. Ese mismo día, el diario *La República* editorializaba sobre la inconveniencia de invertir los 20 millones de pesetas en la adquisición de un solo buque blindado, en lugar de hacerlo en tres o cuatro buques cruceros⁴¹. Otros medios criticaban el hecho de eludir el concurso público⁴².

En el Senado se entabló una encendida polémica; algunos destacados marinos que habían sido o que serían ministros de Marina eran, a su vez, senadores. En la sesión del 3 de julio, Pavía y Pavía, antiguo ministro de Marina en el gabinete de Práxedes Mateo Sagasta (entre 1881 y 1883), censura los procedimientos empleados para la compra del buque acorazado. Por su parte, Beránger, ministro de Marina en varios gabinetes, amenazaba con derogar la ley cuando Antequera dejase el ministerio, y aseguraba que las propuestas de la constructora francesa elegida eran mucho peores que las presentadas por la casa inglesa. A ello replicaba Topete (redactor del proyecto) preguntando por qué no se había opuesto cuando se trató de la contratación del acorazado en la junta⁴³. El contrato del que sería bautizado como *Pelayo* ya se había firmado en Marsella, el 28 de junio, con la constructora Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Ese mismo día, el 3 de julio, se prorrogaban los presupuestos del Estado para el ejercicio 1884-1885. La asignación ordinaria de gastos para el Ministe-

(37) CONCAS PALAU: «Proyecto de fuerzas navales», *Revista General de Marina*, vol. 14 (1884), 427-451.

(38) *La República*, 14 de junio de 1884, p. 2.

(39) ANTEQUERA, Juan: «Proyecto de ley presentado a las Cortes por el señor ministro de Marina estableciendo el programa de las fuerzas navales de la nación», *Revista General de Marina*, vol. 15 (1884), 337-349.

(40) *Gaceta de Madrid*, 26 de junio de 1884, p. 842.

(41) *La República*, 26 de junio de 1884, p. 1.

(42) *El imparcial*, 29 de junio de 1884, p. 1.

(43) *La República*, 4 de julio de 1884, pp. 1-2.

rio de Marina era de 32,3 millones de pesetas, incluyendo 2,2 millones para nuevas construcciones. Ese presupuesto suponía un 4 por ciento del total ordinario de gastos del Estado. Adicionalmente se incluía un crédito extraordinario por 3,8 millones para nuevas construcciones⁴⁴, cantidades a todas luces insuficientes para el proyecto de flota que se pretendía.

El defecto se procuró corregir para el siguiente ejercicio (1885-1886). Las partidas de gasto ordinario ascendieron a 897,1 millones de pesetas, de los cuales 43,9 correspondían al presupuesto de Marina (un 4,9 por ciento del total); de estos, 19,1 millones estaban destinados a nuevas construcciones, que debían financiarse con el producto de la sustitución militar⁴⁵ y de la negociación de efectos de la deuda del Estado que tenía en cartera el Consejo de Redenciones y Enganches (31,0 millones de pesetas)⁴⁶. Apenas unos días después de aprobado el presupuesto, se produjo una crisis de Gobierno, en la que Antequera fue sustituido por Pezuela y Lobo⁴⁷.

Ese verano tuvo lugar la crisis de las Carolinas, resuelta tras el acuerdo alcanzado con Alemania merced al arbitraje de la Santa Sede. El conflicto puso de manifiesto lo limitado de los medios disponibles para hacer frente a una situación de esa naturaleza, aunque Alemania, condicionada por la lejanía de sus bases de carboneo, solo había puesto en juego unidades menores. Esas circunstancias parecían dar la razón a aquellos que defendían la prioridad de los cruceros frente a los acorazados.

Con esos antecedentes, el 4 de agosto se hizo pública la autorización para contratar en el extranjero la construcción de un crucero de 1.^a clase y dos de tercera, mencionando explícitamente que debían realizarse mediante concurso (algo innecesario, ya que ese era el procedimiento legal)⁴⁸. A finales de 1885, la prensa se hacía eco de los nombres que se pensaba dar a un torpedero construido en Kiel (*Orión*), al cazatorpedero diseñado por Villamil (*Destructor*) y al crucero de 1.^a clase que estaba a punto de adjudicarse (*Reina Regente*)⁴⁹. A finales de 1885 se habían contratado buques con un desplazamiento conjunto de unas 16.000 toneladas, y cuyo valor rondaba los 30 millones de pesetas (tabla 6).

A finales de noviembre de ese año cayó el ejecutivo conservador de Cánovas, quedando encargado de formar gobierno el progresista Práxedes Mateo Sagasta, que nombró ministro de Marina al almirante Beránger. La inmediata consecuencia de esta sustitución fue el cumplimiento de su intención de derogar el proyecto de Antequera; el 22 de junio de 1886 se publicó bajo su rúbrica un nuevo proyecto de fuerzas navales (tabla 7).

(44) *Gaceta de Madrid*, 3 de julio de 1884, pp. 19-25.

(45) Pagos por la redención de reclutas.

(46) *Gaceta de Madrid*, 25 de junio de 1885, pp. 889-895.

(47) Manuel de la Pezuela y Lobo, vicealmirante, fue ministro de Marina en el gabinete de Cánovas del Castillo, hasta la sustitución de este por Sagasta. Le sucedió en el cargo José María Beránger.

(48) *Gaceta de Madrid*, 4 de agosto de 1885, pp. 360-361.

(49) *El imparcial*, 20 de diciembre de 1885, p. 2.

LOS PLANES DE ESCUADRA DE LA RESTAURACIÓN. ASPECTOS PERSUPUESTARIOS...

Buque tipo	Coste (millones pts)			Desp. (t)	Pts/t	Astillero
	Buque	Armamento	Total			
<i>Pelayo</i>	14,20	4	18,20	9.902	1.838	Forges et Chantiers de la Med.
<i>Reina Regente</i>	6,08	2,50	8,58	4.800	1.786	J. & G. Thomson & Co.
Cruceros 3. ^a (prot)	1,13	0,50	1,63	1.000	1.625	Varios
Torpederos	0,26	0,11	0,37	60	6,217	Varios
Destructor	0,95	0,16	1,11	380	2.929	J. & G. Thomson & Co.

Tabla 6: Coste por tipo de barco de los proyectos en curso en 1885. Fuente: Elaboración propia a partir de diferentes fuentes

Tipo	Desp. (t)	En construcción		Pendiente contratar		Desp. (t)	Buques	Total (pts)	
		N.º	Pendiente	N.º	P. unitario				Total
Acorazados 1. ^a clase	9.902	1	7.000.000			9.902	1	7.000.000	
Cruceros 1. ^a clase	4.500	1	5.500.000	3	7.000.000	21.000.000	4	26.500.000	
Cruceros 1. ^a clase	3.200	3	3.291.289	8	5.000.000	40.000.000	11	43.291.289	
Cruceros torp. 2. ^a clase	1.500	6	3.708.711	6	2.500.000	15.000.000	12	18.708.711	
Cruceros torp. 2. ^a clase	1.100	1	1.300.000	4	2.000.000	8.000.000	5	9.300.000	
Cruceros torp. 2. ^a clase	380	1	800.000			380	1	800.000	
Torpederos 1. ^a clase	110	4	1.000.000	96	600.000	57.600.000	100	58.600.000	
Torpederos 2. ^a clase	65			42	400.000	16.800.000	42	16.800.000	
Transporte (capacidad de arsenal)	3.000			1	2.500.000	2.500.000	1	2.500.000	
Cañoneros torpederos	500			6	1.500.000	9.000.000	6	9.000.000	
Cañoneros torpederos	350			6	1.000.000	6.000.000	6	6.000.000	
Cañoneros torpederos	225			16	750.000	12.000.000	16	12.000.000	
Lanchas de vapor	35			20	100.000	2.000.000	20	2.000.000	
Nueva escuadra			22.600.000			189.900.000	113.112	225	212.500.000
Buques con desplazamiento > 2.000 t			19.500.000			76.000.000	81.102	28	95.500.000
Fomento de arsenales						10.000.000			10.000.000
Defensa submarinas						2.500.000			2.500.000

Tabla 7: Proyecto de ley de fuerzas navales de 16 de junio de 1886. FUENTE: Elaboración propia a partir de diferentes fuentes.

Beránger estaba convencido de que, dado el juego de equilibrios en Europa, era en las colonias donde existía riesgo de enfrentamiento naval; por eso era un firme partidario de la *Jeune École*, lo que le llevaba ahora a apostar por cruceros y torpederos, frente a los acorazados incluidos en el plan de escuadra de dos años antes. En la exposición de motivos del proyecto se declaraba:

«... los buques de combate de la nueva escuadra deben ser de moderado desplazamiento, de gran velocidad, rápidos en sus movimientos evolutivos, de

gran radio de acción, y un sistema, de protección y construcción que los haga insubmergibles, condición esta que ha venido a reemplazar a la dudosa invulnerabilidad de los acorazados»⁵⁰.

Es relevante destacar que el montante económico del nuevo plan no difería significativamente del anterior, aunque contemplaba una pequeña partida para el fomento de los arsenales. Tampoco el presupuesto para 1886-1887 presentaba diferencias sensibles respecto del correspondiente al ejercicio anterior. Las previsiones de gasto ordinario ascendían a 924 millones de pesetas, siendo 42,5 los correspondientes a Marina (un 4,7 por ciento del total); de ellos, 17,9 estaban destinados a nuevas contrataciones.

Beránger cesó el 10 de octubre siguiente a la publicación del proyecto. No obstante, su sucesor en el cargo, el almirante Rafael Rodríguez de Arias Villavicencio, mantuvo el proyecto y consiguió su aprobación y promulgación el 12 de enero de 1887⁵¹. Resulta relevante que en la ley se incluyera un artículo (el quinto) en el que se abría la posibilidad de construir acorazados: «Además de las fuerzas navales a que se refiere el artículo anterior se podrán construir buques acorazados si su conveniencia resultase demostrada». Esta última previsión también se encontraba en el proyecto de Beránger, pero diluida en el preámbulo. Respecto a su financiación, la ley (art. 2) contemplaba un crédito extraordinario, por importe de 19 millones de pesetas, para aquel año y los nueve años sucesivos. En cuanto a la construcción de unidades específicas para la defensa de las colonias, cuyo coste no se cuantificaba, su financiación se remitía a los presupuestos coloniales.

En la misma fecha de la ley, se promulgó un real decreto en cuya exposición de motivos se indicaba que era indispensable remover todos los obstáculos que impidieran la construcción del mayor número posible de buques en los arsenales, a fin de justificar el esfuerzo que se hacía en ellos⁵². En consecuencia, en octubre se lanzó la compra de los materiales para la construcción de los cruceros *Alfonso XIII*, *Lepanto* y *Ensenada* (en Ferrol, Cartagena y Cádiz, respectivamente), así como de tres cañoneros torpederos de 500 toneladas⁵³. En diciembre se sacaba a concurso entre la industria privada española la fábrica de tres cruceros de faja blindada y de otros tres torpederos cañoneros (incluidas máquinas y artillería)⁵⁴. Los tres cruceros fueron adjudicados en septiembre del año siguiente a la Sociedad

(50) *Gaceta de Madrid*, 22 de junio de 1886, pp. 841-843

(51) *Ibidem*, 13 de enero de 1887, pp. 17-18.

(52) *Ibidem*, pp. 13-14.

(53) *Gaceta de Madrid*, 14 de octubre de 1887, p. 152. El *Alfonso XIII* y el *Lepanto* eran de la clase Reina Regente. Diseñados por Nathaniel Barnaby, y botados en 1887 en los astilleros Thomson, de Clydebank, los errores en su diseño provocaron que tuviesen problemas de estabilidad y una vida muy corta. Véase RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval militar en España, 1730-1980*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, Madrid, 1980, pp. 61-63.

(54) *Gaceta de Madrid*, 30 de diciembre de 1887, p. 882.

Martínez de las Rivas Palmer, de Bilbao, que se encargaría también de las máquinas⁵⁵.

A partir del segundo año del plan, la financiación prevista de 19 millones de pesetas para los nueve años restantes hasta 1896 (171 millones de pesetas) quedó formalizada en los presupuestos generales del Estado para 1888-1889 mediante el recurso a la sociedad arrendataria del monopolio de la fabricación y venta de tabaco (84 millones) y al Banco de España (el resto). El presupuesto ordinario de Marina continuó en torno al 4 por ciento del total los siguientes años. Puesto en contexto, el presupuesto extraordinario suponía la mitad del dedicado durante ese periodo a carreteras, y el doble que el destinado al desarrollo ferroviario.

De las 95.000 toneladas correspondientes a los buques con desplazamiento superior a 2.000 toneladas que se preveían en la ley de 12 de enero de 1887, diez años después se habían botado 74.148 toneladas (12 buques) y se encontraban en construcción otras 19.372 (cuatro buques). El gasto efectivamente realizado hasta el ejercicio 1896-1897 ascendía a un 92,3 por ciento del proyectado.

Planes de escuadra y fomento industrial

Resulta difícil que un país empobrecido como la España del último tercio del siglo XIX –con una capacidad presupuestaria muy inferior a la de los países de su entorno, y necesidades básicas de infraestructuras que requerían una solidez financiera de la que se carecía– pudiese dedicar los suficientes recursos a la Marina para frenar la situación de inferioridad en la que se encontraba respecto al resto de las potencias⁵⁶.

En el diseño de los diferentes planes de escuadra se asumía que el desarrollo de estos debía venir acompañado del fomento de la industria nacional. Para procurarlo, ya en abril de 1880 se promulgó una real orden con objeto de explorar las capacidades de la industria española para suministrar planchas de hierro laminado y ángulos con calidad similar a los ingleses o franceses⁵⁷.

No obstante, aunque en el preámbulo del plan de escuadra de Antequera, en 1884, se contemplaba que la construcción de los nuevos buques se hiciese en los arsenales «con producción de la industria nacional en cuanto posible fuere, porque ella ha de ser la sólida base de toda Marina nacional»⁵⁸, se reco-

(55) *Ibíd.*, 26 de septiembre de 1888, p. 908.

(56) Una panorámica de la situación económica (y política) en que se encontraba España puede obtenerse, entre otros muchos trabajos, en: FONTANA LÁZARO, Josep: *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Ariel, Barcelona, 1973; NADAL OLLER, Jordi: *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*, Ariel, Barcelona, 1975; PRADOS DE LA ESCOSURA, Leandro: *De imperio a nación: crecimiento y atraso económico en España (1780-1930)*, Alianza Editorial, Madrid, 1988.

(57) *Gaceta de Madrid*, 3 de mayo de 1880, p. 124.

(58) ANTEQUERA, pp. 339-340.

nocía que el estado de la industria y las escaseces de operarios experimentados en los arsenales obligarían a recurrir a construcciones en el extranjero.

A principios de la década de 1880, el acero obtenido por el método Siemens-Martin se había acabado imponiendo⁵⁹, pero el uso de hierro todavía era frecuente para diversas aplicaciones; para facilitar la participación de los productores nacionales en los concursos y la posterior evaluación de sus ofertas, en febrero de 1886 se emitió una real orden para homogeneizar los productos que demandaba la Armada⁶⁰. Ese mismo año se abrió un concurso para la adquisición de 85 cañones tipo González-Hontoria, especificando que aquellos productores que elaborasen o adquirieren en España los elementos necesarios para la construcción de los cañones serían primados con un 8 por ciento sobre los precios tipo de la adjudicación⁶¹.

En contraste, la ley Arias, de 12 de enero de 1887, parecía dar prioridad a los plazos, estableciendo que se autorizaba a contratar las construcciones «en astilleros o fábricas nacionales o extranjeras, o con las de esta última naturaleza que quieran establecerse en España, con el fin de obtener en el más corto plazo, y con las garantía de crédito que merezcan los talleres y responsabilidad de los constructores» (art. 7). No obstante, apenas un mes después de aprobada la ley, un real decreto establecía que, si bien los nuevos buques deberían construirse con acero Siemens-Martin, se daba preferencia al fabricado en España⁶².

En octubre, otro real decreto (antes comentado) autorizó la construcción de seis cruceros, tres en arsenales de la Marina y los otros tres en instalaciones privadas. Para estos últimos se ordenaba redactar los pliegos de condiciones de un concurso entre casas nacionales o extranjeras que se comprometiesen a fabricar en España con productos nacionales⁶³. Dicho concurso, publicado en diciembre de ese año, exigía que cuando menos las tres cuartas partes de los obreros empleados en las construcciones fueran españoles⁶⁴.

Además de buscar el fomento de la industria, se procuró que existiese una competencia real entre las diferentes compañías. Por ello, una vez certificada la Sociedad Metalúrgica Duro y Compañía (La Felguera) como la primera capaz de fabricar en España aceros por el método Siemens-Martin, se le adquirió un total de 3.040 toneladas necesarias para la construcción de los cruceros *Alfonso XIII* y *Lepanto*, así como se autorizó a los arsenales a hacerle pedidos para las posteriores necesidades que fuesen apareciendo, entretanto no existiesen otras fábricas en España con capacidades análogas; pero denegando la posibilidad de adquirir un compromiso por varios años, tal y como pedía la compañía⁶⁵. Por la misma razón, cuando el año siguiente se autorizó

(59) El *Redoutable*, francés, que había puesto quilla en 1873, y los ingleses *Iris* y *Mercury* (1874) ya lo empleaban para casco y blindaje.

(60) *Gaceta de Madrid*, 19 de febrero de 1886, p. 50.

(61) *Gaceta de Madrid*, 4 de agosto de 1886, pp. 360-362.

(62) *Gaceta de Madrid*, 4 de marzo de 1887, p. 696.

(63) *Gaceta de Madrid*, 14 de octubre de 1887, p. 152.

(64) *Gaceta de Madrid*, 30 de diciembre de 1887, p. 882.

(65) *Gaceta de Madrid*, 21 de diciembre de 1887, p. 794.

la construcción de un nuevo crucero, se solicitó, además de las obligaciones anteriores, que el ganador del concurso se comprometiese a su construcción «precisamente» en la bahía de Cádiz, ya que los tres anteriores se estaban construyendo en la ría del Nervión⁶⁶.

Las especialidades industriales que precisaban de una especial promoción habían sido puestas de manifiesto en el trabajo realizado por la segunda sección de la Junta de Reorganización de la Armada, cuyos resultados se publicaron en 1886⁶⁷. Aunque el estudio analizó las capacidades de suministro de la industria nacional de todos los materiales que los arsenales precisaban, fueron tres los asuntos que merecieron especial atención: hierros y aceros, construcción de maquinaria, y astilleros.

España disponía en la década de 1880 de una producción de mineral de hierro relativamente importante: algo más de 4,5 millones de toneladas, un 80 por ciento de ellas extraídas en Vizcaya; sin embargo, un 93 por ciento de esta producción era exportada, principalmente al Reino Unido. Para la producción de lingotes de hierro había 51 altos hornos, muchos de ellos concentrados en Vizcaya, Guipúzcoa, Navarra y Asturias, próximos a las minas de hierro o carbón. La producción de lingotes era testimonial en comparación con los países del entorno (tabla 8); además, una tercera parte de los producidos se dedicaba a la exportación. Por el contrario, la extracción nacional de hulla y otros carbones era muy limitada, poco más de un millón de toneladas en 1883 (en el Reino Unido se producían 160 millones, y en Francia, veinte) y de peor calidad que la inglesa, lo que obligaba al uso de carbón vegetal en la mayoría de los hornos. El carbón nacional resultaba además más caro que el importado, encareciendo con ello el precio de los lingotes de hierro⁶⁸.

El interés de la Marina era fomentar la producción de hierro de calidad a precio competitivo, pero sobre todo que la industria nacional fuese capaz de producir aceros, en especial por el método Siemens-Martin. Un buque con casco de acero lograba un ahorro de un 20 por ciento en peso y un 12,4 por ciento en coste respecto de un buque de hierro de características similares⁶⁹. En 1884 no existía en España ninguna instalación capaz de producir acero Siemens-Martin y tampoco tipo Bessemer, que hacía más de una década producían la mayor parte de los países europeos y Estados Unidos.

La sección de la Junta encargada del estudio analizó la situación de cinco compañías. Ninguna disponía de fabricación de aceros, y todas se declaraban

(66) *Gaceta de Madrid*, 10 de octubre de 1888, p. 90.

(67) ALZOLA MINONDO, Benito de: *Estudio relativo a los recursos de que la industria nacional dispone para las construcciones y armamentos navales*, Imprenta de Infantería de Marina, Madrid, 1886.

(68) La tonelada de hulla inglesa puesta en el puerto de Bilbao tenía un precio de 17,5 pesetas, frente a las 22,5 de la hulla asturiana (incluidos fletes y tasas).

(69) ALZOLA MINONDO, p. 91.

<i>País</i>	<i>Producción de hierro (t)</i>	<i>Saldo neto imp-exp (t)</i>	<i>N.º altos hornos activos</i>	<i>Producción en lingotes de hierro (t)</i>	<i>N.º convertidores Bessemer Siemens-Martin</i>		<i>Producción de acero (t) Bessemer Siemens-Martin</i>	
Reino Unido	16.137.887	2.722.513	475	7.528.966	102	44	1.299.676	475.250
Francia	3.193.400	1.601.200	197	1.855.247	55	35	336.400	162.207
España	4.526.279	-4.225.827	51	139.920	0	0	0	0

Tabla 8: Producción de mineral de hierro, lingotes y acero en 1884 en Reino Unido, Francia y España. FUENTE: elaboración propia a partir de ALZOLA MINONDO, 1886, pp. 170-186.

incapaces de fabricar grandes piezas de forja como rodas o codastes⁷⁰. La sociedad Altos Hornos y Fábricas de Hierros y Aceros de Bilbao, fundada en 1882, se encontraba en fase de desarrollo y tenía proyectada la construcción de convertidores Siemens-Martin; la sociedad metalúrgica de Duro y Compañía había servido anteriormente a la Marina hierro dulce de buena calidad y resultaba una instalación a considerar.

Una y otra se veían condicionadas por su entorno. Mientras que la bilbaína contaba con un hierro de excelente calidad, procedente de las inmediatas minas de Somorrostro, carecía de carbones. La de la Felguera, al contrario, disponía de carbones en sus proximidades, pero no disponía de hierro; además, la dificultad de acceso (desde la factoría) al puerto de Gijón encarecía el mineral y dificultaba la posibilidad de sacar grandes piezas forjadas. La estructura de costes de sus materias primas da una idea aproximada de sus respectivas posiciones (tabla 9).

<i>Materia prima</i>	<i>Felguera</i>	<i>A.H. Bilbao</i>
Mineral	16,36	8,50
Fundente	2,95	5
Carbón de coque	17,14	31,50
Carbón cribado	16,08	22,50
Carbón lavado	6,90	16

Tabla 9: Precio de la materia prima (pts/t) empleada en La Felguera y en Altos Hornos de Bilbao. FUENTE: ALZOLA MINONDO, p. 61.

Los trabajos llevados a cabo y las expectativas creadas consiguieron que, unos años después, ambas compañías recibieran la certificación para la fabricación de acero Siemens-Martin para la Marina; La Felguera, en octubre de 1887, y Altos hornos de Bilbao, en mayo de 1888.

(70) Las cinco compañías fueron: la sociedad metalúrgica Duro y compañía (en La Felguera), Altos Hornos y Fábricas de Hierros y Aceros de Bilbao, la sociedad anónima Fábrica de Mieres, Fundiciones de Hierro y Fábrica de Acero del Bidasoa (en Vera, Navarra) y Materiales para Ferrocarriles y Construcciones (Barcelona)

Respecto a la fabricación de maquinaria, tres fueron los talleres que respondieron al cuestionario: La Maquinista Terrestre y Marítima, Talleres Nuevo Vulcano (ambas de Barcelona) y Portilla, White y Compañía, de Sevilla. Los tres habían fabricado máquinas para la Marina anteriormente⁷¹. La primera de ellas decía ser capaz de suministrar máquinas de hasta 4.000 CV, mientras que las otras dos apenas podían alcanzar la mitad de esa potencia. Los talleres barceloneses aseguraban estar en disposición de duplicar la potencia de sus máquinas en caso de recibir encargos de la Marina.

La realidad era que, en 1884, los talleres españoles no tenían capacidad para construir las potencias que la Armada necesitaba, y sus precios estaban muy lejos de los de los fabricantes ingleses. En un cálculo de costes para las tres máquinas del cañonero *Lezo*, el precio de las máquinas fabricadas en España resultaba casi cuatro veces más caro que el de las fabricadas en Inglaterra.

<i>Concepto</i>	<i>Penn & Sons (pts)</i>	<i>En España (pts)*</i>
Precio del contrato	211.765	932.500
Flete y seguro marítimo	8.054	
Derechos arancelarios	2.176	
Comisiones y otros	5.495	
TOTAL 3 máquinas y otros	227.490	932.500

Tabla 10: Comparación del precio de tres máquinas de 600 CV construidas en Inglaterra y en talleres españoles en 1884. FUENTE: ALZOLA MINONDO, pp. 265-266.

* El precio en España es la suma de los precios de un motor fabricado por La Maquinista Terrestre y Marítima, otro por Talleres Nuevo Vulcano (ambos a 312.500 pts) y un tercero por Portillo, White y Cía. (a 307.500 pts).

En 1888, trascurridos unos años desde el estudio, solo La Maquinista y Portilla, White y Compañía parecían capaces de fabricar las máquinas para el crucero que se estaba construyendo en Cádiz. Por eso, el concurso para la construcción de dos máquinas, cada una capaz de ofrecer 5.250 CV con tiro natural y 7.500 con tiro forzado, se dirigió exclusivamente a esas dos casas⁷². En el periodo entre 1880 y 1899, la hegemonía en la construcción de máquinas para la Marina le correspondió a La Maquinista, que construyó al menos veintidós para los nuevos buques⁷³.

Aparte de los altos costes de las materias primas españolas, de los aranceles y fletes para las extranjeras y de la escasez de mano de obra especializada,

(71) También Alexander y Hermanos (Barcelona) había construido máquinas para pequeños vapores, pero no participó en la encuesta.

(72) *Gaceta de Madrid*, 25 de diciembre de 1888, pp. 969-971.

(73) CUBEL, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», *Revista de Historia Industrial*, núm. 5 (1994), p. 110.

tanto los productores de hierros como los fabricantes de máquinas achacaban su falta de competitividad a la escasez de demanda. De los 407 buques de vapor de más de cincuenta toneladas de que se componía la flota mercante española a principios de 1884, tan solo doce, con desplazamientos de menos de cien toneladas, habían sido encargados a astilleros de la Península. De hecho, únicamente cinco astilleros tenían experiencia en la construcción de estos barcos. Otero, Gil y Compañía, en La Graña (Ferrol), era el más importante de ellos, con capacidad para la construcción de barcos de hasta 115 metros de eslora⁷⁴. Esta situación dejaba a la Marina con la necesidad de crear, prácticamente *ex novo*, una industria naval a la medida de sus necesidades. Así se veía también en la prensa del momento; y *El Imparcial*, un diario con una tirada de 55.000 ejemplares, editorializaba sobre el asunto cuando la tentación era dirigir toda la construcción de los nuevos cruceros a los arsenales: «Es indudable que lo más ventajoso y lo más práctico será el dar vida a la industria naval privada, pues los países que hoy lo tienen perfeccionado en alto grado la deben a la protección dispensada por sus gobiernos encargándoles la construcción de buques»⁷⁵.

Ya para entonces se había celebrado el concurso para la construcción de los tres cruceros por la industria privada. Dada la importancia económica de la convocatoria, se crearon asociaciones para participar en el proceso de licitación. Fueron estas: La Vizcaya, junto con La Maquinista Terrestre y Marítima, Portilla, White y Compañía, y Forges et Ateliers de la Gironde; el bilbaíno Victoria de Licea junto a la firma inglesa Murrieta y Compañía; Martínez de la Riva y Palmer, con el primero actuando como socio capitalista, y el ingeniero británico aportando la experiencia; Talleres Gil y Compañía, de Ferrol; José Fernández de Haro, en representación de Thames Iron Works; José Marchesi Dalmau, en representación de Vila H.^{nos}, de La Graña; y la recién fundada Factoría Naval Gaditana⁷⁶. La también recién creada Martínez de la Riva y Palmer resultó la ganadora del concurso, y el primero de junio del año siguiente se firmó el contrato para la construcción de tres cruceros de 7.000 toneladas⁷⁷. Para atender el contrato, la sociedad –que en 1891 cambió su nombre a Sociedad Anónima Astilleros del Nervión⁷⁸– construyó unos nuevos astilleros; durante la construcción sufrió un incendio en los talleres y serias dificultades financieras, entrando posteriormente en quiebra y siendo intervenida por el Estado.

La licitación del crucero que debía construirse en la bahía gaditana supuso un revulsivo similar. Con la vista puesta en los concursos, en mayo

(74) Las otras cuatro eran: Eduardo Doriga (Santander), Cifuentes, Díaz y Compañía (Gijón), Haynes (Puntales, Cádiz) y Aguinoaga (San Sebastián). La Maquinista también demostró su capacidad para construir pequeños torpederos o buques auxiliares.

(75) «La escuadra y la industria nacional», *El Imparcial*, 28 de agosto de 1888, p. 1.

(76) RAMÍREZ GABARRÚS, p. 64.

(77) *Infanta María Teresa, Vizcaya y Almirante Oquendo*.

(78) Para un mayor detalle, véase MACÍAS MUÑOZ, M.^a Olga: «Los astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5 (2006).

de 1888 se constituyó la Factoría Naval Gaditana, promovida por el marqués de Casa la Iglesia y los tres hermanos Veá-Murguía, junto a otros accionistas. La sociedad tenía el proyecto de construir un astillero en Punta Vaca, en la dársena de Lacassaigne, aunque terminó disolviéndose unos meses más tarde. Pero el apoyo institucional y popular a un proyecto de capitalistas gaditanos llevó a los Veá-Murguía a continuar, creando para ello la compañía Veá-Murguía H.^{nos} Al concurso para la construcción del crucero concurren ocho compañías, la más importante de las cuales era la Martínez de la Riva y Palmer. No obstante, la empresa gaditana terminó ganando el concurso para la construcción del *Carlos V*, cuyo contrato firmó en abril de 1890⁷⁹, y se le adjudicaron también un torpedero de 750 toneladas, que fue el primer producto salido del astillero, y seis pequeñas cañoneras.

Aprovechando el impulso, en 1898 se fundó la Constructora Naval Española. Orientada a la construcción naval en general, pero en especial a la de buques para la Armada, esta sociedad fue promovida por los Veá-Murguía, Noriega y Compañía, La Maquinista Terrestre y Marítima, y Vickers, Sons & Maxim, Ltd.

La suma de los planes de escuadra supuso la construcción de 116.660 toneladas (frente a 112.000 previstas), de las cuales un 71 por ciento fue realizado en España (tabla 11). La industria nacional aportó cerca de un 40 por ciento del tonelaje total construido, unos resultados que no se habían visto durante las décadas anteriores y que solo serían superados dos décadas después tras la creación de la Sociedad Nacional de Construcciones Navales⁸⁰.

Periodo	Construcción nacional (t)			Importado (t)	Total (t)	Participación sobre total	
	Arsenales	Industria	Total			De industria	Del nacional
1885-1889	13.926	2.817	16.743	21.578	38.321	7,4 %	43,7 %
1890-1894	15.037	23.011	38.048	0	28.048	60,5 %	100 %
1895-1899	8.623	19.295	27.918	12.373	40.291	47,9 %	69,3 %
Total	37.586	45.123	82.709	33.951	116.660	38,7 %	70,9 %

Tabla 11: Tonelaje construido para la Armada en el periodo 1885-1899. Fuente: CUBEL, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», *Revista de Historia Industrial*, núm. 5, 1994, 93-118, cuadro I.

La inversión del Estado efectuada a través de los astilleros privados, como consecuencia de la ley de 12 de enero de 1887, supuso, en el periodo 1888-1899, un 4,1 por ciento de la producción nacional industrial de

(79) Para un mayor detalle, véase HOUPEL, Stefan (dir.): *Astilleros españoles: 1872-2000*, Editorial Empresarial, Barcelona, 2002.

(80) Para una completa relación del lugar de construcción de los buques, véase ANCA ALAMILLO, Alejandro: «Construcción naval y fuerza a flote en los primeros años del siglo XX», *Revista General de Marina* (agosto-septiembre 2012), 217-218.

bienes intermedios e inversión, con un pico del 5,9 por ciento en el periodo 1890-1894⁸¹.

Conclusión

Si se asume que los resultados de la ley de 12 de enero de 1887 deben medirse por su capacidad de dotar a la Marina de los medios necesarios para afrontar los desafíos a los que se enfrentaba a final de siglo, habremos de aceptar que constituyó un fracaso. No obstante, la situación de la escuadra diez años después de aprobada la ley, por más que sus fuerzas fueron insuficientes, satisfacía los objetivos que aquella se había propuesto. Puede discutirse si la opción por los cruceros, en detrimento de los acorazados, resultó o no acertada. Tal vez no lo fue, pero con los fondos disponibles de la escuadra difícilmente hubiera alcanzado un tamaño suficiente para suponer un elemento disuasorio, y mucho menos para enfrentarse a las potencias de la época.

La proporción dedicada a la Marina, dentro de los gastos ordinarios del Estado, fue durante varias décadas de alrededor del 4 por ciento del presupuesto, con adiciones esporádicas algunos años por medio de presupuestos extraordinarios. No obstante, debe considerarse que, para conseguir meramente ritmos de crecimiento parecidos a los de otras potencias (y que, en cualquier caso, hubieran quedado lejos de los de Francia o el Reino Unido, en todo caso), habría que haber duplicado ese gasto y, habida cuenta de que España partía de una base sensiblemente menor, para alcanzar el potencial de las escuadras de los países vecinos hubiese sido preciso un gasto muy superior al que la nación podía permitirse.

Año	R.U.	Alemania	EE.UU.	Francia	España
1896	9.369	1.252	2.295	3.400	798
1897	9.193	2.454	2.811	3.573	834
1898	9.169	2.565	4.245	4.568	397
1896-1898	27.731	6.271	9.351	11.541	2.029

Tabla 12: Gasto anual en nuevas construcciones (miles de libras). FUENTE: CUBEL, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», *Revista de Historia Industrial*

La riqueza del país (PIB a coste de los factores) creció a un ritmo medio del 0,5 por ciento en los quince años siguientes a 1884, con decrecimiento en varios ejercicios, lo que obligó a mantener los presupuestos de gastos ordinarios del Estado en valores medios de 810 millones de pesetas (corrientes), con un máximo de 924 millones en el ejercicio 1886-1887 y un mínimo de 739 en 1894-1895. Además, alrededor de un 30 por ciento de los gastos presupuesta-

(81) CUBEL, cuadro IV.

rios estaban destinado al pago de las obligaciones de la deuda, y otro 5,5 por ciento, al de las clases pasivas⁸². El recurso a gastos extraordinarios hubiera requerido el incremento de la deuda, lo que habría comprometido la capacidad futura para mantener el ritmo de gasto preciso.

Independientemente del efecto directo sobre el poder naval español del momento, el desarrollo del plan de escuadra de 1887 supuso una planificación a largo plazo y un catalizador de inversiones hacia el sector naval que atrajo capitales, nacionales y extranjeros, hasta entonces derivados hacia otros sectores (o países) ante la falta de garantías de que la demanda en el mercado español tuviera continuidad. Supuso además la captación de tecnología y la aparición de una clase obrera especializada que, hasta entonces, era mínima.

Las expectativas creadas por la ley de enero de 1887 fueron tales que movieron a un grupo de industriales a crear La Gaditana. Esta sociedad propuso al Gobierno el arriendo por veinticinco años del arsenal de La Carraca, comprometiéndose a mejorar las instalaciones a cambio de la adjudicación de un tercio del plan de escuadra⁸³. Aunque la oferta no fue aceptada, tanto en ella como en el resto del desarrollo del plan pueden verse los antecedentes de la ley de escuadra de Ferrándiz de 1908 y de la constitución de la Sociedad Nacional de Construcciones Navales.

Bibliografía

- ALZOLA MINONDO, Benito de: «Informe relativo a la fabricación de acero Siemens-Martin por la sociedad Altos Hornos de Bilbao», *Revista General de Marina*, vol. 24 (1889), 327-333.
—: *Estudio relativo a los recursos de que la industria nacional dispone para las construcciones y armamentos navales*, Imprenta de Infantería de Marina, Madrid, 1886.
- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier: «Retornos industriales de las inversiones de los planes de escuadra», *Revista de Historia Naval*, núm. 122 (2013), 10-31.
- ANCA ALAMILLO, Alejandro: «Construcción naval y fuerza a flote en los primeros años del siglo XX», *Revista General de Marina* (agosto-septiembre 2012), 213-226.
- ANTEQUERA, Juan: «Proyecto de ley presentado a las Cortes por el señor ministro de Marina estableciendo el programa de las fuerzas navales de la nación», *ib.*, vol. 15 (1884), 337-349.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Crónica de la marina española en el siglo XIX II*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1999.
—: «Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX», *Revista de Historia Naval*, núm. 57 (1997), 25-58.
—: «La Marina durante la primera mitad del siglo XIX», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 4 (1989), 7-32.
- CONCAS PALAU, Víctor María: «Proyecto de fuerzas navales», *ib.*, vol. 14 (1884), 427-451.
—: «Proyecto de fuerzas navales (conclusión)», *Revista General de Marina*, vol. 15 (1884), 201-233.

(82) Datos extraídos de las leyes de presupuestos publicadas en diversas ediciones de la *Gaceta de Madrid* de esos años.

(83) CASTILLO, Alberto del: *La Maquinista Terrestre y Marítima, personaje histórico (1855-1955)*, Seix Barral, Barcelona, 1955, pp. 154-155 y 215-218, cit. por CUBEL, n. 15.

- : «Situación de la Marina militar ante la ley de presupuestos y la de Contratación General del Estado», *ib.*, 969-993.
- CUBEL, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», *Revista de Historia Industrial*, núm. 5 (1994), 93-118.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón IX*, Imprenta Real, Madrid, 1903.
- HOUPEL, Stefan (dir.): *Astilleros españoles: 1872-2000*, Editorial Empresarial, Barcelona, 2002.
- LOBO MALAGAMBA, Miguel: *La Marina de guerra española tal y como ella es*, Imprenta y este-reotipia de M. Rivadeneyra, Madrid, 1860.
- LUACES, César: «Informe relativo a la fabricación de acero Siemens-Martin aplicable a las construcciones de la marina de guerra», *Revista General de Marina*, vol. 24 (1889), 380-403.
- MACÍAS MUÑOZ, M.^a Olga: «Los astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5 (2006), 487-502.
- MONTERO RAPALLO, Manuel: «La Marina de guerra española, su composición nacional con arreglo a nuestros recursos y a las exigencias del actual momento histórico», *Revista General de Marina*, vol. 9 (1881), 599-614.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval militar en España, 1730-1980*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, Madrid, 1980.
- VALDALISO GAGO, José M.^a: *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935*, Instituto Vasco de Administración Pública, Bilbao, 1991.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

Historia breve de un gran naufragio: la «expedición cántabra»

Libre ya Galicia –los mariscales Ney y Soult se habían retirado hacia posiciones del centro, después de comprobar que no podían con la guerra de guerrillas que les planteaban los campesinos gallegos–, las fuerzas españolas de Juan Díaz Porlier (*el Marquesito*) y Escandón y de Castañón en Asturias continuaban hostigando a los franceses a largo del Cantábrico. Así lo reconoció el Consejo de Regencia, instalado en aquel momento en un Cádiz sitiado por los franceses, de modo que, para reforzar estas fuerzas de tierra, decidió montar una operación de desembarco. Para ello se requirió la presencia en Cádiz del mariscal Mariano de Renovales, hombre polémico «y cuya capacidad y valentía le configuran como el mayor enemigo de Napoleón» (Fernando GÜEMES: *Memorial de un naufragio*, pág. 105), a fin de entregarle el mando de una expedición al Cantábrico cuyo objetivo era apoderarse de Santoña y Guetaria, en poder de los franceses, y destruir las fábricas de munición de Euguy y Orbayaceta. Además, debía cortar las comunicaciones, para impedir el apoyo a las fuerzas francesas.

Renovales llega a La Coruña el 7 de julio con el teniente coronel Zuasnavar, y se pone al frente de las fuerzas que continuaban batiéndose con los franceses –quienes, como ha quedado dicho, se habían ya retirado de Galicia–, y a organizar la empresa que se llamaría la «expedición cántabra».

La expedición contaba con las siguientes fuerzas navales españolas: 1 fragata, la *Santa María Magdalena*, de 34 cañones, construida en Ferrol por el sistema francés y mandada por el capitán de navío Blas Salcedo y Salcedo; 1 bergantín, el *Palomo*, alias *San Germán*, de 18 cañones, al mando del teniente de fragata Diego Quevedo y Alvarado; la goleta corsaria *Insurgente Roncalesa*; la goleta *Liniers*, mandada por Ignacio Olano; los cañoneros *Corzo*, *Gorrión*, *Estrago* –mandado por el alférez de navío José Aguiar y Mella– y *Sorpresa*, y 15 trasportes con una fuerza de desembarco de 1.200 hombres.

Recuérdese que, en la fecha de la expedición, España ya tenía como aliada a Inglaterra y que, por tanto, los expedicionarios contaban con el apoyo del Almirantazgo y de un viejo enemigo: sir Riggs Hope Popham, a quien España había tenido enfrente en varias ocasiones (cabo San Vicente, Buenos Aires, Montevideo). Ahora, estando de nuestro lado, puso a disposición española cuatro fragatas (*Arethusa*, *Amazona*, *Narcisus* y *Medusa*), el bergantín *Puerto de Mahón* y un batallón de 800 marines para reforzar la expedición, más las dotaciones de los buques, bajo el mando del comodoro Robert Mends y del mayor general Walker.

La escuadra conjunta hispano-inglesa se hizo a la vela en La Coruña el 14 de octubre de 1810. Era una flota de 27 buques y 2.000 hombres, más las dotaciones, al mando del capitán de navío Joaquín Zarauz. El 19, unos 1.500 efectivos desembarcan en Gijón –en apoyo de las columnas de tierra de Porlier y de Castañón– y toman la ciudad, que estaba en poder de los franceses. Y, mientras se dedicaban a inutilizar la artillería y reunir las embarcaciones útiles, tienen noticias de que el general francés Bonet, con base en Santander, había reforzado la guarnición de Gijón y se había hecho de nuevo con la plaza. Ante esta situación, las fuerzas españolas decidieron reembarcar y obligar a los buques a poner rumbo a Santoña, en cuyo puerto fondearon el 23. Acababan de fondear, cuando surgió un fuerte viento del noroeste que puso en peligro a los buques de mayor porte, los cuales tuvieron que picar los cables para hacerse de nuevo la mar. Allí quedaron los cañoneros, que se perdieron el 26, y parte de las anclas mayores.

Dando por fracasada la expedición, y observando que cedía el temporal, los expedicionarios buscaron refugio en Vivero, puerto que el comandante de la *Magdalena* consideraba seguro por haber estado al cargo de la comandancia de matrículas en esa ciudad. La *Magdalena*, el *Palomo* y dos transportes consiguen entrar en el puerto y fondean el día 29. Allí se encontraba ya la fragata inglesa *Narcisus*. Después fueron entrando el resto de los buques, hasta quedar todos fondeados a excepción de la goleta *Liniers*, que puso rumbo a La Coruña, adonde llegó el 31 de octubre por la noche. La noche del 2 al 3 de noviembre, el temporal se incrementó de tal modo que provocó una de las mayores tragedias de la Armada española.

Pero dejemos que sea Cesáreo Fernández Duro quien se encargue de recordarnos aquella dantesca noche. Dice el insigne capitán de navío, en el tomo IX de su *Armada española* (1973, pág. 32):

«... El viento se mantuvo bonancible hasta el 2 de Noviembre, en que volvió a declararse el temporal y causó averías en la embarcaciones menores, que acabaron por zozobrar o estrellarse en la playa. La *Magdalena* y el *Palomo*, que habían abandonado dos cables en Santoña, se consideraron en riesgo con los dos restantes, al ver que a la venida de la noche recalaba más gruesa la mar, y que esta impedía toda comunicación con tierra. A las dos de la madrugada faltaron, en efecto, los cables de la *Magdalena* y se abordó con la *Narcisus*, que estaba enfilada. Los ingleses picaron sin pérdida de tiempo sus palos y jarcia, con lo que lograron zafarse, al paso que la *Magdalena*, violentamente lanzada por la mar, chocó en la playa de Cobas».

La tragedia hizo de las suyas con la desdichada fragata, que tenía a bordo, además de a la dotación, a la brigada de Artillería de Marina y a las dotaciones de los cañoneros perdidos en Santoña. De ellos se salvaron un alférez de navío, veinte hombres que estaban haciendo trabajos en tierra, y tres miembros de la dotación que lograron ganar la playa a nado.

Continúa Fernández Duro:

«El *Palomo*, después de picar los palos, aunque había fondeado un anclote con dos calabrotes en ayuda de las anclas, fue también arrojado a la playa de Sacido, y allí, barrido por la mar, procedió a construir jangadas con pipería y madera de respeto. Dos marineros, hábiles nadadores, que se brindaron a llevar un cabo a tierra, sucumbieron en esta noble empresa; los demás pasaron la noche asidos a los restos de bajel, mientras no se sumergieron con ellos. Unos 25 hombres, magullados y ateridos, en su número el comandante, teniente de fragata D. Diego Quevedo, llegaron a ganar la tierra».

Veamos ahora qué fue del resto de los buques.

El cañonero *Estrago*, al mando de José Aguiary Mella, después de haber sido remolcado por el bergantín inglés *Puerto de Mahón* y de intentar entrar en varios puertos, logró fondear en la ensenada de Lanchove con el ancla que le quedaba. A partir de aquí, la dotación completa inicia un largo recorrido por tierra, sorteando las zonas y las patrullas francesas, hasta llegar a Ferrol el 2 de diciembre. Una verdadera aventura.

Las fragatas inglesas, después de picar palos y jarcias, se mantuvieron a la capa, sin que sufriesen otros daños importantes que les impidieran navegar.

De las embarcaciones menores comprendidas en este naufragio descomunal, no se tiene noticia; solo se sabe que entre ellas estaba el bergantín inglés *Puerto de Mahón*. Los transportes se perdieron todos.

Al clarear el día 3, los vivarienses contemplaron atónitos un espectáculo estremecedor en las playas de Covas, Sacido y otras de la ría. Los arenales estaban sembrados de muertos y heridos mezclados con los desechos propios del naufragio, que unas olas como montañas habían estado acarreando durante la noche –olas que a esas horas seguían lanzándolos con gran fuerza al arenal, descomponiéndolo todo–. Entre tanto desastre, los lugareños pudieron ver la conmovedora escena de Blas Salcedo, comandante de la fragata *Magdalena*, abrazado con su hijo, un guardiamarina de igual nombre embarcado en el

mismo buque. Este hecho es el origen de un real decreto por el cual se prohibió el embarque en un mismo buque de padres e hijos, así como de hermanos.

En 1934 se erigió un monumento en Os Castelos, en la playa de Covas, que conmemora estos naufragios con una lápida que dice: A LOS 550 NÁUFRAGOS DEL BERGANTÍN *PALOMO* Y DE LA FRAGATA *MAGDALENA* SUCUMBIDOS EN ESTA PLAYA EL 2 DE NOVIEMBRE DE 1810.

Este amargo episodio de la guerra de la Independencia española ha sido analizado, publicado y difundido minuciosamente por historiadores y estudiosos de dentro y de fuera de España. Una cosa queda por concretar: el total de muertos. Un escritor, Fernando Güemes, lo cifra en cerca de mil en *Memorial de un naufragio* (Gráficas Neira, Vivero, 1990), en cuyo prólogo, Enrique Cal Blanco, deán y archivero de la catedral de Mondoñedo, se refiere a tal obra en estos términos: «Tenemos en nuestras manos un libro cuajado de datos históricos de primera mano». Y que aporta una muy cuidada y amplia bibliografía, añadimos nosotros.

NOTICIAS GENERALES

LXVI Jornadas de historia marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 25, 26 y 27 de octubre de 2022 se celebraron en Madrid las LXVI Jornadas de Historia Marítima, dedicadas a clausurar la celebración del V Centenario de la Expedición de Magallanes-Elcano, cuyo ciclo de actos conmemorativos empezó en 2019. Estas jornadas de clausura –cuartas, dentro de este ciclo de congresos historiográficos, dedicadas a rememorar la gesta– llevaron por título «El final de la expedición y sus consecuencias». Las sesiones se desarrollaron en el Aula Magna de la Escuela de Guerra Naval (Marqués de Torroja s/n.)

Las jornadas se ajustaron al programa siguiente:

Martes 25 de octubre

Luego de la apertura del almirante Marcial Gamboa Pérez-Pardo, director del IHCN, se pronunció la conferencia «La vuelta al mundo por el Atlántico y la llegada a Sevilla», cuyo ponente fue José María Blanco Núñez, capitán de navío en la reserva y consejero colaborador de IHCN. En los días sucesivos se dictaron también las siguientes conferencias:

Miércoles 26 de octubre

«Resultados y enseñanzas de la primera vuelta al mundo», impartida por Marcelino González Fernández, capitán de navío retirado y consejero colaborador del IHCN.

«Cronistas de la primera vuelta al mundo: Pigafetta, Mafra, Alto y Transilvano», disertación de Beatriz Sanz Alonso, profesora de Lengua de la Universidad de Valladolid y consejera colaboradora del IHCN.

Jueves 27 de octubre

«La expedición de Jofre de Loaysa y la muerte de Elcano», expuesta por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío retirado y consejero colaborador del IHCN.

«El establecimiento de la posesión de Malvinas», que pronunció Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de la Universidad Complutense de Madrid y consejero colaborador de IHCN.

La clausura corrió a cargo del almirante director del IHCN.

Para asistir presencialmente al acto se requería reservar asiento en el correo electrónico ihcni-dei@mde.es.

Las conferencias también pudieron seguirse a través del canal de YouTube de la Armada en los siguientes enlaces:

- día 25: <https://youtu.be/aoaNwEAT-Oc>
- día 26: https://youtu.be/vrs_FNC5E
- día 27: <https://youtu.be/L7Cgx4MXokc>

Los lectores que deseen ampliar la información sobre estas jornadas, pueden hacerlo dirigiéndose al

Departamento de Estudios e Investigación
Instituto de Historia y Cultura Naval
Teléf.: 913 79 50 50
C.e.: Ihcni-dei@mde.es

Ciclo de conferencias con ocasión del quincuagésimo aniversario del fallecimiento de don Julio Guillén Tato. Madrid (España)

Organizado por la Real Academia de la Historia (RAH), el viernes 11 de noviembre de 2022 se celebró un acto en conmemoración del quincuagésimo aniversario del fallecimiento del contralmirante Julio Guillén Tato, acaecido el 27 de noviembre de 1972. El acto consistió en una conferencia titulada «El almirante y su impronta en la Real Academia de la Historia», que dictó Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico y censor de la RAH. La sesión tuvo lugar en la sede de la Academia (calle del León 21, 28014 Madrid, teléfono [+34] 914 29 06 11).

Asimismo, el Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) organizó un ciclo de dos conferencias con el mismo motivo. La primera de ellas, titulada «La lengua y la literatura del

almirante D. Julio Guillén Tato», fue pronunciada por don Pedro Álvarez de Miranda de la Gándara. El acto se desarrolló en la sede de la Real Academia Española (Felipe IV 4, Madrid), el viernes 18 de noviembre, a las 19:00. La segunda se dictó el 1 de diciembre de 2022, a las 18:00, bajo el título «Julio Guillén, oficial de Marina». Su expositor fue el capitán de navío retirado José María Blanco Núñez, consejero colaborador del IHCN. La sesión se celebró en el Aula Magna de la Escuela de Guerra Naval (Marqués de Torroja s/n., 28036 Madrid).

Debido limitaciones de espacio, fue necesario reservar asiento en el c. e. [ihcn-dei@mde.es](mailto:ihcن-dei@mde.es)

Serie *Historias navales*

Dentro de la serie *Historias navales*, del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), el martes 29 de noviembre, a las 18:00, se programó la conferencia «García de Toledo, un marino innovador», que expuso el doctor Fernando Santos de la Hera, técnico superior de Archivos. El acto se celebró en la sala de reuniones del Estado Mayor de la Armada (Juan de Mena 1-5.^a planta, 28014 Madrid).

También se pudo asistir al acto y participar en él a través del canal YouTube de la Armada en el enlace <https://youtu.be/86sQin2w>.

Aquellos de nuestros lectores que deseen ampliar esta información, deben dirigirse a

Departamento de Estudios e Investigación
Instituto de Historia y Cultura Naval
Teléf.: 913 79 50 50
C.e.: Ihcن-dei@mde.es

Mesa redonda. Madrid (España)

Organizada por el Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), el lunes 12 de diciembre de 2022, a las 18:00, tuvo lugar una mesa redonda con el título «Cavite y Santiago de Cuba. Dos batallas navales en busca de sentido». La sesión se desarrolló en la sala de reuniones del Estado Mayor de la Armada (Juan de Mena 1, 28014 Madrid).

En el debate, cuyo moderador fue Marcial Gamboa Pérez-Pardo, almirante director del IHCN, intervinieron:

- José María Blanco Núñez, capitán de navío retirado, consejero colaborador del IHCN;
- Guillermo Calleja Leal, vocal de la Comisión Española de Historia Militar;

- Juan Escrigas Rodríguez, capitán de navío, subdirector del Museo Naval (IHCN);
- Santiago José Acosta Ortega, coronel de Intendencia de la Armada, Cuartel General de la Defensa.

La mesa se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada.
Para más información dirigirse al

Departamento de Estudios e Investigación
Instituto de Historia y Cultura Naval
Teléf.: 913 79 50 50
C.e.: Ihcn-dei@mde.es

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN DE LA EDICIÓN EN PAPEL

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

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

IMPORTE ANUAL (AÑO 2021)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (CUATRO NÚMEROS AÑO 2021)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS

CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2020)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

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

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

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

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

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

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid. Puede también suscribirse llamando a 913 12 44 27/913 79 50 50.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural. Para recibir números del año en curso, llamar a 913 12 44 27/913 79 50 50.

Protección de datos de carácter personal.

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

DOCUMENTO

Los piratas franceses en el Caribe en 1544

En la sección Documento de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL anterior (número 157), dimos razón de la procedencia de este tipo de cartas y de quién se encargó de copiarlas y cotejarlas en el Archivo de Indias (en Sevilla) para incluirlas en los fondos del Museo Naval de Madrid, donde se custodian dentro de la Colección Navarrete.

La presente carta muestra una vez más lo frecuentes que eran, en el Caribe y en esas fechas, las incursiones de la piratería francesa, con sus secuelas de asaltos, robos e incendios en puertos y estancias, e incluso de apresamientos de las embarcaciones que comerciaban por aquellos lugares.

Archivo Museo Naval, Ms. 0034_009, Antiguo Índice de la colección por el Padre Vela, Museo Naval de Madrid, Corsarios.

Año 1544.

Carta de la Ciudad ^{en nombre de Dios} ~~de~~ ~~Sancti~~ ~~Christi~~ ~~de~~ ~~Carthago~~ escrita al Rey en 29 de Diciembre de 1544. haciendole relacion de las robas y danos que las cofrades franceses hicieron en la Isola de S.^{ta} Juan en Puerto Rico, Santa Cruz, y otras partes de las Indias, y suplicando que se sirviese S. M. mandales embiar Artilleria, Artilleros, y municiones, y otras Armas para la defensa de aquel Puerto, por no haver con que resistir a los enemigos si fueran sobre ^{al} ~~algunas~~

Sacra Catholica Cesarea Magistrad. = Con un Regidor desta Ciudad que llevo cargo de Judicar a V. Magestad de parte della ciertas cosas convenientes y necesarias a su Real Servicio, y al bien deste Pueblo y vecinos della escriovimos a V. Mag. en la flota que partio deste Puerto por el mes de Mayo deste año, y a la causa en esta solo se da cuenta y relacion de lo que despues se ha ofrecido.

Despues que los Franceses el año pasado robaron el Pueblo de Cartagena y quemaron a Santa Cruz por algunos dias enudo esta carta y las de las Islas desta parte sin recibir dano, ni tener noticia de ningunas Naos que dellas por aqui anduviesen hasta habra dar mares que por Casas del Audiencia Real de V. Mag. de Santo Domingo supimos que aportaron a la Isla de S.^{ta} Juan tres velas Francesas y entraron en Puerto Rico, y por cierta gente de Cavallo que salio a la playa no salvaron en tierra, e que de alli fueron al Puerto de Sant German, y lo robaron y quemaron, y en este mismo tiempo teniamos nueva cierta de otras tres que entraron en el Cabo de la Isola, y tomaron ciertas Naos que alli habian, y rescataron ciertas Negros y mercaderias que en la Cruz habian

robado, y por no se atrever no robaron a los del Puerto de donde
vinieron a Santa Marta, y no hallaron en que hacer dafno, ^{por que} por
aviso que se les dio del Cabo de la Vela pusieron en cobro cantidad de oro
de 2. Millag que alli estava de lo que vino de la Provincia de Bogota
y pocos dias despues que salieron los Franceses del Cabo de la Vela para
Santa Marta apertro en el Cabo de la Vela la Nao de Armada que
de Sevilla imbianon en conserva y guarda de la flota en que esta se
escribe. viniendo sola y estanda en el Puerto mató un rayo al capi-
tan que en ella venia, y quando del salio entre el Puerto del Cabo
de la Vela y Santa Marta topó con la Navia Francesa, y por que el
rayo que mató al Capitan hacia los arboles sentida no pudo seguir-
los, y si por esto no fuera segund venia bien aderezada y con copia de
gente bien exercada a tomarla. En esta razon estava en este Puerto
la Nao que en conserva de la nao que decimos de armada salie-
ron de Sevilla con poca resistencia que en ellas y en el Puerto habia
y con mucha cantidad de oro y plata de Particulares de la del
Puerto, y de las que por aqui pasan, y si vinieran por el poco aparejo
que hay para defender por no haber mucha gente y ninguna artille-
ria, ni armas pudiera ser que hicieran algund dafno que impor-
tara mucho, y por otra manera informado a 2. Millag de lo mucho
que esta Ciudad por ser Uate de todo lo mejor de las Indias importa,
suplicandole que sea servido de nos mandar proveer de artilleria,
Artilleras, y municion, e armas de arcabuzes, valletas y coveletes y ro-
dela para que se tengan de deposito, y esto es muy necesario, porque
los vecinos que pueden y tienen armas son pocos, y acierta haber a
veces mucha gente que sin armas no puede servir, e con ellas se vivia
y estas armas rema la Ciudad de deposito para este efecto y con la ar-
tilleria, y con ellas el Puerto es muy aparejado para defenderlo por
el sitio en que esta, y con esto los vecinos y toda la que estubieren en esta
Ciudad viendo que tienen aparejo reman la voluntad que es razon para
defenderla, y la defenderan, y los Enemigos no seran parre para ha-
cer

daño, que en los edificios se podrá recibir muy grande. A lo cual humildemente suplicamos de nuevo sea servido de hacer merced a esta Ciudad en lo que decimos desta artilleria y armas y municion, pues de esto V. Mage. recibe servicio y su Ciudad y sus subditos y vasallos mucho bien y merced.

Otra haber 20 dias que del Peru vino un navio, y en el el Sr. Dn. Vasco de Castro, el qual parece ser quedaba en el propio Navio en el Puerto de Lima, y tuvo manera para sacarle y poder venir en él, y va en otros Navios, de quien V. Mage. sera informado de las cosas que en aquella tierra suceden, y de la voluntad buena y mala que para el servicio de V. Mage. tienen los della, a que nos remitimos, y tambien el Cabildo y Justicia de Panamá escribirán y han hecho informaciones dello, y lo envian a V. Mage. como personas que tienen mas a mano noticia de las cosas de allí, por ser aquel el Puerto donde desembarcan: solo decimos que si por caso pudiesen por obra lo que se dice que quieren venir a ocupar estos dos Puertos se hará todo nuestro poder porque no salgan con tan malo y dañado proprio, y segund lo debemos y somos obligados como leales subditos y vasallos de V. Magestad. Nuestro Señor la Santa Catholica Cesarea Persona de V. Mage. con larga vida por largos años con acrecentamiento de sus Reynos e Señoria: guarde como V. Mage. lo desea y sus subditos y vasallos lo querriamos. Del Nombre de Dios 29 de Diciembre de 1585 años = De nuestra Santa Catholica Cesarea Magestad humil- des y leales vasallos que sus Reales pies y manos besamos = Pedro de Castanos = Joan de Canal = Hernando de Carmona = Juan Alvarez = Andres de Arevil = Alonso de Almazan = Br. mandado de la Justicia e Regedores = Escrivano de Labenda Escrivano publico e de Concejo =

Hállase origi^l en el Archivo Gen^l de Indias en Sevilla, entre los papeles trahidos en de Sim^{ca} legajo 7.º de Cartas de Indias = Confrontado en 21. de Julio de 1794.

J.º B.º
Dn.º J.º de Navarrete

Transcripción

Año de 1544

Carta de la ciudad del Nombre de Dios escrita al Rey en 20 de diciembre de 1544 haciéndole relación de los robos y daños que los corsarios franceses hicieron en la isla de San Juan de Puerto Rico, Santa Marta, y otras partes de las Indias, y suplicando que se sirviese S.M. mandarles enviar Artillería, Artilleros y municiones, y otras armas para la defensa de aquel Puerto, por no haber con qué resistir a los enemigos si fueran sobre él.

Sacra Católica Cesárea Majestad. Con un regidor de esta ciudad que llevó cargo de suplicar a V. Majestad de parte de ella ciertas cosas convenientes y necesarias a su Real Servicio, y al bien de este Puerto y vecinos de ella escribimos a V. Majestad en la flota que partió de este Puerto por el mes de marzo de este año, y a la causa en esta solo dará cuenta y relación de lo que después se ha ofrecido.

Después que los franceses el año pasado robaron el Pueblo de Cartagena y quemaron a Santa Marta por algunos días estuvo esta carta y las de las islas de estas partes sin recibir daño, ni tener noticia de ningunas naos que de ellos por aquí anduviesen hasta habrá dos meses que por cartas de la Audiencia Real de V. M. de Santo Domingo supimos que aportaron a la Isla de San Juan tres velas franceses y entraron en Puerto Rico, y por cierta gente de caballo que salió a la playa no saltaron en tierra, y que de allí fueron al Puerto de San Germán y lo robaron y quemaron y en este mismo tiempo tenemos nueva cierta de otras tres que entraron en el cabo de la Vela, y tomaron ciertos navíos que allí había, y rescataron ciertos negros y mercaderías que en la mar habían robado, y por no atreverse no robaron a los del pueblo de donde vinieron a Santa Marta y no hallaron en qué hacer daño, por aviso que se les dio del cabo de la Vela pusieron en cobro cantidad de oro de V. M. Que allí estaba de lo que vino de la provincial de Bogotá y pocos días después que salieron los franceses del cabo de la Vela y Santa Marta aportó en el cabo de la Vela la nao de armada que de Sevilla enviaron en conserva y guarda de la flota en que esta se escribe. Viniendo sola y estando en el Puerto mató un rayo al capitán que en ella venía, y cuando de él salió entre el puerto del cabo de la Vela y Santa Marta topó con los navíos franceses y porque del rayo que mató al capitán traía los árboles sentidos no pudo seguirlos, y si por estos no fuera seguro venía bien aderezada y con copia de gente bien bastaba a tomarlos. En esta sazón estaban en este Puerto las naos que en conserva de la nao que decimos de armada salieron de Sevilla con poca resistencia que en ellas y en el Pueblo había y con mucha cantidad de oro y plata de particulares de los del pueblo, y de los que por aquí pasan, y si vinieron por el poco aparejo que hay para defender por no haber mucha gente y ninguna artillería, ni armas pudiera ser que hicieran algún daño que importara mucho, y por otras hemos informado a V.M. de lo mucho que esta ciudad por ser llave de todo lo mejor de las

Indias importa suplicándole que sea servido de nos mandar proveer de artillería, Artilleros y munición y armas de arcabuces, ballestas y coseletes y rodela para que se tengan de depósito, y esto es muy necesario porque los vecinos que pueden y tienen armas son pocos y acierta a ver a veces mucha gente que sin armas no puede servir y con ellas serviría y estas armas tenía la ciudad de Depósito para este efecto y con la artillería, y con ellas el Puerto es muy aparejado para defenderlo por el sitio en que está, y con estos los vecinos y todos los que estuvieren en esta ciudad viendo que tienen aparejo tenían la voluntad que es razón para defenderla y la defenderán, y los enemigos no serán parte para hacer daño, que en solos los edificios se podrá recibir muy grande a V.M. humildemente suplicamos de nuevo sea servido de hacer merced a esta ciudad en lo que decimos de esta artillería y armas y munición pues de ello V. M. recibe servicio y su ciudad y sus súbditos y vasallos mucho bien y merced.

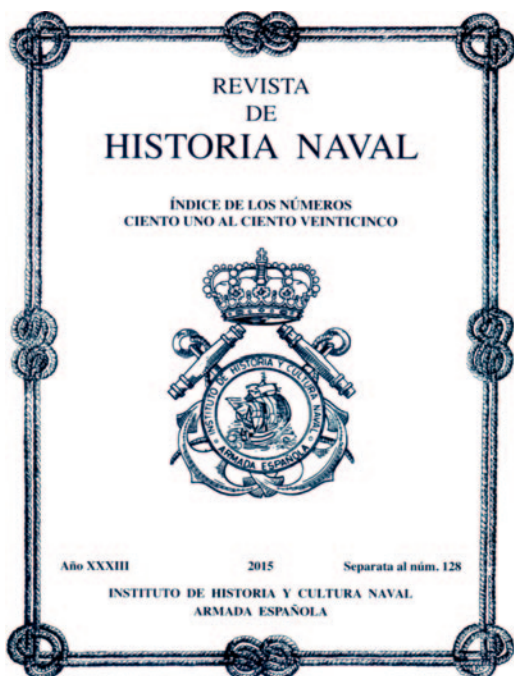
Podrá haber 20 días que del Perú vino un navío y en él el licenciado Vaca de Castro, el cual parece ser que estaba en el propio navío en el Puerto de Lima, y tuvo manera para sacarle y poder venir en él y va en estos navíos, de quien V.M. será informado de las cosas que en aquella tierra suceden y de la voluntad adversa y mala que para el servicio de V.M. tienen los de ella a que nos remitimos, y también el cabildo y Justicia de Panamá escribirán y han hecho informaciones de ello, y lo envían a V.M. como Personas que tienen más a mano noticia de las cosas de allí, por ser aquel el puerto donde desembarcan. Solo decimos que si por caso pusieron por obra lo que se dice que quieren venir a ocupar estos dos puertos se hará todo nuestro poder porque no salgan con malo y dañado propósito, y seguro lo debemos y somos obligados como leales súbditos y vasallos de V. Majestad. Nuestro señor la Sacra Católica Cesárea Persona de M.M. con larga vida por largos años con acrecentamiento de sus reinos y señoríos guarde como V.M. lo desea y sus súbditos y vasallos lo querríamos. Del Nombre de Dios 29 de diciembre de 1544 años. De vuestra Sacra Católica Cesárea Majestad humildes y leales vasallos que sus Reales pies y manos besamos. Pedro de Casares, Joan de Canal, Hernando de Carmona, Juan Álvarez, Andrés de Areil, Alfonso de Almaraz. Por mandado de la Justicia y Regidores. Sebastián de Lavanda escribano público y de Consejo.

Hállase original en el Archivo General de Indias de Sevilla, entre los papeles traídos del de Simancas legajo 7º de Cartas de Indias. Confrontose en 21 de julio de 1794.

VºBº
Martín Fernández de Navarrete

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índice de autores.
- Índice de la sección *La Historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la sección *Noticias Generales*.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientas ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, que **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º, 28014 MADRID. Tef: 913 12 44 27
C/e: RHN@mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Juan de Mena, 1. 28014 MADRID.
- Museo Naval
Juan de Mena 1, 1.º, MADRID. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

RECENSIONES

SÁNCHEZ SANZ, Arturo: *Imperium Maris. Historia de la Marina romana imperial y republicana* (ISBN: 978-84-9164-836-9), La Esfera de los Libros, Madrid, 2020, 662 páginas.

Completo y profundo ensayo sobre lo que fue en su momento la Marina romana, escrito por el doctor en Historia Antigua, historiador y arqueólogo Arturo Sánchez Sanz. Como dice el autor, está muy extendida la idea o la creencia de que el romano fue un imperio eminentemente terrestre en cuya construcción y mantenimiento la relevancia del mar fue escasa. Es más: se decía que los romanos temían a la mar y que solo se adentraban en ella si no les quedaba más remedio. Pero esta forma de ver las cosas está muy lejos de la verdad, como empiezan a vislumbrar algunos autores modernos, y Arturo se encarga de exponerlo en este extenso libro. Para construir y defender un imperio, las grandes legiones no se bastaban a sí mismas. Moverse por tres continentes requería el apoyo logístico de una poderosa marina de guerra. Y así, como no podía ser de otra forma, para crear y mantener su vasto imperio, los romanos precisaron grandes flotas de barcos de guerra y mercantes para transportar mercancías a tierras cada vez más lejanas, defender dichos transportes, traer y llevar tropas allí donde fueran necesarias, realizar aprovisionamientos, mantener abiertas las líneas de comunicación por mares y ríos, y vigilar las costas. Hoy sabemos que, de no haber contado con una numerosa y poderosa marina, Roma nunca podría haber sido el imperio que fue. Si lo forjó y lo sostuvo fue porque dispuso de una marina militar, activa durante más de un milenio, operando por los mares de su zona imperial (el Mediterráneo, el Mar Negro, el Mar Rojo, el Mar del Norte y el Atlántico europeo) y por las grandes cuencas fluviales (Rin, Ebro, Danubio, Mosa, etc.)

El libro está dividido en dos grandes partes. La primera sección, titulada «Roma marítima», es una extensa introducción de carácter contextual sobre las cosas del mar en la Antigüedad: la navegación, la tipología de los barcos (pentecontera, hecatontera, birreme, hemiolia, mioparo, trirreme, liburna,

dromón y otros) y la gente de mar. Con un estudio oceanográfico (clima, vientos, mareas, corrientes...) y orográfico de la cuenca mediterránea, junto con referencias al comercio, la logística, la construcción de barcos, la cartografía de la época, las tácticas navales, los espectáculos marítimos –tales como las naumaquias, realizadas en circos y lagos– y todo lo directamente relacionado con el arte de navegar.

La segunda parte, «*Imperium maris*», consta de dos capítulos: «La Armada republicana» y «La Armada imperial», en los que el autor nos lleva de la mano por la historia naval de la Roma republicana e imperial para hablarnos del relevante protagonismo de los barcos de guerra en los grandes (y pequeños) acontecimientos y fenómenos históricos de ambos periodos: las Guerras Púnicas, las guerras civiles, las conquistas, la defensa del comercio, la lucha contra la piratería, la caída del Imperio romano de Occidente, y muchos más.

El libro incluye en sus páginas centrales un pliego con unas magníficas ilustraciones en color, centradas en barcos de la época. Se completa con seis anexos que tocan temas muy variados: mares privados, buzos romanos, monstruos marinos, búsqueda de las fuentes del Nilo, rescate de Pompeya, y transporte marítimo de elefantes. Inserta un amplio glosario de términos náuticos. Y cierra con una detallada cronología de las épocas republicana e imperial.

Estudio muy completo sobre la marina romana de guerra, de lectura indispensable para el que tenga interés por conocer la exacta dimensión que, en la edad antigua, llegó a alcanzar Roma, cuya impronta se extendió a todos los ámbitos del mundo entonces conocido, incluido el ámbito marítimo.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *Guerra del Pacífico: la batalla definitiva. La guerra aeronaval en el Pacífico tras conquistar Guadalcanal* (ISBN: 978-84-1305-179-6), Nowtilus, 2021, 380 páginas.

Cuarta y última entrega de la *cuatrilogía* de José Manuel Gutiérrez de la Cámara sobre la guerra aeronaval en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, esta vez dedicada a la ofensiva final estadounidense, tras la conquista de Guadalcanal, en la guerra del Pacífico.

Tras un sucinto repaso a los hechos centrales de las etapas previas de la guerra en el teatro del Pacífico, tratadas específicamente en los volúmenes anteriores de la serie (el ataque japonés a Pearl Harbor, que supuso el comienzo de la contienda en aquel océano; la batalla del Mar de Coral; la batalla de Midway, que marcó un punto de inflexión en la marcha de la guerra; o la gran batalla de Guadalcanal), el autor entra en el relato de esta última fase del enfrentamiento japonés-estadounidense –cuyo acto central es la batalla de Saipán, a la que De la Cámara Señán llama «la batalla definitiva»– y lo hace dividiendo el cuerpo del libro en tres partes.

En la primera de ellas, dentro de la ofensiva estadounidense a partir de 1943, encaminada a dar a los japoneses el golpe de gracia, se narran y analizan las campañas previas al choque decisivo de Saipán: islas Salomón centra-

les, Kula, Kolombangara, el golfo de Vella, Bouganville, San Jorge, Nueva Guinea, el Pacífico norte, el Pacífico central y la caída de las islas Gilbert y Marshall. La segunda parte se centra en la campaña de las Marianas, cuyo corolario fue la gran batalla de Saipán, que concluyó con la toma norteamericana del archipiélago. Y la tercera, cuyo objeto es la fase final de este capítulo de la Segunda Guerra Mundial, glosa la secuencia de operaciones que condujeron a la toma de las Filipinas y a la posterior rendición de Japón (15 de agosto de 1895, firmada el 2 de septiembre siguiente) tras el famoso lanzamiento de sendas bombas atómicas sobre Hiroshima (6 de agosto de 1945) y Nagasaki (9 de agosto de 1945).

Como tiene por costumbre, el capitán de navío retirado De la Cámara enriquece su libro con una serie de detallados y muy completos anexos. El primero de ellos hace un cotejo de las fuerzas enfrentadas, japonesas y norteamericanas. El segundo desgrana la cronología de la batalla de Saipán y de la invasión de las Marianas. El tercero ofrece un inventario de los barcos que ambos contendientes pusieron en liza en la batalla de Saipán. El cuarto hace lo propio con las fuerzas aéreas. El quinto comprende las listas de los mandos japoneses y norteamericanos, citados por orden alfabético. Y el libro termina con una cronología íntegra de la guerra del Pacífico.

Libro muy completo y bien documentado, donde amenidad e información se conjugan felizmente –como en todos los de la serie–, centrado en la última etapa de la guerra del Pacífico hasta la rendición de Japón, que puso punto final a la propia Segunda Guerra Mundial, algunos de cuyos episodios más reñidos y cruentos tuvieron por escenario aquel teatro.

GORROCHATEGUI SANTOS, Luis: *La carabela San Lesmes. El viaje más épico de la historia* (ISBN: 978-84-9199-420-6), Crítica, Barcelona, 2022, 360 páginas.

Interesante libro del investigador Luis Gorrochategui Santos sobre la *San Lesmes*, la carabela de la expedición de Loaísa a las Molucas, y acerca de lo que le ocurrió, o le pudo haber ocurrido, tras su desaparición en el Pacífico durante el desarrollo de la desafortunada empresa, sobre la que se ensañaron los elementos.

Como nos relata el autor, después de que varias expediciones españolas previas salieran a la búsqueda de las islas de las Especies navegando hacia el oeste, finalmente, la expedición de Magallanes-Elcano, habiendo salido de España con cinco naos, tuvo éxito, y una de las naves de la expedición, la *Victoria*, al mando de Elcano consiguió regresar cargada de especias. Para explotar este éxito se creó la Casa de Contratación de las Especies en La Coruña, de donde zarpó Loaísa, a finales de julio de 1525, para regresar a las Molucas con una flota formada por cuatro naos –entre ellas la *Victoria*–, además de dos carabelas –una de ellas era la *San Lesmes*– y un patache. Solo uno de aquellos barcos consiguió llegar a las Molucas: la *Victoria*. Los demás,

debido a los temporales y a otras circunstancias, pasaron por las diferentes vicisitudes descritas en el libro. Y la *San Lesmes* desapareció.

La carabela permaneció en el olvido hasta que, en 1929, en el atolón de Amanu, de las islas Tuamotu (Polinesia Francesa), aparecieron unos cañones y unas piedras que no se correspondían con la litología de la zona. El hallazgo dio mucho que hablar. Tras el estudio de la naturaleza y forma de las piedras y de la forja y características de los cañones, y teniendo presentes datos como los naufragios habidos o las listas de barcos desaparecidos en la zona, se llegó a apuntar que dichos cañones podían haber pertenecido a la *San Lesmes*, y las piedras, haber formado parte de su lastre.

Posiblemente, la carabela varó y, para reflotarla, la tripulación tiró al agua algunos cañones y piedras de lastre. Luego, el barco, con parte de su gente –porque iba sobrecargado–, prosiguió viaje en busca de algún puerto donde reparar. A partir de aquí, manejando fuentes de diversa naturaleza (arqueológicas, etnológicas, museísticas), relatos provenientes de la tradición oral, datos lingüísticos (palabras y giros de raíz castellana, e incluso gallega, de uso en la zona), genéticos, fenotípicos, históricos (otros viajes, movimientos migratorios), técnicos (artes de construcción de barcos), aportaciones de otras expediciones y, por supuesto, estudios precedentes sobre el tema, el autor, barajando varias hipótesis de trabajo, traza una posible derrota de la *San Lesmes*. En el curso de esta derrota, tras dejar atrás Amanu, la carabela seguramente pasó por el atolón de Anaa y la isla Raiatea, y pudo haber llegado hasta Nueva Zelanda. Y, seguramente, en todos estos puntos quedó alguna de su gente, cuyos descendientes es plausible que se extendiesen por las islas de la zona y llegaran hasta Tahití o la isla de Pascua.

Por último, son de destacar, como valor añadido de la obra, los interesantes apuntes que recoge acerca de otras grandes expediciones por esas latitudes, como las de Mendaña, Quirós, Bouganville, James Cook, Mourelle y un largo etcétera.

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *La Armada española en Filipinas, 1770-1900* (Depósito Legal: M-1052-2018), tomo I: *Estudio histórico*; tomo II: *Corpus documental*, Librería Náutica Robinson, Madrid, 2018, 496 páginas (t. I), 297 páginas (t. II).

Amplio y muy completo estudio sobre la Armada española afecta a Filipinas en el periodo acotado por el título (1770-1900), dividido en dos tomos: el primero de ellos, una crónica histórica, y el segundo, una colección de documentos relativos al asunto de la obra. Se trata de dos volúmenes de magnífica presentación (el primero de ellos, generosamente ilustrado) y gran formato, encuadernados en tapa dura.

El primer volumen, como es de rigor, arranca con una sección introductoria que enmarca el tema de la obra y aporta al lector las claves contextuales precisas: trasfondo geográfico, religioso y cultural, y antecedentes históricos

(descubrimiento, viajes, Tornaviaje, Galeón de Manila, expediciones, piratería, naufragios, gobiernos, astilleros, construcciones defensivas, presencia británica, Real Compañía de Filipinas, Álava y su escuadra, comandancia naval, problemas con la Hacienda, etc.)

Dentro del relato histórico de la obra, las luchas habidas contra los piratas de Joló ocupan un lugar destacado, al igual que los enfrentamientos, tomas y conquistas (de fuertes, localidades e islas), buques, apresamientos, arsenales, carenas de barcos, naufragios y planes de defensa. Los hechos acaecidos desde 1885 hasta la guerra hispano-norteamericana de 1898 merecen una atención especial, con un repaso a los antecedentes del conflicto y una pormenorizada relación de las actividades desarrolladas durante su preparación. El punto culminante de esta sección es el combate de Cavite del 1 de mayo de 1898. El bombardeo de la escuadra norteamericana del almirante Dewey a la fuerza española de Montojo es narrado con todo lujo de detalles, siguiendo una cronología por horas que abarca desde las 20:00 del 30 de abril hasta las 19:00 del 1 de mayo. Remata esta parte con las consecuencias de dicho combate y la labor desarrollada por la Compañía Liquidadora.

El tomo se cierra con seis interesantes anexos relativos a los buques construidos en Cavite y otros astilleros filipinos, las reparaciones y trabajos llevados a cabo en el astillero caviteño, los gobernadores de Filipinas y lo ocurrido a las unidades menores tras la batalla de Cavite, además de insertar un glosario, una extensa bibliografía y un par de índices, uno onomástico y otro de buques.

La detallada crónica del primer tomo tiene un complemento ideal en el corpus del segundo, el cual, tras una descripción del puerto de Cavite, recoge una miscelánea de 89 documentos donde el lector (y, sobre todo, el investigador) encontrará tratados, tensiones con Inglaterra, reuniones, informes, instrucciones, edictos, cartas, órdenes, notificaciones, proyectos, propuestas y muchos asuntos más, para terminar con el tratado de cesión del archipiélago a los Estados Unidos.

En definitiva, Alejandro Anca nos recuerda qué significaron las Filipinas para España; y, dentro de este gran fresco histórico que abarca dos siglos, brilla con luz propia la encomiable labor desarrollada por la Armada en aquel importante capítulo de la historia de España, así como el esfuerzo de muchos héroes anónimos, la mayoría marinos, para mantener el archipiélago bajo la soberanía efectiva de la Corona. Esos valientes, como subraya el autor, gracias a su bravura y tesón fueron capaces de sobreponerse a todo tipo de carencias –debidas a la distancia, el olvido, la mala administración y la desidia– hasta 1898, cuando terminaron estrellándose contra una de las marinas de guerra más poderosas del mundo: la US Navy.

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

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. Con el envío de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, el nombre del autor o autores, la dirección de correo electrónico, así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además, un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos. También se deberá incluir un breve resumen del artículo de 10 líneas máximo, tanto en castellano como en inglés, así como un máximo de cuatro palabras clave en ambos idiomas.

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

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

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

Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

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.)
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde), y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español deberán escribirse en letra cursiva.
- 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 alfabetizará 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.



	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
			SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
			SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

