

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIII

2015

Núm. 129

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIII

2015

Núm. 129



CONSEJO RECTOR:

Presidente: José Antonio González Carrión, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: César Goday Buján, capitán de navío.

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

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Antonio Contreras Fernández, capitán de navío, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Historia; Juan de la Herrán Vidaurrázaga, coronel de Intendencia, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es



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

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2015.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

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

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X.
NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).
NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL	7
<i>Misión Nootka 1789. El diario de viaje de fray Francisco Miguel Sánchez</i> , por Bárbara Palomares Sánchez	9
<i>Unas anotaciones sobre la construcción y botadura del crucero Emperador Carlos V</i> , por Francisco Font Betanzos	35
<i>La oposición al plan naval de Maura. La ley de 7 de enero de 1908</i> , por David Rubio Márquez	55
<i>La batalla de Rande (ría de Vigo, 1702), última derrota de una Flota de Indias</i> , por Yago Abilleira Crespo	69
<i>El teniente general Benito Antonio Spínola y Moro, marqués de Spínola, y su mando al frente del Departamento Marítimo de Cartagena de Levante (1753-1761). Apéndice documental</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	79
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	101
La historia vivida: <i>La Sociedad Española de Construcción Naval</i> . Noticias generales.	
Documento: <i>A propósito de Nootka</i>	113
Recensiones:	125

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Bárbara Palomares Sánchez es licenciada en Historia del Arte, diplomada en Estudios Avanzados, máster en Gestión Cultural. En la actualidad está cursando un MBA y realizando su tesis doctoral sobre el tema de que se ocupa el artículo que firma en este número. Fundó la empresa Iprya Ars, dedicada a la investigación histórica aplicada a proyectos de restauración del patrimonio arquitectónico. Ha sido redactora de la revista *Ars Sacra*, dirigió el proyecto Tagus Universalis Internacional y en su haber cuenta con varios artículos de investigación publicados en revistas especializadas y con diversas participaciones como conferenciante en congresos. Actualmente trabaja como investigadora *free lance* y está desarrollando una empresa de gestión de contenidos culturales. Tiene tres libros publicados: una novela titulada *El viaje de un sueño* (2007) y dos libros de investigación histórica, *Antigua sinagoga de Santa María la Blanca. Teoría y práctica de la restauración* (2010) y *OSRAM. Un siglo de luz* (2014).

Francisco Font Betanzos es doctor en Náutica y Transporte Marítimo por la Universidad de Cádiz, a través del programa Náutica y Tecnologías para la Defensa. Capitán de la marina mercante, navegó en distintas compañías: Campsa, Cepsa, Repesa, Cofruna, Empresa Nacional Elcano, Trasmediterránea..., naviera esta última a la que consagró veinticinco años de su vida laboral, diecisiete de ellos como capitán. Particularmente reseñable es su participación en las operaciones de evacuación del Sáhara Español, a bordo de los buques *Ciudad de La Laguna*, *Villa de Agaete* y *Ciudad de Huesca*. Colaborador de la *Revista General de Marina*, ha aportado al acervo de esta publicación periódica diversos artículos sobre la Compañía Trasmediterránea y sus buques.

David Rubio Márquez es licenciado en Geografía e Historia y diplomado en Estudios Avanzados en Geografía de España (UAM) y en Historia Contemporánea de España (UNED). El 11 de noviembre de 2014 defendió su tesis doctoral, «El regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1898-1909)», realizada bajo la dirección de Susana Sueiro Seoane. Entre los tres miembros del tribunal examinador figuraba el doctor Agustín Ramón Rodríguez González, gran conocedor del mundo naval español. Profesor de enseñanza secundaria desde el 1 de octubre de 1989, a día de hoy ejerce su tarea docente en el IES Las Lagunas, de Rivas-Vaciamadrid. Es autor de los artículos «Ochenta años del Programa Naval Cornejo» (*Fuerzas de Defensa y Seguridad*, núm. 356), «Cien años de la Ley Ferrándiz» (ibídem, núm. 367), «Los cañoneros del Plan de Escuadra de 1908» (*Revista General de Marina*, tomo 264) y «La denuncia de prevaricación como forma de desgastar a un gobierno: el caso de Juan Macías del Real» (*Espacio, Tiempo y Forma. Revista de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED*, núm. 26).

Yago Abilleira Crespo es licenciado en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Vigo. Gran apasionado de la historia naval, y especialmente de los naufragios, ha publicado el libro *Los galeones de Vigo* (Vigo, 2005), así como numerosos artículos sobre diversos barcos hundidos y las correspondientes expediciones de buceo. Es miembro de la Real Liga Naval Española, institución que le otorgó la Medalla al Mérito Cultural por su labor en la difusión del patrimonio sumergido. También ha participado en varias campañas de arqueología submarina en las Cíes, Cangas del Morrazo, Finisterre y la costa de Lugo. En 2011 formó parte del Proyecto *Ragazzona*, que buscó en la ría de Ferrol restos del pecio de este buque, el mayor de los que conformaron la Gran Armada de 1588.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro y doctorando en Logística y Tecnologías para los Sistemas de Defensa por la Universidad Politécnica de Cartagena (Murcia). Actualmente dirige el Aula Comandante Villamartín, así como las Jornadas de Cultura de Defensa y de Historia Militar que dicha institución organiza anualmente. Es autor, entre otras obras, de *Aproximación a la historia militar de*

Cartagena. El gobierno de la plaza (1700-1996), La Artillería en Cartagena (1503-2003), Antonio de Escaño García de Cáceres (1752-1814), Antonio Barceló y Pont de la Terra, de patrón de jabeque-correo a teniente general de la Real Armada, Juan López Pinto (1788-1831). La romántica lucha por la libertad y La Guerra de la Independencia en Cartagena (1808-1814). Gómez Vizcaíno es colaborador en varias revistas nacionales relacionadas con la historia militar.

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

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

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

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

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

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

NOTA EDITORIAL

EN el siglo XVIII, los derechos territoriales españoles sobre la costa noroeste de América del Norte empezaron a ser cuestionados por la presencia en el Pacífico de colonizadores británicos y el establecimiento de asentamientos de comerciantes de pieles rusos. Para reafirmar la soberanía de España sobre lo que hoy son las costas de Canadá y Alaska, en el período 1774-1793 fueron enviadas a la zona diversas expediciones colonizadoras. En una de ellas, que recaló en Nootka, se centra el primero de los trabajos incluidos en el presente número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, en el que, entre otros artículos que esperamos sean de interés para nuestros lectores, ofrecemos un diario del viaje realizado a aquel territorio en 1789, en el que también se centra la sección fija Documento.

En otro orden de cosas, haciéndonos eco de las distintas actividades que se desarrollan en el ámbito de la historia y la cultura naval, informamos a nuestros lectores de que el pasado 15 de abril se inauguró en el Museo Naval de Madrid la exposición temporal *Hombres de mar, barcos de leyenda*. La muestra, que estará abierta al público hasta el 15 de julio próximo, se articula en torno a 11 barcos emblemáticos, unos reales y otros de ficción, a propósito de los cuales se ofrecen diversas historias sobre la mar, los marinos y la navegación, historias cuyo espacio cronológico abarca más de treinta siglos.

Finalmente, recordamos a nuestros lectores que se ha editado un nuevo índice de la REVISTA, que abarca desde el número 101 hasta el 125, ambos inclusive. Estos índices son de gran utilidad para los historiadores, investigadores y estudiosos de la historia naval española, pues permiten la fácil localización de los artículos (por títulos, materias o autores), las ilustraciones y las secciones fijadas publicados.

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

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

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

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

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

Número de ejemplares que desea

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

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a:

publicaciones.venta@oc.mde.es, el justificante de pago.

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

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

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

Apellidos y nombre:

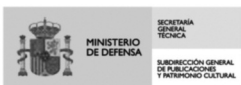
N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



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

MISIÓN NOOTKA 1789. EL DIARIO DE VIAJE DE FRAY FRANCISCO MIGUEL SÁNCHEZ (*)

Bárbara PALOMARES SÁNCHEZ
Licenciada en Historia del Arte

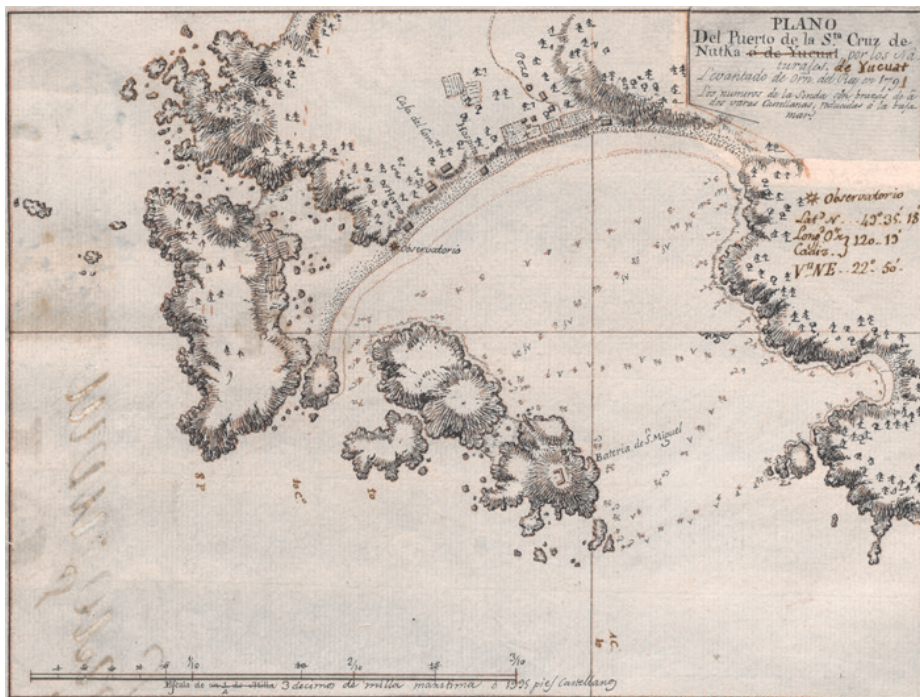
Resumen

El artículo que aquí se presenta versa sobre el diario que el misionero franciscano Francisco Miguel Sánchez llevó durante su viaje a San Lorenzo de Nootka. Fray Francisco fue integrado en la expedición que en 1789, comandada por el alférez de navío y piloto primero Esteban José Martínez, se envió a esas latitudes con el fin de tomar posesión oficial de aquellas tierras, frenar el avance ruso y británico y llevar la fe católica a los confines más septentrionales del imperio español.

Palabras clave: Nootka, la *Princesa*, expediciones.

CUANDO, en 1789, el franciscano Francisco Miguel Sánchez —perteneciente al Colegio Apóstolico de San Fernando (México), encargado del programa de *Propaganda Fide*, concebido para propagar la fe católica en las tierras de misión— fue seleccionado junto a tres compañeros más del Colegio para embarcarse en la expedición de Esteban José Martínez, no era cumplidamente consciente de la entidad de la empresa que se les había encomendado: llevar la fe a los confines más septentrionales del imperio español, una tarea ardua y compleja que supieron desempeñar con gran solvencia. Su detallado y minucioso dietario, empezado en el instante mismo en que se le notifica su misión y terminado al concluir esta, constituye un extraordinario documento de primera mano sobre el desarrollo de esta expedición.

Pero el diario en cuestión es también un instrumento fundamental para advertir el rol que debían desempeñar los franciscanos en todas las misiones evangélicas en Nueva España. Su papel no se reducía a evangelizar a los indígenas en los territorios conquistados; debían asistir en la fe católica a la tripulación, desde celebrar la eucaristía, socorrer en la enfermedad y en la muerte, hasta velar por la paz durante la travesía. Pero también cumplían un



Carta náutica del puerto de Santa Cruz de Nutka (Canadá), 1791. Levantado por orden del Rey en 1791. Archivo del Museo Naval (Madrid), MMN 2-D-1.

papel primordial como «protagonistas» cardinales en la toma oficial de posesión de un territorio, pues de toda marca nueva se tomaba solemne posesión con una ceremonia religiosa.

El diario de fray Francisco Miguel Sánchez describe con precisión cuanto aconteció en aquella primera expedición de 1789 con el fin de ocupar el puerto de Nootka, el establecimiento más septentrional del imperio español.

Tras el análisis del artículo que nos ocupa descubriremos cómo discurrió el fascinante viaje que este misionero franciscano recogió en su «cuaderno de bitácora» bajo una luz diferente: desde la óptica de la fe.

Iniciamos el recorrido hacia Nootka retrotrayéndonos a 1789 y embarcándonos en la expedición de Esteban José Martínez de la mano de fray Francisco Miguel Sánchez.

La expedición a Nootka de Esteban José Martínez (1789)

Tal vez sea esta una de las misiones a la zona más desconocidas, pero no por ello resulta menos apasionante. Su destino fue las frías aguas del Pacífico

norte, en la actual provincia canadiense de Columbia Británica, en la isla de Vancouver (Canadá).

Los comienzos de esta misión y del conflicto derivado de ella se remontan al famoso tratado de Tordesillas y a la no menos célebre bula menor *Inter caetera*, de 1493, la cual, tomando como referencia un meridiano situado 370 leguas al oeste del archipiélago de Cabo Verde, disponía que todos los territorios descubiertos y por descubrir al oeste del mencionado meridiano serían propiedad de los reyes de Castilla.

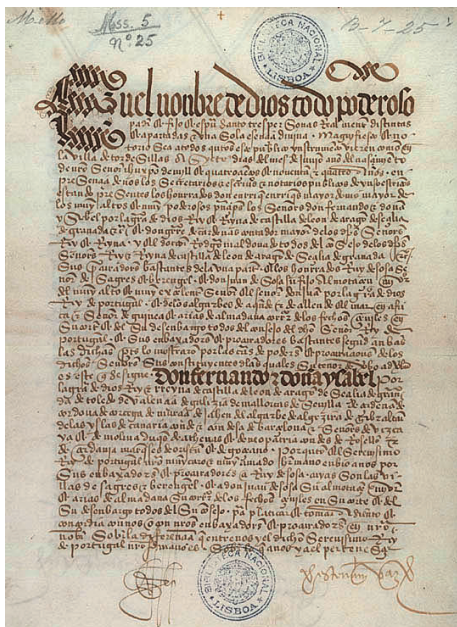
En 1513, Vasco Núñez de Balboa divisó por primera vez para los europeos el denominado Mar del Sur, actualmente conocido como océano Pacífico, tierras que reclamó, según lo establecido en la bula de 1493, para la corona española. Pero la misión de fray Francisco Miguel Sánchez se emplaza cronológicamente mucho después, a finales del siglo XVIII, cuando sobre los confines del imperio español se cernía una amenaza rusa y británica. Ante esta amenaza, el rey Carlos III y su sucesor, Carlos IV, comenzaron a enviar, entre 1774 a 1795, una serie de expediciones rumbo al extremo norte, hacia la franja costera hoy correspondiente a Canadá y Alaska, para frenar el avance ruso y británico y establecer la autoridad española en el Pacífico septentrional.

Tras estas primeras expediciones se abrió un paréntesis hasta 1788, año en que Esteban José Martínez y Gonzalo López de Haro comandaron una nueva campaña. En junio de ese año la expedición alcanzó la isla de Kodiak, donde por primera vez se obtendría noticia cierta de las andanzas comerciales rusas por la zona. Súbditos del zar habían establecido un pequeño asentamiento en Nootka y, lo que era más grave, no habían sido pioneros en ello, sino que se habían aventurado hasta esas latitudes extremas siguiendo a los ingleses, cuyos mercantes habían empezado a surcar aquellas gélidas aguas con anterioridad.

Confirmadas las sospechas, Carlos III (1) ordenó una cuarta expedición, con el designio de ocupar el puerto de Nootka y, de ese modo, frenar el avance ruso y británico. Fue así como, en 1789, se hacían a la mar, bajo las órdenes de Esteban José Martínez, la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, conocida como la *Princesa*, y el paquebote *San Carlos*, alias el *Filipino*. Las instrucciones de los expedicionarios eran claras: debían identificar cuántos puestos rusos había establecidos y dónde se hallaban; explorar bahías con el fin de abrir nuevas rutas comerciales; tomar posesión de aquellas tierras en nombre del rey Carlos III y, ante todo, abstenerse de realizar maniobra alguna que pudiera provocar conflictos con los rusos u otros navíos de diferente nacionalidad.

Integraban la expedición 28 soldados, dirigidos por un sargento y dos cabos. Entre la tripulación, a bordo de la fragata *Princesa*, se encontraba el artífice de este diario, el misionero franciscano fray Francisco Miguel Sánchez:

(1) El rey Carlos III había fallecido el 14 de diciembre de 1788, pero las noticias de su muerte no llegaron hasta meses más tarde.



Página original del tratado de Tordesillas. Biblioteca Nacional de Lisboa. Imagen de dominio público.

«Para dar principio a estas Noticias debo advertir que para el fin de establecer la Fe Católica en Nuca salimos del Colegio Apostólico de San Fernando de Méjico, cuatro religiosos que son: el Reverendo Padre Predicador, Dr. Severo Patero [Paler] natural de Extremadura, Rafael J.S.P. fray Lorenzo Socies [Socier], mallorquín, el Reverendo Padre fray José Espí, valenciano y yo fray Francisco Miguel Sánchez, castellano viejo de los Padres acabados de referir, los que emprendimos nuestro viaje para San Blas, día 30 de Diciembre del 88.

»Habiendo llegado al Puerto de San Blas, y descansado en él algunos días, nos embarcamos el 17 de Febrero del 89, mas por no permitirlo el viento no salimos del Puerto, hasta el 19 de dicho mes. Desde este día seguimos nuestra navegación con toda felicidad, aunque perdiendo bastante

tiempo, por lo pesado del paquebote *San Carlos* que venía en nuestra conserva y éste andaba menos que nuestra fragata. El día 7 de marzo, por estar el paquebote en buena distancia, y el viento casi en calma mandó nuestro Comandante D. Esteban José Martínez, echar el bote al agua, a fin de que el Padre capellán y religiosos P. fray Lorenzo y Padre fray José, nos acompañasen a la mesa, la cual concluida se volvieron a su destino. Esta misma ceremonia (o mejor decir convite) se repitió el día del Patriarca Nuestro Sr. San José» (2).

La *Sacra Congregatio de Propaganda Fide* y el Colegio Apostólico de San Fernando (México)

La *Sacra Congregatio de Propaganda Fide* (Sagrada Congregación para la Propagación de la Fe) (3) fue fundada en 1622 por el papa Gregorio XV,

(2) «Diario de viaje de fray Francisco Miguel Sánchez hacia Nuca (1789). Historia compuesta de todo lo acaecido en la expedición hecha al Puerto de Nuca, año 1789». Archivo del Museo de Naval (Madrid), Ms. 2128, 1789.

(3) Desde 1982, este órgano de la curia romana se denomina oficialmente Congregación para la Evangelización de los Pueblos. (*N. del E.*)



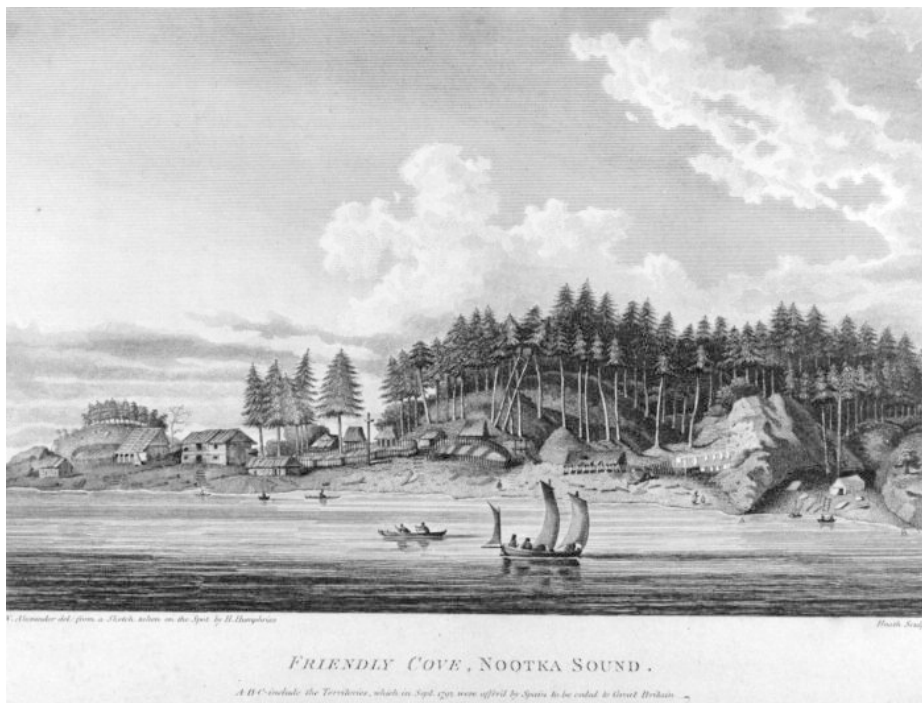
El cuartel general de la *Propaganda Fide* en Roma, encargado por Antonio Barberini. Imagen de dominio público.

quien puso bajo la jurisdicción de este dicasterio todas las tierras de misión, es decir, aquellas aún no evangelizadas. La *Propaganda Fide* tenía asignada en exclusiva la organización de la actividad misionera de la Iglesia, para lo cual estableció en las tierras de misión una suerte de red de colegios apostólicos cuya finalidad era, principalmente la divulgación del Evangelio y la educación en la fe católica.

A esta red pertenecía el mejicano Colegio Apostólico de San Fernando, que hasta su disolución en 1860 sería el más importante centro de irradiación misionera, durante el siglo XVIII, de toda la antigua provincia de Nueva España. De ahí partiría, como expone el diario, el padre Francisco Miguel Sánchez. Fundado en 1734 para favorecer las misiones cristianas entre los naturales de la América hispana y de Nueva España aún no evangelizados, a este objetivo prioritario añadía el de, mediante la educación, mantener viva la fe entre las poblaciones ya cristianizadas, así como dar a los misioneros una formación adecuada para ejercer con diligencia su labor apostólica.

La misión

La principal función que debían desempeñar estos monjes franciscanos era poner en práctica el proyecto que les había encomendado el Colegio Apostólico de San Fernando, tarea que se vislumbraba compleja, al igual que todas las asignadas a la expedición en la que se embarcaban. Esa sería su ocupación en destino, una vez que hubiesen pisado tierra y tomado posesión del puerto de



George Vancouver en Friendly Cove hacia 1791. Imagen de dominio público.

Nootka. Pero previamente, durante la travesía, debían ayudar a bordo a los capellanes en las funciones propias de su ministerio.

Igualmente, en su condición de hombres de Dios, respondían con solicitud evangélica siempre que eran requeridos para terciar en los inevitables conflictos que se suscitaban a bordo o una vez en tierra, como más de una vez sucedió.

Valores

Los cuatro franciscanos eran conscientes de embarcarse en una empresa que difería sustancialmente del objetivo principal de la expedición, si bien una y otro tenían un propósito común: establecer en Nootka un asentamiento para la Monarquía ante la amenaza de otras naciones y afianzar el cristianismo en las posesiones hispanas de ultramar.

Ambos cometidos estaban indisolublemente unidos. Política y religión componían un todo indivisible, y la religión católica era consustancial al ser español, así que todo dominio del Imperio, por más que se hallase en ultramar, debía abrazar esa misma fe. Así pues, en las expediciones realizadas para la

exploración de nuevos territorios, junto a los intrépidos marinos y los capellanes principales, siempre figuraba un grupo de misioneros.

Con este designio, la misión en Nootka debía recopilar toda la información posible sobre el lugar y sobre los naturales, en cuyas costumbres, estilo de vida o nivel de conocimiento de Dios debía indagar. La evangelización y educación de la población autóctona se acomodaría a la información así recabada, por cuanto, si bien no solo se proyectaba educar en la cristiana fe, sino hacer de ellos españoles a carta cabal, enseñándoles el castellano e inculcándoles las costumbres del país, se pretendía hacerlo sin violencia, armonizándolas con las tradiciones autóctonas, hacia las que España mostraría mucho más respeto que las restantes naciones que recalaban por esas tierras, como corroborarían los propios nativos.

Pero la misión no duró el tiempo necesario para que el proyecto fraguara, y la famosa crisis de Nootka forzó a los españoles a retirarse definitivamente del territorio en 1795, cediendo el asentamiento a los ingleses.

Pasemos ya a adentrarnos en el diario de fray Francisco Miguel Sánchez, al hilo del cual desgranaremos paso a paso los avatares de la misión encomendada a estos cuatro frailes franciscanos en los confines del imperio español.

Salida del puerto de San Blas a bordo de la fragata *Princesa*

La salida del puerto de San Blas fue complicada. El tiempo provocó un retraso de dos días respecto de la fecha prevista de partida (17 de febrero), y tampoco colaboró durante la travesía hacia la costa canadiense. El 4 de abril, fray Francisco escribía en su diario al respecto:

«Nos entró un temporal sumamente recio, el que continuó hasta el veintidós del mismo mes, por cuyo motivo padecimos graves sustos, e incomodidades todo ocasionado de los fuerte balances del barco y de los muchos y repetidos golpes de agua que entraban en él, no obstante de haber puesto las diligencias posibles para defensa del agua, cerrando puertas, compuertas y escotillones, a casi todos, se nos mojaron las camas, por estar las puertas del barco, mal acondicionadas».

El invierno en el Mar del Sur septentrional es gélido y duro, por lo que era presumible que algún miembro de la tripulación cayese enfermo como consecuencia del frío, cuya dureza no sería extraño que incluso provocase algún fallecimiento, como de hecho ocurrió el 25 de abril:

«Mandó el Sr. Capitán se *estardigasen* las anclas. Por la noche se experimentaron repetidos chubascos de agua y granizo acompañado de un viento frigidísimo, cosa que maltrataba y acobardaba bastante a la gente criolla por serle este temperamento nocivo, pero se les alentaba con buenas palabras y mejores tragos de mezcal y de aguardiente.



Situación de la isla de Nutka, en la costa occidental de Canadá. Archivo del Museo Naval (Madrid), mapa MNM-0003-E-0005.

»A las cuatro de la mañana del 27 de Abril murió el sangrador de la fragata, José Jacinto de la Mota, de resultas de haberse sangrado así [a sí] mismo hallándose con un recio constipado. Y a las cuatro de la tarde el Padre capellán D. José Nava, mi compañero fray Severo Patero y yo le cantamos su vigilia y le hicimos el entierro con la posible solemnidad».

A una mentalidad moderna sin duda le chocará este relevante papel asignado a los religiosos en una expedición de conquista. Pero debemos situarnos en aquellos tiempos premodernos, anteriores a la secularización, cuando la religión impregnaba la vida social e informaba los más nimios afanes cotidianos. Los miembros de la tripulación, como todos los españoles entonces, eran devotos cristianos que cumplían escrupulosamente los preceptos rituales que de su fe se derivaban, único modo de sentirse en íntima comunión con Dios. La necesidad de procurarse la misericordia divina se acentuaba en una empresa tan aventurada como la que nos ocupa, sujeta a azares e incertidumbres sin cuento. Los fallecimientos durante estas travesías no eran inusuales — ya hemos visto al respecto el caso del sangrador oficial de la fragata, don José Jacinto de la Mota—, y para aquellas personas de acendrada religiosidad, morir sin antes haber sido oídas en confesión ni recibir cristiana sepultura después era una segura condena al castigo eterno. Así pues, la presencia de los religiosos a bordo de las fragatas era imprescindible. Y estos, por otra parte,

durante la larga travesía hasta Nootka, aparte del «cuidado de las almas» de la tripulación, a la que fijaban las horas para la oración, oían en confesión y escuchaban y daban consuelo en la tribulación, debían mediar en los conflictos que pudieran derivarse de la difícil convivencia diaria en mar abierto, así como aconsejar al capitán siempre que este se lo demandara.

Tras más de dos meses de travesía desde el puerto de San Blas, la fragata *Princesa* avistaba tierra y se detenía a unas ocho leguas de su destino, el puerto de Nootka, donde la misión encomendada comenzaría verdaderamente.

A la llegada fueron recibidos por los lugareños, intrigados por aquellos visitantes que recalaban en sus costas. Así lo relata fray Francisco Miguel Sánchez en la entrada de su diario del 2 de mayo de 1789:

«A las tres de la madrugada se avistó la tierra a distancia como de unas ocho leguas. A las 9 vino a nuestro bordo una canoa fabricada de una pieza de madera con la proa a la similitud de nuestros jabeques de Europa. En esta canoa venían tres indios pescadores, con las caras pintadas, el uno de negro y los otros dos de colorado oscuro, traían el pelo suelto y estaban vestidos de cortezas o cascaras de árboles tejidas y corchadas, el pedazo con que cubrían los hombros, pecho y brazos era como una esclavina o especie de muçeta de color pardo, y el otro pedazo con que se abrigaban parte del vientre y muslo lo traían ceñido a la cintura; En la canoa traían varios patos muertos dentro de unas espuestas; también traían varios pescados, como son pulpos, meros, arenques secos, y un lenguado como de vara y media de largo y de más de una arroba de peso. De uno y otro se les tomó cambalachando con pedazos de paño, hierro y botones amarillos de metal. Extrañamos mucho que no hacían aprecio del hierro, ni de los abalorios, pero nos causó gran novedad la legalidad que guardaban en el cambalache; pues si no les gustaba alguna cosa inmediatamente la devolvían».

Al día siguiente se aproximó a la fragata la canoa del jefe de la tribu, a quien, después de intercambiar con él regalos, el capitán Martínez invitó a subir a bordo; pero este rechazó la invitación, que en cambio sí fue aceptada por otros dos indios. Una vez a bordo, se les ofreció alimento. Como era menester, antes de iniciar la comida se bendijo la mesa y los comensales se persignaron, dando gracias a Dios por los alimentos que iban a recibir. Los religiosos instruyeron a los nativos sobre el significado del gesto ritual y les enseñaron a hacer la señal de la cruz. Finalizada la comida, se les obsequió con un pañuelo. Los nativos volvieron a sus canoas indicando a sus compatriotas que los religiosos les habían dado comida y agasajado con obsequios, lo que suscitó en los demás el deseo de subir también a bordo.

«Entre las muchas canoas, que se acercaron a nuestro barco, vino una en la que estaba un mozo como de edad de treinta años, el cual era más blanco y robusto que los otros. Este venía sentado sobre un petate y cubierto su cuerpo con una piel de nutria. De éste dieron a entender los demás indios que era su



Asentamientos en Nootka alrededor de 1790, ilustración de *A New, Authentic, and Complete Collection of Voyages Round the World...*, vol. I, por el capitán Cook. National Oceanic and Atmospheric Administration, Londres, 1790, p. 1767. Imagen de dominio público.

Rey o Capitán, el cual regaló a nuestro Comandante un cuero de nutria y un brazalete de latón de dos que traían en las muñecas y el Comandante le obsequió con un poco de paño y balleta (*sic*).

»Todos incitamos mucho a este principal o Rey, que subiera arriba, pero no fue posible el conseguirlo porque según daba a entender nos tenía mucho miedo; no obstante a puras instancias y casi repugnándolo todos los indios subieron dos a la fragata, a los que hicimos sentar; los persignamos mi compañero y yo, y les dimos de comer y un pañuelo a cada uno, y después bajaron a la canoa y a los demás tenían envidia, le enseñaban los pañuelos y le decían por señas que habían a nosotros que los P.P. se lo habían regalado. Como a los dos que subieron arriba les había ido bien, ya querían subir otros y nosotros no lo permitimos» (3 de mayo).

Llegada al puerto de San Lorenzo de Nootka

El 5 de mayo arribaban al puerto de San Lorenzo de Nootka guiados por la nao portuguesa *Macao*. Nada más dar fondo, los expedicionarios entonaron una salve a la Virgen del Rosario, patrona de la fragata *Princesa*, en agradecimiento por haber sido conducidos sin percance al final de la travesía. Un gesto que ponía nuevamente de manifiesto la importancia de las creencias entre los miembros de la tripulación, para quienes Dios era su mejor y único aliado cuando sus vidas no dependían de sí mismos:

«A las ocho de la mañana llegó a nuestro bordo el bote del paquebot de *Macao*, con siete hombres y un Piloto, el que nos sirvió de Práctico para entrar en el Puerto de Nutkca en el que dimos fondo a las once de la mañana. Después de haber dado fondo cantamos una Salve a Nuestra Señora del Rosario, Patrona de la fragata, por habernos conducido felizmente al Puerto de nuestro destino; a que siguió una salva de 15 cañonazos concluyéndose con el ¡Viva al Rey! Por tres veces; luego que los del paquebot *Macao* descubrieron la bandera de S.M. Católica, la saludaron con trece cañonazos y seguidamente vinieron a bordo de nuestra fragata, el Capitán de dicho paquebot D. Francisco José Viana, natural de Lisboa y el Sobrecargo del expresado buque Mr. William Douglas natural de Escocia, a los dos se les convidó a comer y estando sentados en la mesa, llegó el bote de la fragata *Boston*, que se halla fondeada tres leguas de distancia más adentro en lo interior del Puerto con su Comandante Juan Kendrick a dar el parabién de nuestra llegada y también nos acompañó a la mesa» (5 de mayo).

Pocos días después de la llegada al puerto de Nootka, el capitán Martínez y los religiosos fueron invitados a una importante celebración en la que se iba a imponer nombre al hijo de Macunia, el jefe de la tribu: «Después de comer fuimos a tierra y todos los de nuestra cámara acompañándonos el Capitán del paquebot D. Francisco José Viana, a casa del Capitán de la ranchería, llamado Macuina, a ver una diversión que tenían en celebración de un hijo, suyo a quien iban a ponerle nombre» (domingo 10 de mayo). El acto de imposición de nombre, por su analogía con el bautismo cristiano, captó rápidamente la atención de los religiosos, que no perdieron detalle del desarrollo de la ceremonia:

«Todos los indios de esta ranchería y de otras inmediatas concurrieron a esta función, la que se redujo a esto: se pintaron con almagre, carbón, aceite de oso u de ballena, y se llenaron de plumas, según queda dicho en el día que saltamos en tierra después se siguió un baile, para el cual pusieron en medio de la pieza al chiquillo que habían de poner nombre: este estaba vestido de una piel de nutria, y pintando de encarnado, y lleno de plumas de águila. Después comenzaron a dar vueltas alrededor de la pieza y del muchacho que estaba en el medio, todos los que danzaban tenían unos cueros de oso puestos, alrededor de la pieza y del muchacho sobre los hombros y unos palos en las manos como los que usan los danzarines o sacadineros, cuando andan encima de la maroma, y al compás de golpes, que daban con unas rajadas de leña sobre las tablas (que estos eran los instrumentos que tocaban) cantaban todos en su lengua y Macuina, su hermano Keleken, venían andando o formando círculo, y al llegar a donde nosotros estábamos daban en esta postura tres vueltas en el aire, alrededor guardando el compás de los golpes que daban con los palos y del canto o ruido que hacían con la boca. Después se pusieron en cueros porque se quitaron las pieles de oso para ponerse otras de nutria y siguieron bailando en los términos que quedan explicados, solo con la diferencia que detrás de los tres principales referidos que formaban el baile, venía un indio con el hijo de Macuina, a quien iban a poner nombre, en los brazos, y este

daba tantas vueltas cuantas daban los otros, si alguno de los tres bailarines se le caía algunas de las plumas de águila, que tenían en la cabeza, salía un indio que hacía oficio de criado con una vara larga y delgada a recogerlas para que se las volviesen a poner».

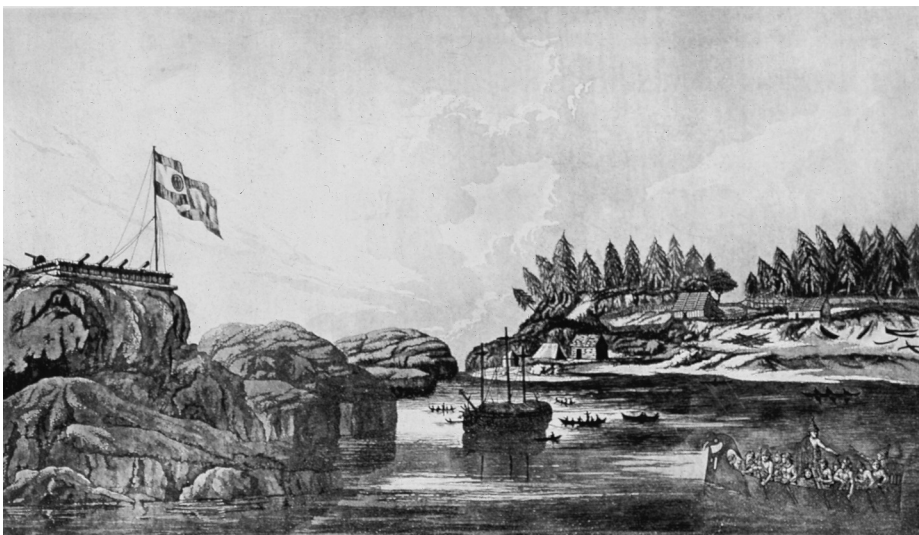
La asistencia a esta celebración les permitió conocer en profundidad las costumbres de los nativos, así como su analogía con los usos de las naciones cultas, expresado en un dato que menciona al final del relato: los regalos y donaciones que los miembros de la tribu ofrecían al hijo de Macunia. Con este acto se daba a entender que este era el futuro jefe de la tribu, algo que, comparaba fray Francisco, ocurría en «naciones cultas» como la monarquía española, cuya corona se heredaba. Dicha circunstancia facilitaría el maridaje entre ambas culturas:

«Algunos donativos, que daban los otros indios al hijo de Macuina, sus indios o criados los iban recogiendo. Estos donativos se reducían a unos pedazos de cobre, hierro, y algunas pieles y navajas, este nombramiento según pienso y por lo que me dijo el capitán de la fragata *Columbia*, se reducía además de ponerle nombre al hijo de Macuina, a darle a entender a los demás indios que al tal chiquillo lo había de tratar como a uno de los principales, por ser hijo del Rey, o capitán y que siempre que su padre faltase, el hijo tenía derecho o le pertenecía la capitanía o la corona, por lo que se infiere clarísimamente que la capitanía o corona (digámoslo así) es por herencia, como sucede en las naciones cultas y no como en otras partes como son Monterrey y Californias, que es capitán el más rico o poderoso de la ranchería».

Tras algo menos de un par de semanas asentados en el puerto de Nootka, una vez explorado el terreno y ganada la confianza de los nativos se ordenó, el 15 de mayo, la construcción del asentamiento, para lo que se dio orden de levantar un baluarte defensivo, denominado de San Miguel, en una de las zonas más estratégicas del puerto, así como una serie de casas y alojamientos para el capitán y la tripulación. También se dispuso edificar almacenes y plantar algunas huertas para abastecer el asentamiento:

«Considerando el Comandante que la mejor defensa para este puerto es la punta del islote del Norte que forma la boca o entrada de dicho puerto providencioso se empezase a trabajar, terraplenar y aplanar encima del cerro que está en dicha punta para montar los cañones, a cuyo baluarte se le puso el nombre de San Miguel, y para habitación en lo pronto de los que asisten al trabajo y cuiden la artillería que se ha de montar en el mencionado baluarte determiné se armase una tienda de campaña».

Junio fue un mes muy intenso. A los trabajos en el asentamiento, que debían rematarse ese mes, se sumaron diferentes altercados con barcos británicos, americanos y de otras nacionalidades que exploraban la zona para



Vista interior de la cala de los Amigos, en la entrada a Nootka, y baluarte de San Miguel. Archivo del Museo Naval (Madrid), BMN 04296 n° II (3224).

hacerse con el control del comercio. Un «ataque» ante el cual los españoles respondieron apresando a aquellos barcos que vulneraran la ley.

Mientras, los misioneros seguían con la labor de ahondar más en la cultura nativa, para ir introduciendo en ella paulatinamente las costumbres y tradiciones católicas, a la par que atendían los preceptos de la Iglesia en días tan señalados como el Corpus Christi, una celebración que se vio empañada con el fallecimiento del grumete Juan Reyes, a cuyos restos se dio cristiana sepultura:

«Por el día de hoy tan solemne, al salir el sol se hizo una salva de 13 cañonazos y otra de igual número a las 12 del día. A las 10 de la mañana pasó de esta vida a la otra el Grumete Juan Reyes y a las cuatro de la tarde se llevó a tierra y se le dio sepultura católica con toda solemnidad, asistiendo a esta función el Padre capellán de esta fragata y nosotros cuatro acompañados del Capitán y oficiales del *San Carlos* y del primer Piloto de la fragata D. José Tovar» (11 de junio de 1789).

El 20 de junio, de madrugada, fallecería otro marinero, cuyo cuerpo sin vida, tras las cristianas exequias, fue enterrado junto al del grumete Reyes:

«A las seis de la mañana murió el marinero Juan José Magdaleno Torres de un fuerte tabardillo. Seguidamente se le cantó una vigilia y su misa de cuerpo presente por el Padre capellán de esta fragata, y los cuatro religiosos que le acompañamos. A las cinco de la tarde se llevó el cadáver a tierra y el Padre

capellán y los cuatro religiosos le hicimos su entierro con la solemnidad posible y se le dio sepultura junto a la del difunto Reyes».

Desde ese día hasta el 24 del mismo mes, la actividad en el asentamiento fue frenética. El 24 se procedería a la toma oficial de posesión de Nootka. Acontecimiento tan solemne e importante requería el trabajo intenso y metódico de todos. En el acto, el ceremonial religioso era primordial:

«En este día estuvieron los carpinteros de la dotación de esta fragata labrando la cruz para tomar mañana (Dios mediante) la posesión. Esta cruz tiene doce varas de larga, con la inscripción que se dirá el día de mañana, esta tarde vinieron los que estaban trabajando en el puerto de Maruina en la construcción de la goleta a este puerto para asistir a la función de mañana» (23 de junio de 1789).

Llegó el gran día de la toma oficial de posesión de las tierras del Pacífico norte en nombre del rey de España. El acto se revistió de la solemnidad religiosa debida, conforme a un ritual por el que se tomaría posesión de una tierra en nombre de una monarquía que en su denominación lucía el título de «Católica»; por lo tanto, en la ceremonia se debía rendir pleitesía tanto a la Monarquía como a Dios. Fray Francisco Miguel Sánchez lo relata minuciosamente:

«A las nueve de la mañana saltó en tierra el comandante acompañado de los oficiales de capellanes de ambos buques de los cuatro religiosos misioneros y de toda la tropa de guarnición y tomó posesión el comandante de este puerto y de toda la costa en nombre de nuestro católico monarca el Sr. D. Carlos III (que Dios guarde) con las ceremonias acostumbradas, las que pondré aquí para el que las ignore, o no tenga noticia el modo de tomar posesión.

»En el nombre de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo tres personas distintas y un solo Dios verdadero que es principio hacedor y criador de todas las cosas, sin el cual ninguna buena se puede hacer, comenzar ni conservar, y porque el principio bueno de cualquiera cosa ha de ser, en Dios y por Dios y en el conviene comenzar, para honra y gloria suya en su Santísimo nombre a todos los que vieren el presente testimonio, instrumento y carta de posesión como hoy miércoles, que se contaron veinte y cuatro días del mes de junio de mil setecientos ochenta y nueve habiendo llegado esta fragata nombrada *Nuestra Señora del Rosario* (alias la *Princesa*) y el paquebot *San Carlos el Filipino* del muy poderoso, muy esclarecido y católico Sr. D. Carlos III Rey de Castilla de León, de Aragón de las dos Sicilias de Jerusalén de Navarra de Victoria: Archiduque de Austria, Duque de Borgoña de Bravante y Milán, Conde de Abipurg Tirol y Barcelona, Sr. de Vizcaya y de Molina, etc., que por mandado del Excmo. Sr. Virrey D. Manuel de Flores Maldonado Martínez de Angulo y Bodquín/r caballero del orden de Calatrava Comendador de Molinas y Liguria, Rota: Teniente General de la Real Armada Virrey Gobernador y Capitán General de N.E. Presidente de su Real Audiencia y

Subdelegado General de Correos en el mismo reino. Salió del Puerto de San Blas, uno de los de la mar del sur de la comprensión del mismo virrey-nato el día 17 del mes de febrero del corriente año para los descubrimientos siguiendo la costa de Monterrey al Norte y encargado por comandante en Jefe de esta expedición D. Esteban José Martínez, Alférez de navío de la Real Armada y estando anclado en el puerto de Santa Cruz, uno de los muchos que encierran en si el de San Lorenzo de Nutcka con la referida fragata, de su mando y paquebot *San Carlos* de su conserva habiendo desembarcado en tierra dicho comandante con los oficiales de ambos buques, la tropa de ellas, y parte de la gente del mar con los PP. capellanes fray D. José López de Nava, D. Jose María Díaz y los cuatro religiosos de San Fernando de Méjico, Fr. Severo Patero, D. Lorenzo Socies, D. José Espí y Sr. Francisco Miguel Sánchez, sacó una cruz la cual adoró de rodillas devotamente con todos los que le acompañaban y los capellanes y Religiosos entonaron un Tedeum Laudamus y concluido el cántico de altavoz dijo que en el nombre de S. M. el Rey Carlos III nuestro Sr. (que Dios guarde muchos años) con acrecentamiento de mayores estados y reinos para servicio de Dios, bien y prosperidad de sus vasallos y de los muy poderosos señores Reyes (Herederos y sucesores suyos que por tiempo fueron como su comandante de estas dichas embarcaciones y en virtud del orden e instrucciones que en su Real nombre le dio el expresado Excmo. Sr. Virrey de V.E. tomaba y tomó aprehendida y aprehendido la posesión de esta tierra donde al presente está desembarcado, la cual la ha descubierto primeramente en el año de mil setecientos setenta y cuatro y ahora nuevamente para siempre jamás en dicho Real nombre y de la Real Corona de Castilla y de León como dicho es como cosa suya propia que es, y será y que realmente le pertenece por razón de la donación y Bula del muy Santo Padre Alexandro VI Sumo Pontífice Romano, que expidió motu proprio en donación a los muy altos y católicos señores D. Fernando V y D^a Isabel su mujer, Reyes de Castilla y de León de gloriosa recordación, y a sus sucesores y herederos de la mitad del mundo, dada en Roma a cuatro de mayo de mil cuatrocientos noventa y tres, en virtud de la cual son estas tierras, pertenecientes a la dicha R. Corona de Castilla y León y como tal toma y tomo la referida posesión de estas sus dichas tierras, y sus comarcas, mares, ríos, ensenadas, puertos, bahías, golfos, archipiélagos y de éste dicho puerto de Santa Cruz, que es isla nombrada de Martínez, una de las muchas que abraza el puerto de San Lorenzo de Nutcka el cual se halla situado en la latitud Norte de 49 grados y 33 y en la longitud de 20, 18 al Oeste del Meridiano de San Blas a donde al presente se halla anclado con la referida fragata y paquebot de su mando, y las subrogaba y subrogo debajo del poder, posesión y dominio de dicha R. Corona de Castilla y León, como cosa seria propia que es, y en señal de posesión del echado mano a su espada que tenía en la cinta con ella cortó árboles, ramos y yerbas, mudó piedras, paseó los campos y playas sin contradicción alguna, pidiendo a los presentes que de ello fuesen testigos y a mi Rafael de Cañizares que soy el escribano nombrado por el comandante, en Jefe de esta expedición se lo diese por testimonio en pública forma.

»Y luego incontinentemente tomando una cruz grande a cuestras y puesta la gente de la fragata, y paquebot en orden de guerra, con fusiles y otras armas, la llevaron en procesión, cantando los referidos padres capellanes, y religiosos la letanía de rogación respondiéndole todas, y acabando la procesión dicho comandante plantó la cruz e hizo un mojón de piedras al pie de ella misma, para eterna memoria y señal de la posesión que tomaba a nombre de su Majestad Católica el Sr. Rey de las Españas D. Carlos III (que Dios guarde) de todas estas tierras, mares y sus territorios, descubiertas continuas y contiguas y puso nombre a este Puerto de la Santa Cruz, como dicho es, y luego que la cruz fue plantada la adoraron segunda vez e hicieron oración todos pidiendo y suplicando a nuestro Señor Jesucristo fuese servido, que todo esto sea, para honra y gloria de su Santo nombre, y para que nuestra Santa Fe Católica sea ensalzada, aumentada y salvada, digo sembrada la palabra del Santo Evangelio entre estas bárbaras naciones, que hasta ahora ha estado desviadas de verdadero conocimiento y Doctrina para que las guarde y libre de los engaños y peligros del Demonio y de la ceguedad en que están para que sus almas se salven y luego los capellanes y religiosos entonaron el himno *Vexila Regis* este seguidamente en un Altar que se había mandado hacer el Comandante, se celebró una Misa Cantada por el Padre capellán de nuestra fragata el Reverendo D. José López de Nava a que asistió el capellán del paquebot D. José María Díaz, y los cuatro Religiosos ya citados, siendo la primera que en esta tierra se ha celebrado a honra y gloria de nuestro Sr. Dios todo Poderosos y para extirpación del demonio, y de toda idolatría, predicó el M.R. Presidente Sr. Severo Patero (tomando por tema del sermón aquellas palabras de San Pablo en su primera Epístola a los de Corintio, firma mundi elegit deus ut cofundat forta. E hizo ver en el asunto que la omnipotencia Divina siempre se ha valido de viles instrumentos para establecer la Santa Ley y el poco aprecio que los cristianos hacemos de ella) Misionero Apostólico del citado orden de nuestro seráfico Padre San Francisco y del Colegio de San Fernando de Propaganda Fide de la ciudad de Méjico. Concluida esta función el referido Comandante para más perpetua señal de memoria y posesión hizo mondar un árbol del que se formó una Cruz gravando en ella por un lado INRI Jesu Christus, Carolus Tercius Hispaniarum, et Indiarum Rex, por el otro, años de 1774 y 1789, y estas cuatro letras mayúsculas: P.E.J.M.

»Y, para que así conste 1º firmaron el comandante y como testigos el Capitán de paquebot *San Carlos* D. Gonzalo López de Otaró, el primer piloto de Armada, D. José Tovar, los PP. capellanes, D. José López de Nava, D. José María Díez y los cuatro religiosos del referido colegio y últimamente dando fe y verdadero testimonio de todo el escribano de la expedición Rafael de Cañizares, concluida esta función formada la tropa en batalla, hizo una descarga a que correspondió la fragata con una salva de trece cañonazos, siguiendo inmediatamente el paquebot *San Carlos* y el baluarte de San Miguel con otro saludo de igual número de cañonazos. Luego que nos restituimos a bordo se hizo otra salva de igual número por fragata, paquebot y baluarte y se echó por siete

veces el VIVA AL REY, y a que asistieron varios extranjeros de la Nación inglesa y Bostonesa que repitieron lo mismo.

»Al mediodía, se les sirvió a la oficialidad, capellanes, religiosos de ambos buques y a los Oficiales de la fragata *Boston* y de la balandra inglesa una comida espléndida y concluida esta, se brindó a la salud de N.C.M. por el Comandante, Oficiales y extranjeros a que se siguió una salva de igual número de cañonazos que los anteriores por las dos embarcaciones y baluarte y se volvió a repetir el viva al Rey por la tripulación de la fragata por dos veces. La escritura de posesión se introdujo en una botella bien tapada con brea y se enterró al pie de un pequeño cerro de piedra que está en la playa, desde el cual cerro demoraba la punta de Santa Clara al Noroeste, 4 al Este, la de San Ignacio al N.NE y la de San Francisco al NE., 4 al Norte todo de la aguja» (24 de junio de 1789).

Ese mismo día comenzaba la misión apostólica de los cuatro religiosos:

«En este día se recibió a bordo un indio como de edad de seis o siete años, el cual compró el Capitán Americano a uno de los principales de la ranchería más inmediata el que se entregó a los RR.PP. Misioneros, para que lo bauticen y enseñen las obligaciones de cristiano» (lunes 29 de junio de 1789).

Los meses de verano discurrieron con normalidad para la vida religiosa en el puerto. Los misioneros prosiguieron con su actividad evangelizadora y documentándose sobre los usos y costumbres de los indígenas, tratando de hermanarlos con los cristianos a fin de que estos fueran arraigando entre ellos sin violencia. Pero, entretanto, en el puerto se estaban sucediendo una serie de acontecimientos que alterarían los planes de la expedición y acabarían derivando en la famosa crisis de Nootka.

Durante el tiempo que la expedición, como dijimos anteriormente, una serie de fragatas con bandera extranjera (principalmente americanas y británicas) estuvieron rondando el asentamiento con el fin de mantener el comercio de pieles en esa área, pero el capitán Martínez lo impidió apresando a aquellas naos que vulneraran la ley o que no tuvieran en regla los papeles que les autorizasen a surcar esos mares. En este contexto, es de reseñar el apresamiento de dos barcos ingleses: el *Argonauta*, el cual, tras ser restaurado, se despachó hacia San Blas con indicaciones para el virrey sobre lo que estaba aconteciendo en Nootka y cómo se estaba procediendo al respecto, y el *Princess Royal*, que tras desobedecer las órdenes del capitán Martínez de alejarse del puerto y abandonar sus intenciones comerciales, volvió a Nootka. Así las cosas, no quedó otra opción que apresarse al barco y retenerlo contra su voluntad, algo que hizo estallar la ira del gobierno británico contra la monarquía española y fue el detonante de la famosa crisis de Nootka. El *Princess Royal* también fue restaurado y se ordenó su salida rumbo a Monterrey con el mismo fin de informar al virrey de la complicada situación que se vivía en Nootka.



Captura del capitán Colnett, en el paquebote *El Argonauta*, durante la crisis de Nootka en 1789. *The Centennial History of Oregon (1811-1912)*. Imagen de dominio público.

Pero a finales de julio, procedente de San Blas, llegaba al puerto la fragata *Aránzazu*, que traía provisiones para el asentamiento y malas noticias: el rey Carlos III había fallecido meses antes; por consiguiente, el virrey Flores ordenaba partir de Nootka antes del invierno, intentando amortiguar la crisis iniciada con el apresamiento de los barcos británicos. Una vez conseguido el apaciguamiento con una nueva expedición, capitaneada por Francisco de Eliza, retomar el asentamiento y establecer una nueva estrategia en esa área del Pacífico norte.

Salida para Monterrey acompañando a la fragata *Princess Royal*

Fray Francisco Miguel Sánchez, sin ser consciente de lo que le iba a acontecer, subía a bordo del paquebote *San Carlos* junto al padre Jose Díaz, capellán del mismo, con destino a Monterrey. Su cometido era acompañar a la *Princess Royal* hasta dicha ciudad e informar de la situación en Nootka, como dijimos anteriormente. Pero la misión, en principio sencilla, se complicó de tal forma que, el lunes 27 de julio de 1789, fray Francisco Miguel Sánchez diría adiós por siempre al puerto de Nootka:

«A las nueve de la mañana me fui a bordo del paquebot *San Carlos* para ir a Monterrey a dar un paseo en compañía del Padre Jose Díaz, capellán de dicho paquebot, y a las 10 del día nos hicimos a la vela llevando en nuestra conserva hasta la altura de Monterrey a la balandra prisionera llamada la *Real Princesa*. Por ser el viento contrario dio fondo a las 8 de la tarde en 41” brazas pp. 44 de agua como a distancia de dos leguas del Puerto donde habíamos salido».

El viaje, fuera de alguna pequeña inclemencia meteorológica, se saldó sin incidentes, y el 10 de agosto por la noche arribaban al puerto de Monterrey. El día 11 saltaban jubilosos a tierra: «A las 9 de la mañana saltamos a tierra los tres de cámara a fin de visitar al Señor Gobernador D. Pedro de Fages el que nos hizo una salva de 7 cañonazos al entrar en el Presidio».

Desde ese momento, fray Francisco Miguel inicia un recorrido de visita por las misiones de la zona, a fin de sopesar las diferencias y similitudes entre los naturales de Monterrey y los del Pacífico sur, y juzgar en qué medida el modelo de gobierno que ofrecen las misiones novohispanas es extrapolable a Nootka.

El 18 de agosto se celebró una misa solemne en San Carlos, como muestra de gratitud hacia los franciscanos por su celo misionero en Nootka:

«En este día se cantó en la Misión de San Carlos una Misa Solemne a N.^a S.^a del Carmen por la felicidad de la expedición a la que asistimos los tres de cámara del paquebot *San Carlos*. A la una y media de la tarde salí de dicha Misión para la de Santa Clara con el fin de explayarme un poco, y de tomar una medicina. Noticia de estas tierras e informarme a que se reduce el trabajo de los PP. Misioneros del Apostólico Colegio de San Fernando que habitan entre los neófitos de esta nueva conquista espiritual. La Misión de Santa Clara dista del Presidio de Monterrey 24 leguas las que caminé en compañía del Tte. del Presidio de San Francisco Dn. José Arguello».

Dos días tardaron en recorrer las 24 leguas que separaban la misión de San Carlos en Monterrey de la de Santa Clara, adonde llegaron el 20 de agosto: «A las 8 de la mañana llegué a la Misión de Santa Clara, regocijándome en gran manera los RR.PP. fray Tomás de la Peña, fray Pedro Cambón y fray Diego Narváez los cuales deseaban verme e informarse de todo lo acaecido en la expedición que acabamos de hacer al Puerto de San Lorenzo de Nootka».

Estando en la misión de Santa Clara, recibió comunicación de la llegada al puerto de San Francisco de la fragata *Aránzazu*, que traía de Nutka las negativas noticias anteriormente mencionadas, es decir que la expedición debía retirarse de San Lorenzo antes del invierno:

«A las dos de la tarde llegó a esta Misión de St.^a Clara el correo del Puerto de San Francisco con la noticia de haber el día antecedente fondeado en el referido Puerto la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu* mandada por el Alférez de navío D. Jose de Cañizares que venía del Puerto de Nutkca (*sic*) al que



The *MISSION* of *ST. CARLOS*, near *MONTERREY*.

«La Misión de San Carlos, próxima a Monterrey, en 1792», ilustración de *A Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Round the World* por el capitán George Vancouver. Imagen de dominio público.

había ido a conducir una orden del Excmo. Sr. Virrey de V.E. para que D. Esteban José Martínez Alférez de navío y Comandante en Jefe de la expedición dirigida al Puerto de Nootka se retire con toda la expedición al Departamento de San Blas a fines del presente año» (27 de agosto).

Esta noticia generó incertidumbre entre los miembros de la expedición que se encontraban en Monterrey, como fray Francisco Miguel Sánchez, quien por ello abandonó Santa Clara para ponerse al servicio del capitán del buque: «A las 8 de la mañana salí de St.^a Clara para Monterrey a donde llegué sin la menor novedad el día siguiente a las 2 de la tarde y a las 4 me retiré para la Misión de San Carlos en la que permanecí en compañía del Padre capellán del paquebot hasta el 17 de septiembre» (30 de agosto).

Esa fecha, el 17 de septiembre, era la estipulada para la partida, nuevamente, hacia Nootka. Días antes de la salida, el padre presidente de la misión de San Carlos invitó a fray Francisco a quedarse en tierras de California para ayudar a la misión evangelizadora de aquella zona, ofrecimiento que nuestro fraile aceptó gustoso siempre que tuviera permiso del capitán, ya que él perte-

neecía a otra misión y no podía abandonarla sin autorización de sus superiores; por ello, el padre presidente, fray Fermín Franco de Lausen, se dispuso a solicitar, sin mucho éxito, al capitán del paquebote *San Carlos* que fray Francisco Miguel Sánchez se quedara con ellos:

«Este día habiendo venido a la Misión de San Carlos el Capitán de paquebot D. Gonzalo López de Haro le suplicó el Padre presidente Fr. Fermín Franco de Lasuen se permitiese el que yo quedase en estas tierras manifestándole para esto la necesidad de operarios en la conquista espiritual de los neófitos y la poca necesidad que había para que yo volviese a Nutkca en el supuesto de que ya había orden del Excmo. Virrey para que la expedición se retirase a San Blas y al buque que volvía a Nutkca tener su capellán.

»A esta súplica respondió el Capitán del paquebot lo siguiente: El Padre Sánchez se embarcó para la expedición por orden del Sr. Virrey, por lo que no puedo dejarle hasta estar ésta concluida. Que dejar a Padre en estas tierras puede tener algún sentimiento con el Comandante de la expedición. Además (dijo) yo no puedo dejar al Padre sin tener orden de su Exc^a. y del guardián del Colegio de San Fernando. Muéstrame V.R. esta orden y entonces se quedará el Padre si fuese su gusto porque ejecutar lo contrario sin superior orden es exponerse yo y el Padre a tener algún sentimiento: el Padre por haberse quedado y yo por haberlo consentido; con estas y otras razones quedó enteramente satisfecho el Padre presidente aunque siempre con el sentimiento de no haber podido conseguir lo que pretendía» (8 de septiembre).

De esta manera, el 17 de septiembre embarcaba junto al resto de la tripulación rumbo a Nootka: «A las tres de la tarde me retiré en compañía del Padre capellán a bordo del paquebot *San Carlos*, con el fin de salir aquella noche o al día siguiente a proseguir nuestro viaje al Puerto de Nutcka (*sic*) y en este Puerto incorporarnos con el Comandante y juntos regresarnos al Departamento de San Blas según el orden de S.E.» (19 de septiembre).

Pero el tiempo lo impidió. El lunes 26 de octubre se desencadenó una tormenta tal que a punto estuvo de hundir la nave en el Pacífico. El trance llegó a ser tan apurado que la tripulación encomendó su vida a la divina misericordia:

«A las 8 de la mañana, nos entró un huracán de viento y agua, por el sures-te con la mar sumamente gruesa y rompida la que nos anegaba todo el barco, dándonos unos furiosos golpes en todo él, lo que hacían estremecer mucho.

»A las 9 ya no cabíamos en la mar por haberse levantado hasta en tal disposición que nos cubría por todas partes reventando por la popa, proa, costados, que íbamos debajo del agua, el viento era tan furioso que no hay huracán con quien poderlo comparar. A las 10 viéndonos a piquete de perecer porque seguía el huracán y sin esperanza de que abonanzase sacamos encima del Alcázar a *N^a S^a del Rosario* y se llamó a toda la gente del buque y todos juntos hicimos votos o promesa a esta Soberana Reina de llevarla en proce-

sión desde el barco hasta la Iglesia y a cantarle su Misa Solemne con sermón, si nos llevaba con felicidad al Puerto de San Blas y nos sacaba del peligro del que nos hallábamos. A las 11 cesó la lluvia y aclaró todo el cielo, pero el viento seguía en los mismos términos» (26 de octubre).

Este temporal, y la sospecha de que el tiempo, lejos de mejorar, iría empeorando conforme pasaran los días, decidieron al capitán del paquebote a cambiar la derrota y continuar rumbo a San Blas ya que, de proseguir hacia Nootka, el riesgo de naufragar resultaba patente, y era ocioso asumirlo sabiendo que la fragata *Princesa*, mandada por el capitán Esteban José Martínez, ya había abandonado el puerto, con toda la expedición, rumbo a San Blas, tal como le había ordenado el virrey Flores:

«En este día no hubo más novedad que la de haber tenido el viento en calma, la mar muy gruesa por el sur, y haber visto muchas bandas de pájaros y su vista y algunas por más señales todas de estar cerca de la costa. Pero no podíamos ir en vuelta del Puerto de Nutka porque el viento no lo permitía, y estar a pique de perecer por ser mucha la neblina (...) en los tiempos en que no se podían encender los fogones pues en los días anteriores no comieron los infelices más que un poco de pan podrido y un trago de vino que sin más alimento que este habían pasado todos los temporales de los días antecedentes. A cuyas razones, constándole al Sr. Capitán ser cierto todo lo referido en esta junta y dándole bastante crédito a los Oficiales de mar arriba, dichos prácticos en estas costas y no ser de mucha urgencia el ir al Puerto de Nootka, tuvo a bien para mejor servicio de S.M.C. el hacer derrota para San Blas y no exponer a perecer en una costa bravía y llena de indios furiosos sin mayor necesidad e ir expuestos a no encontrar al Comandante en Nutka, pues en una carta que le escribió dicho Comandante al Capitán de este Buque le decía hiciera todo lo posible para reunirse con él, pues debíamos estar a fin de año en San Blas, y este tal vez viendo que ya se tardaba el paquebot se hacía a la vela, por cuyos motivos tan poderosos, y por los cargos tan grandes que le podía hacer al Capitán de este buque por exponerse a perecer sin necesidad siguió haciendo derrota hacia San Blas» (28 de octubre).

Tras una difícil travesía, arribaban a San Blas el miércoles 2 de diciembre de 1879, adelantándose así a la fragata *Princesa*, al mando del capitán de la expedición, Esteban José Martínez: «Toda la tarde seguimos con la brisa floja en demanda del Puerto de San Blas a distancia de milla y media de la tierra. A las 6 de la tarde dimos fondo en este Puerto de San Blas. El Día 7 dio fondo en este Puerto la fragata *Princesa*, y la goleta *St.^a Gertrudis*, en la fragata vinieron mis compañeros».

Una vez reunidos todos en el puerto de San Blas, no podían obviar la promesa dada cuando estuvieron a punto de perecer en las gélidas aguas del Pacífico y, cumpliendo los votos hechos, se celebró una misa solemne y una

procesión en honor de la Virgen del Rosario: «Día 8 se dio cumplimiento a la promesa que el 26 de octubre habíamos hecho los del paquebot *San Carlos* a la Virgen del Rosario de hacerle una gran fiesta con Procesión, Misa y Sermón el que prediqué yo».

Así terminaba la expedición al puerto de Nootka para los misioneros franciscanos. Fray Francisco Miguel Sánchez no pudo regresar al puerto del Pacífico, pero sí recopilar en su diario una preciosa información que resultaría muy útil para las expediciones posteriores y, por sus valiosas observaciones etnográficas, para futuras y más intensas campañas de evangelización. El 12 de diciembre partían los cuatro misioneros, junto al capitán Esteban José Martínez, hacia el hospicio religioso de Tepic, lugar que, tras el restablecimiento del puerto de San Blas, había ido cobrando protagonismo como punto a mitad de camino en la ruta viajera y comercial hacia Guadalajara y por su condición estratégica para entrar a Nayarit, Sonora, Monterrey y California. En esta ciudad los religiosos pudieron recuperarse un tanto después de sus andanzas misioneras para poder proseguir su camino rumbo al Colegio Apostólico de San Fernando:

«Día 12 a las 2 de la tarde fondeó en el Puerto de San Blas una goleta americana prisionera por los españoles, esta goleta había salido de Nutkca en compañía de la fragata, y goleta arriba dicha, pero se había separado con un temporal en los 42 grados de latitud N. A las 4 de la tarde salimos los cuatro religiosos en compañía de D. Esteban José Martínez de San Blas para Tepic de este pueblo llegamos el día 13 para las oraciones. En lo restante está contenido el vocabulario de la lengua de Nutkca. La situación y entrada de dicho Puerto. Descripción de sus yerbas, árboles y plantas. Del temperamento de Nutkca y hortalizas que hemos sembrado. Facciones de los naturales, su vestimenta y casamientos. Pintura de sus casas y muebles que encierran en ellas, trabajos en que se ocupan, armas de que usan. De las aves de este país, de los cuadrúpedos de mar y tierra, de los pescados del Puerto de Nootka, de las canoas, de las guerras y las Rancherías de los naturales del referido puerto, de la religión de estos indios, de sus entierros, de sus malas costumbres» (12 de diciembre).

El final de su diario es un compendio de todo lo expuesto; por la temática de este artículo nos detendremos en dos aspectos de todos cuanto hace mención al final de su cuaderno:

- la descripción del territorio y entrada al puerto de San Lorenzo de Nootka;
- el nivel de conocimiento que los nativos tenían de Dios.

En cuanto a la descripción del territorio, fray Francisco deja claro que los primeros españoles en haber puesto el pie en San Lorenzo de Nootka habían sido ellos, por más que otras expediciones hispanas les hubiesen precedido:

«Los primeros españoles que han entrado en el Puerto de San Lorenzo han sido los de esta expedición. Aunque es verdad que en el año de 1774 la fragata de S.M.C. nombrada Santiago, estuvo a la boca de dicho Puerto a distancia de a como dos o tres leguas.

»El puerto no se puede ver hasta estar en él, porque le impiden la vista los cerros que lo forman, nombrado el uno San Rafael y el otro San Miguel que es donde tuvimos nuestro baluarte. Este Puerto de la S.^{ta} Cruz es el mejor de cuantos hay en lo interior del puerto, por ser fácil su entrada[,] su salida y tener vista a todo el mar. Por lo firme y seguro un fondeadero y porque desde él con muy pocas fuerzas se puede impedir la entrada».

Los misioneros, en sus indagaciones, averiguaron que los nativos creían en un creador supremo, aunque su concepción de este no pasaba de una noción vaga carente de la profundidad de la idea cristiana de Dios:

«Acerca de la religión no le hemos advertido más que tienen un conocimiento grande de Dios porque preguntándolo yo, que quien había hecho el mar, las tierras, árboles y toda esta máquina visible del universo, me respondió de esta suerte: “arriba está un Capitán muy grande ‘Ascatais’, este Capitán es más grande y manda más que el rey de Inglaterra, que el rey de España y hasta manda más y es más grande que nuestro Capitán Macunia y este gran ‘tais’ o Capitán fue el que lo hizo todo”. Después les pregunté acerca del cielo y del infierno, y dicen que arriba hay una ranchería o población sumamente hermosa y que abajo hay otra sumamente fea[,] “y ¿Quiénes van abajo y quiénes van arriba?” pregunté, a lo que me respondieron: “clust jacobos van arriba, pisec Jacobs abajo”, que es lo mismo que decir, el hombre bueno va arriba y el hombre malo abajo: pero entre estos salvajes, aquel que es más gucarista, más fuerte y que hace más atrocidades es el mejor entre ellos, también dicen que los capitanes o Jefes de todas van arriba y la gente plebeya todos van abajo juntamente con las mujeres porque de estas, dicen, nunca van arriba. Estos salvajes no conservan memoria alguna de nuestros primeros Padres, ni tampoco del diluvio universal ni de dónde, ni por dónde ni de quién vinieron».

A los franciscanos les intriga especialmente su forma de enterrar a los muertos, muy diferente de la usanza cristiana:

«A los difuntos, si son gente ordinaria los entierran en los montes, pero a los Capitanes los meten en una caja la que forran de pieles de nutria y antes les quebranta[n] las rodillas para que sigan como suelen sentarse estos aborígenes en el suelo y cubierta la cabeza con cintas la cuelgan de los árboles. La memoria de estos Jefes perdura (...) tiempo, llorando muchos días después de su muerte con llantos y alaridos que parecen lobos».

Entre las malas prácticas de los naturales del lugar, subraya la costumbre de apropiarse de los objetos ajenos que les resultan atractivos:

MISIÓN NOOTKA 1789. EL DIARIO DE VIAJE DE FRAY FRANCISCO MIGUEL SÁNCHEZ

«... todos estos naturales son muy ladrones (...) Pienso que nosotros hemos sido a quienes menos han hurtado de cuantos han estado en este puerto y no obstante nos han robado varias piezas de herramienta de carpintería y tonelería, pedazos de hierro, clavos y arcos de barril. En una ocasión se le quitó a un indio un manajo de piedras de hierro de nuestras cureñas y un machete con la marca del Rey».

Y así finaliza el diario del padre Esteban José Martínez, misionero franciscano que, en 1789, se embarcó en la expedición para el puerto de San Lorenzo de Nootka con el fin de evangelizar aquella tierra de misión.

Manuscritos

Diario de viaje de fray Francisco Miguel Sánchez hacia Nuca (1789). Historia compuesta de todo lo acaecido en la expedición hecha al Puerto de Nuca, año 1789. Archivo del Museo Naval (Madrid), Ms. 2128, 1789.

Bibliografía

- LÓPEZ URRUTIA, Carlos: «Fuerte Nootka y el intento español de colonizar el noroeste americano», *Ristre. Revista de Historia Militar de España y Latinoamérica*, núm. 8. Madrid, mayo-junio 2003, año II, pp. 50-63.
- PALAU, Mercedes (coord. y ed.): *Nootka. Regreso a una historia olvidada*. Dirección General de Relaciones Culturales y Científicas del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 2000.
- REY TEJERINA, Arsenio: *Alaska-Nutka: colofón del imperio hispánico*. Arboleda, Sevilla, 2004.
- THURMAN, Michael E.: *The Naval Department of San Blas: new Spain's Bastion for Alta California and Nootka, 1767 to 1798*. The Arthur H. Clark Company, Glendale (California), 1967.
- YBARRA Y BERGE, Javier de: *De California a Alaska. Historia de un descubrimiento*. Instituto de Estudios Políticos (España ante el Mundo), Madrid, 1945.

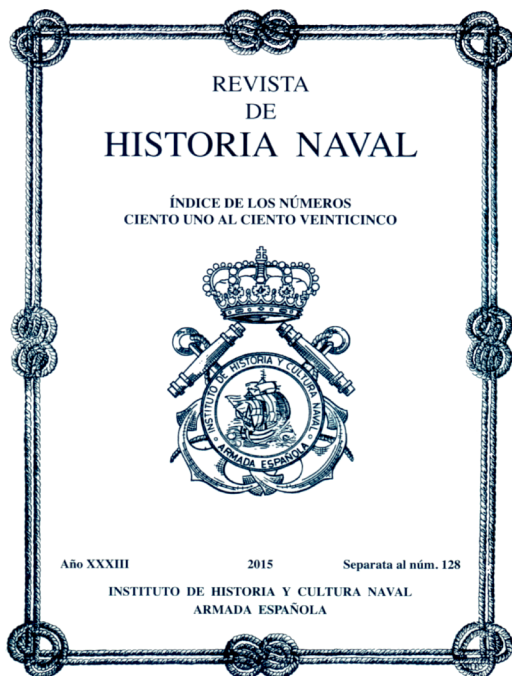
Archivos y bibliotecas consultados

Archivo del Museo Naval de Madrid
Biblioteca Nacional de España
Biblioteca de la AECID (Madrid)
Biblioteca del Museo de América (Madrid).

(*) Advertimos al lector de que en este manuscrito, lo mismo que en el incluido en la sección Documento (página 113) aparece la palabra Nootka escrita de distintas formas. El autor las escribe tal como aparecen en los correspondientes manuscritos (Nutmca, Nuca, Noca, Nootka).

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 101 al 125 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los cien 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. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

UNAS ANOTACIONES SOBRE LA CONSTRUCCIÓN Y BOTADURA DEL CRUCERO *EMPERADOR CARLOS V*

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Resumen

Con este trabajo pretendemos dar a conocer ciertos episodios de la historia marinera del crucero *Emperador Carlos V*, concernientes tanto a su proceso de construcción como a su botadura. Detallaremos los problemas que tuvo que capear el astillero gaditano Veá-Murguía para cumplir con las condiciones del contrato y haremos un recorrido por el interior del buque, orgullo de la industria naval española y gaditana.

Palabras clave: crucero *Carlos V*, Veá-Murguía, botadura.

A modo de introducción

LA muy esperada ley de escuadra del ministro de Marina Rafael Rodríguez de Arias y Fernández de Villavicencio, de 12 de enero de 1887, notoriamente influida por el plan de construcciones de su antecesor, José María Beránger Ruiz de Apodaca, facultaba al gobierno a construir 11 cruceros protegidos de 1.^a clase, 10 cruceros torpederos de 1.^a y 2.^a clase, 138 torpederos y otras unidades de menor porte, además de contemplar la adquisición de defensas submarinas y mejoras en la infraestructura de los arsenales estatales. La nueva norma propugnaba la defensa del imperio colonial español y el fomento de la industria naval nacional, para lo que recomendaba la renovación de la flota con unidades adaptadas a las necesidades de la época, tanto en cuanto a las especificaciones técnicas como al armamento que debían portar. Esta ley, si bien no alcanzó todos los objetivos previstos —por insuficiencia presupuestaria o por la terquedad de los responsables, empeñados en construir las unidades en España cuando la nación aún no disponía de suficiente capacidad técnica para ello—, sí tuvo positivos resultados, como avivar en la industria naval el espíritu creador y hacer reflorar en los españoles su vocación hacia el mar, aletargada durante décadas. Es cierto que en el plantea-

miento de la ley se prescindió de algunos objetivos vitales reivindicados por los marinos, entre ellos la construcción de un acorazado. Para satisfacer la demanda de trabajo hubo que recurrir no solamente a los arsenales militares y a los astilleros nacionales —muchos de ellos surgidos en exclusiva para la ocasión, y algunos escasamente capacitados—, sino también a las factorías extranjeras, que proporcionaron además equipamiento y apoyo técnico. Un dato a valorar en apoyo de la ley que contemplamos fue la evolución positiva observada en el porcentaje del tonelaje construido por las factorías nacionales para la Armada, que entre 1885 y 1889 fue del 7,35; entre 1890 y 1894, del 60,48, y entre 1895 y 1899, del 47,89. El astillero Veá-Murguía de Cádiz —en el que se construyó el crucero *Emperador Carlos V*, objeto de nuestro trabajo— nació de resultas del programa del ministro Rodríguez Arias, opinión refrendada por el tipo de las trece primeras construcciones realizadas por la factoría gaditana: cuatro civiles (un yate, dos vapores y un pesquero) y nueve militares (dos cruceros, un torpedero y seis cañoneras).

En la bibliografía consultada hemos podido advertir la confusión existente a la hora de clasificar al *Carlos V*, al que hemos visto tipificado como crucero, crucero protegido, crucero acorazado, crucero de 1.^a clase, acorazado de 1.^a clase... A raíz de su botadura, el especialista en asuntos marítimos E. Weyl publicaba en *El Mundo Naval Ilustrado*:

«España parece que consagra toda su atención naval con marcada predilección a los cruceros, sin duda con objeto de asegurar en todos tiempos sus comunicaciones con las ricas colonias que posee. El plan de construcciones navales español aparece por estas razones más inclinado siempre a la defensa que al ataque. Se ha botado al agua en Cádiz el *Carlos V*. La nomenclatura española lo clasifica entre los acorazados, pero más apropiadamente debe figurar entre los cruceros poderosos; no obstante, es lo cierto que cada día se hace más difícil señalar la línea divisoria entre los llamados acorazados y cruceros acorazados, siendo la tendencia de la época aumentarles a estos últimos desplazamiento y protección, a la par que a los primeros se les disminuyen ambas propiedades».

La construcción del crucero

La *Gaceta de Madrid*, en su edición de 10 de octubre de 1888 (núm. 284), publicaba una real orden donde se detallaban las bases para la construcción por la industria privada y en la bahía de Cádiz de un crucero de 1.^a clase. A mediados de octubre de 1890, la reina imponía al crucero en ciernes el nombre de *Emperador Carlos V*, y al que se estaba construyendo en Ferrol, el de *Cardenal Cisneros* (1). El jueves 23 de julio de 1891, a las tres en punto de la tarde,

(1) El nombre del buque también fue objeto de polémica en las Cortes, al solicitar algunos intervinientes que se explicase por qué la nueva unidad se iba a llamar *Carlos V* y no *Carlos I*.

ASTILLERO Y TALLERES
DE
VEA-HURGUA HERMANOS
CÁDIZ

Caena Sr.

El jueves 23 del actual, a las 10 en punto de la tarde se colocará la primera piedra del monumento de la grada en que se ha de construir el lago de embalse "Emperador Carlos V." inaugurando así al mismo tiempo el taller de fundición.

Desearia la Sociedad que suscribiere de honor puestas sus expensas en parte de la industria y beneficencia del local, segun a 1916. En el mayor empujamiento se sigue con fe en su existencia al mayor bienestar de este acto.

Dios

Caena Sr. 7.6. muchos años.
Cádiz 14 de Julio 1894.
Vea-Hurgua

Al Caena Ayuntamiento de Cádiz

Invitación a la ceremonia de colocación de la primera piedra de la grada en que se construyó el Emperador Carlos V.

se colocó la primera piedra del coronamiento de la grada de construcción. La fábrica del crucero *Emperador Carlos V* —abreviado, incluso oficialmente, a *Carlos V*— se financió con los fondos destinados a la adquisición de torpederos. El 30 de abril de 1891 se había firmado la preceptiva escritura contractual, en presencia de Joaquín Aranda, representando al Estado, y del abogado Agustín Moyano y Juan Veá-Murguía, en representación de los astilleros. Esta unidad ampliaba el proyecto de crucero de 7.000 toneladas adjudicado al astillero gaditano, a tal fin fueron modificadas las características técnicas esenciales, como desplazamiento, velocidad, autonomía, armamento... Se eligió el tipo de la Marina inglesa «Blake», resultando un buque de 123,36 m de eslora máxima y de 115,82 m entre perpendiculares; manga, 20,42 m; puntal en la maestra, 12,12 m; calado máximo, 7,78 m y desplazamiento a plena carga era de 9.235 t. Su potencia de máquinas a tiro natural era de 15.000 caballos, con una velocidad de 19 nudos y una potencia a tiro forzado de 18.500 caballos, desarrollando una velocidad de 20 nudos. El armamento del que iría dotado, exiguo en relación con el tamaño de la unidad a juicio de los especialistas, constaría de dos cañones de 280 mm González Hontoria, instalados a proa y a popa; ocho del mismo sistema de 140 mm, emplazados en las bandas; cuatro de 100 mm modelo García Lomas; dos de 70 mm; cuatro tipo Nordenfelt de 57 mm, instalados en las cofas; cuatro ametralladoras Maxim de 37 mm, situadas en las cofas militares; dos ametralladoras calibre de fusil y seis tubos lanzatorpedos, dos a proa, dos a popa y dos en el centro, para lanzar torpedos de flanco. En la cubierta de batería se situarían 50 camarotes para jefes, oficiales y clases subalternas, con los correspondientes comedores, baños, enfermería, ranchos de marinería, etc. El coste de contrato fue de 18.350.000 pesetas, 14.980.000 correspondientes al precio fijado para el crucero inicial de 7.000 t, y 3.370.000 relativas al incremento de desplazamiento, el aumento de la fuerza de las máquinas, la adición de las torres y barbetas blindadas y el blindaje vertical —no obstante, su precio efectivo se aproximó a los 20 millones—. El plazo de construcción se fijó en cuarenta meses. Cánovas del Castillo llegó a decir en el Congreso de los Diputados que el precio del crucero *Emperador Carlos V* incluía el de la construcción del astillero. El abono se realizaría en veintitrés plazos distintos, de los cuales los correspondientes a las máquinas, artillería y torpedos serían los últimos a satisfacer. Desde el inicio de las obras surgieron innumerables contratiempos de orden económico a causa de la inflexibilidad con que el Ministerio de Marina aplicaba las condiciones contractuales, que supeditaban el abono de los distintos plazos a que el constructor cumpliera escrupulosamente tanto con el calendario de obras como con el acopio de los materiales. El 14 de septiembre de 1893 Veá-Murguía Hermanos dirigió al ministro un escrito en el que solicitaba la remoción de algunas de tales condiciones. Transcribimos un párrafo de la petición, en el que se observa la angustiosa situación que atravesaba el astillero gaditano:

«La construcción del buque de combate *Emperador Carlos V*, con arreglo a las bases y condiciones establecidas por nuestro contrato, se está llevando adelante con tan continuadas dificultades, que nos vemos en el caso de acudir a

V.E. para exponer claramente los inconvenientes que para ambas partes ofrece la realización estricta de lo estipulado y las ventajas que ocasionaría el remover algunas de las condiciones que la práctica de las obras nos indica ya como imposible de cumplir. Ese ministerio conoce las dificultades que se oponían al cumplimiento estricto de las condiciones necesarias para el cobro del plazo 4.º y ese convencimiento, unido al alto espíritu de equidad que siempre ha presidido en las resoluciones del ministerio de Marina, motivó la Real Orden de 18 de julio último disponiendo se nos abonase el valor de la obra ejecutada y materiales acopiados correspondientes a dicho 4.º plazo, aún sin estar cumplidas todas las condiciones que para el abono total exigía el contrato».

Continuaba la petición exponiendo que existían las mismas dificultades para el cumplimiento de las condiciones correspondientes a los plazos quinto, sexto y séptimo, ya que los materiales necesarios para continuar las obras no se habían recibido al tener La Felguera las máquinas averiadas: «El cumplimiento de los plazos 5.º, 6.º y 7.º, se presenta, pues, ante nosotros como el paso de un desierto, durante el cual ningún alimento hemos de encontrar para reparar las fuerzas perdidas». Solicitaba, por último, que el ingeniero jefe inspector de las obras del *Carlos V*, con periodicidad quincenal o mensual, expidiese certificaciones que acreditasen el valor de las obras ejecutadas y los materiales acopiados, de manera que el Ministerio de Marina pudiera así efectuar los abonos correspondientes.

El 23 de octubre de 1893, el Consejo de la Marina manifestaba que la casa Veá-Murguía justificaba los incumplimientos contractuales por las dificultades con que se encontraba la industria privada para surtir al astillero de los elementos de construcción. Tras un análisis serio, detallado y objetivo sobre la situación del astillero que construía el *Emperador Carlos V* y la problemática del abono de los distintos plazos, el Consejo dictaminó que la causa que impedía a los señores Veá-Murguía cumplir las condiciones para el percibo de los plazos quinto, sexto y séptimo era de fuerza mayor, idéntica a la que no les había permitido cumplir por entero las fijadas en el contrato para el cobro del plazo cuarto. Continuaba apuntando que, para dejar garantizados los intereses del Estado y al mismo tiempo dar facilidades al astillero constructor, podría ordenarse que la comisión inspectora del astillero de Cádiz emitiese certificaciones mensuales que acreditasen la obra ejecutada y los materiales acopiados no abonados por el Estado. Esas certificaciones servirían para satisfacer a los señores Veá-Murguía el coste de la obra ejecutada y del material acopiado en la parte proporcional que correspondía a los totales que comprendía cada plazo.

Estas proposiciones del Consejo de la Marina (2) fueron elevadas al de Ministros, que resolvió desestimarlas. La decisión gubernamental indignó y

(2) Debemos consignar que el mencionado consejo estaba compuesto por los siguientes señores: general Butler, presidente; generales Bona, de Ingenieros, y Barrié, de Artillería; asesor, Gálvez; director de material, Bermejo; director de personal, Roca; director de Sanidad de la Armada, intendente Pla; vocal jefe de Marina, Warleta, y secretario, Vila.

exasperó a la opinión pública gaditana. Y así, en un artículo publicado el 4 de diciembre de 1893 en el *Diario de Cádiz*, titulado «Horas trágicas», se insertó el comunicado que transcribimos textualmente y que plasmaba la triste realidad del astillero gaditano:

«Producido indignación la aparición en la *Gaceta* de la real orden negando abonar plazo para proseguir construcciones en el astillero Vea-Murguía, conociendo hasta la evidencia el adelanto y la actividad de las obras y teniendo garantizados sus intereses el Estado. Caso paralizarse trabajos, quedarán sin ocupación millares obreros, aumentando cuadro desolador que presenta la provincia, donde la miseria es extrema. Cádiz demostró con su astillero que podría despertar de su postración convirtiéndose en centro de prosperidad sin mendigar protección de nadie, tratándosele con justicia solamente. Gobierno coautor de la decadencia de esta desgraciada provincia, prueba nuevamente que trata de cegar en fango un brillante porvenir no fomentando el astillero y paralizando indefinidamente las obras del puerto. En estas horas supremas librarase la partida entre el Gobierno y la ciudad de Cádiz, donde quedarán alientos para defender desesperadamente sus más caros intereses».

La caótica situación del astillero Vea-Murguía se suavizó con la entrada de nuevos socios: los hermanos Ricardo y Florencio Noriega Noriega y su primo Lorenzo Noriega Escalante, que inyectaron capital y accedieron a la gerencia de la sociedad el 16 de febrero de 1894. La protocolización notarial de la nueva sociedad, Vea-Murguía, Noriega y Cía., tuvo lugar el 6 de octubre de 1894. Gracias a este cambio de titularidad pudo terminarse el *Emperador Carlos V*.

Por real orden de 18 diciembre de 1891 se asignó al crucero *Carlos V*, popularmente conocido como «*Carlos Usted*», la numeral 4 y la señal distintiva G. Q. P. H. El 4 de marzo de 1892 su quilla descansó sobre los picaderos en la grada número 2, nombrada Andalucía, y en la primera semana de enero de 1893 finalizaron las tareas de instalación del andamiaje para iniciar la construcción en altura del *Carlos V*, quedando arbolado el codaste del buque el 11 de marzo. El *Diario de Cádiz* daba asidua cuenta del progreso en los trabajos; así, el 17 de marzo de 1893 comentaba:

«Anteayer se arboló la roda al *Carlos V*, pieza que reúne, no solo por su construcción, sino que también por sus dimensiones, un notable mérito, que ha sido motivo de que los periódicos ingleses se ocupen de ella con preferente elogio. La roda fue desembarcada y colocada en su sitio, después de vencidos algunos obstáculos por el inteligente personal del astillero».

Este elemento estructural había llegado el día 10 en el vapor *Turia*. El 17 de enero de 1894, una comisión de vizcaínos cumplimentó al ministro de Estado, Segismundo Moret, a fin de solicitarle que las planchas de blindaje con destino al crucero *Carlos V* no se adquirieran en el extranjero, sino que se convocara un concurso al efecto. Una extensa exposición relativa al asunto le fue entrega-

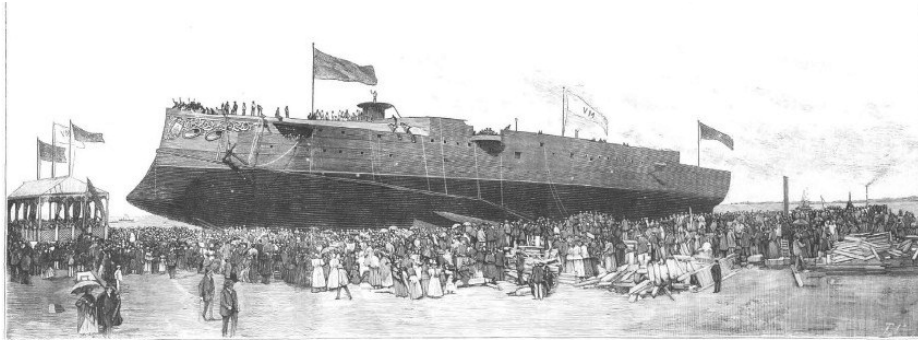
da con objeto de que la hiciera llegar al presidente del Consejo. A primeros de octubre la misma comisión visitaba al presidente del Consejo de Ministros, Sagasta, a quien interesaban la pronta y favorable resolución del referido asunto. Don Práxedes prometió estudiar lo solicitado, pero advirtió de que en su decisión se supeditaría a lo que dispusiese del ministro de Marina. Sin embargo, este, el gaditano Manuel Pasquín y de Juan, la desestimó escudándose en las condiciones de la concesión, que autorizaban la construcción en el extranjero. La prensa bilbaína reaccionó con vehementes artículos contra Sagasta, cuya impopularidad se imputaba a su oposición a todo cuanto interesaba a la producción nacional, de modo que se le instaba a que se retirara del poder.

En la construcción del *Carlos V* se dieron cita distintas industrias europeas. Los blindajes para las torres y el acero cromado se encargaron a Krupp; la empresa Forges et Chantiers de la Méditerranée suministró los mecanismos de las torres, mientras que la roda y el codaste se encargaron a William Jessop and Sons, y las cadenas y el ancla, a Hingley and Sons y Wetherton Iron Works. El servomotor fue obra de Emerson, Walker & Thompson Bros., Limited. Las planchas de la cubierta protectora, de 112 milímetros, fueron proporcionadas por John Brown y Compañía, y la sociedad La Felguera Duro y Compañía asumió el aprovisionamiento del acero en planchas y barras y perfiles ordinarios de hasta 22 milímetros de espesor. Las máquinas y calderas fueron construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, aunque con materiales extranjeros. Por último, la instalación eléctrica del buque fue responsabilidad de la sociedad francesa Breguet. A mediados de febrero de 1895 quedaron montadas las hélices y se iniciaron los trabajos de retirada de los andamios y obstáculos con vistas a la botadura.

La botadura del *Carlos V*

Con antelación a la botadura del crucero se celebraron en la capital gaditana unos coloristas festejos patrocinados por el Ayuntamiento y la Diputación, a los que se adhirieron numerosas sociedades. Se quería dejar constancia de la capacidad del astillero para futuros proyectos y lanzar una llamada de atención al Gobierno a fin de que dejara de adquirir buques en los astilleros ingleses cuando podía dar trabajo a los nacionales. El buque fue visitado por más de 3.000 personas, que ensalzaron sus condiciones técnicas, orgullo de la industria naval española y gaditana. Antes de la botadura, con barrenos, en la antegrada se efectuaron voladuras controladas, para limpiar de piedras el canal por donde tendría que discurrir el buque, que una vez a flote pasaría a la dársena del astillero para continuar las obras. El 6 de marzo se colocaba el ancla de babor y se estibaba la cadena en su caja. Al día siguiente se hacía lo propio con la de estribor y se extendían en la cama central 4.000 kilos de sebo para facilitar el deslizamiento del buque.

Las operaciones de lastrado de la nueva unidad, por fin, habían finalizado. El *Carlos V* blandía tres grandes astas en las que flameaban sendas banderas



Momento de la botadura del *Emperador Carlos V* (fuente: *La Ilustración Española y Americana*, 22 de marzo de 1895).

de 12 metros, correspondiendo la de proa a la matrícula de Cádiz; la del centro, a la de la casa constructora, y la de popa, al escudo de España. En la sala de gálibos se colocaron cuatro grandes mostradores, revestidos con la bandera española, donde se serviría el convite oficial; en el centro se dispuso una gran mesa con 150 cubiertos. Una maqueta del *Emperador Carlos V* decoraba un extremo del salón. Completaban la ornamentación distintos trofeos colgados de las paredes, aportados por el astillero y el ayuntamiento gaditano. Trescientos obreros y el maestro herrero Antonio González debían velar por que, en el momento de lanzarse el buque, todo funcionase según lo previsto. Se habían repartido 4.000 invitaciones para el evento, aunque la entrada era libre, por lo que en la explanada que rodeaba la grada se colocaron 1.000 sillas. La Guardia Civil vigiló el desarrollo de la ceremonia, amenizada con la música de las bandas de Pavía y Álava. Un gran número de pequeñas embarcaciones fletadas para la ocasión, debidamente empavesadas al igual que todas las unidades fondeadas en bahía, dieron lustre añadido al acto.

La botadura del buque, programada para el 10 de marzo de 1895, tuvo que ser aplazada hasta el día 12 «por el temporal horroroso sobre toda ponderación que había reinado en el mar durante varios días». El *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, en su edición del día 10, destacaba: «En vista del temporal que reina ha sido cerrado el puerto después del medio día, previniéndose a los buques fondeados se amarren en firme; habiendo suspendido su salida los vapores correos españoles *Alfonso XII* y *Rabat*, y otros buques que tenían fijada su salida para hoy». Representaban al Gobierno en el acto los ministros de Marina y Fomento, y a la comisión parlamentaria, los diputados Barrio y Mier y Silvela. Ofició de madrina en la ceremonia, en nombre de la reina y por indisposición de esta, la condesa de Niebla, quien llegó al astillero entre el entusiasmo de la multitud y, tributados que le fueron los honores de ordenanza a los acordes de la Marcha Real, pasó a ocupar un lugar preferente en la tribuna, acompañada de las autoridades y de los propietarios del astillero. Tras bendecir el obispo el casco del buque, la condesa, con un hacha de plata y acero, cortó la cinta,

deslizándose lentamente el acorazado hacia el agua entre vivas al rey y la reina y aplausos de todos los presentes. Una suelta desde cubierta de 500 palomas africanas, «enjaezadas» con cintas de seda con los colores nacionales, engalanó los cielos, surcados por cientos de atronadores cohetes. Eran las 14.40 cuando, utilizando una expresión coloquial entre los marinos, el *Carlos V* besó por primera vez el agua. Le dieron remolque los gánguiles *Santa Ceferina* y *Santa Teresa*, que lo fondearon en la bahía. El alcalde de Cádiz, dirigiéndose a los ministros, felicitó al Gobierno, a lo que el ministro de Fomento, Joaquín López Puigcerver, correspondió con las siguientes palabras: «Acepto la felicitación. Este es un fausto suceso para toda España». A continuación se celebró un banquete, entreverado con vehementes discursos y brindis compartidos.

Los trabajos tras la botadura

A comienzos de septiembre de 1895 embarcaban en Barcelona las 12 calderas para el crucero *Carlos V*, y a finales de enero del año siguiente estaba previsto que se instalara el timón compensado, de 16 toneladas. En marzo de 1896, en pro de acelerar las obras en el crucero, se autorizó hacer turnos de noche en la factoría. Ese mismo mes finalizaba la instalación de la tercera caldera en el crucero. Para entonces, cerca de mil obreros estaban trabajando en el buque, y el ministro de Marina había recomendado que se activara en lo posible el trabajo para alistar al crucero, tal como se había procedido con la construcción del *Princesa de Asturias* en el arsenal de La Carraca, donde se había aumentado el personal de grada, así como el destinado en los talleres de artillería y en la brigada torpedista. El 18 de septiembre, el diario *El Siglo Futuro* publicaba la noticia de que el ministro de Marina, respondiendo a una solicitud de la propia casa constructora, iba a conceder a Veá-Murguía una prima por terminar el crucero a principios de febrero siguiente, cuando, según contrato, el buque debía haberse entregado en la bahía de Cádiz, «listo, artillado y realizadas las pruebas satisfactoriamente», el 1 de mayo de 1894, y estaba pactado que, de lo contrario, la sociedad constructora incurriría en multas cuyo importe acumulado sumaría 1.055.500 pesetas. El contrato suscrito únicamente autorizaba moratorias por causas de fuerza mayor y, añadía el diario, en el caso que nos ocupa las únicas causas de retraso en la entrega habían sido la insuficiencia de capital y la falta de crédito, agotado con el dinero tomado para las primeras obras del astillero. Otro rotativo, *El Imparcial*, remataba al respecto:

«Nos parece una gran primada eso de la prima que el liberal ministro concede a la casa Veá-Murguía; y a buen seguro que le parecía así olvidando que dicha casa no solo ha cobrado todos los plazos de un barco que está a medio construir, sino que ha recibido también el plazo de garantía que estaba en depósito y que los señores Veá-Murguía no debían percibir hasta después de hecha, y a completa satisfacción, la entrega del acorazado».

El 24 de noviembre de 1896, con dos calderas en servicio únicamente, el crucero se disponía a hacer pruebas particulares de máquinas que en último término hubieron de suspenderse por razones de seguridad, ya que el buque tomó arrancada arrastrando las anclas. Tanto los ingenieros como la comisión inspectora del astillero se mostraron muy satisfechos del resultado. El 5 de diciembre de 1896 se verificaron las pruebas oficiales de todos los aparatos y máquinas, tanto principales como auxiliares, exceptuando las relativas al timón y a las anclas. Una vez realizadas las demás pruebas pendientes y las de velocidad con la corrida de la milla, el buque podría entrar en dique y efectuar las últimas operaciones en seco. La comisión inspectora, que salió muy complacida del resultado de la pruebas, estaba integrada por el capitán de navío José María Jiménez Franco, el de fragata Ángel Miranda y Cordorníe, el ingeniero jefe de 1.^a clase Toribio Gil, el teniente coronel de Artillería de la Armada Joaquín Rodríguez Alonso, el teniente de navío de 1.^a clase e ingeniero naval Ricardo Fernández de la Puente y el maquinista mayor de 1.^a clase Juan Sarriá y Herrera.

El 4 de enero de 1897 se practicaron nuevas pruebas particulares de velocidad, que no sirvieron para evaluar el rendimiento pleno del crucero, ya que únicamente llevaba encendidas ocho calderas, al par que las hélices iban equipadas con tan solo dos palas —el montaje de las restantes, que se debía efectuar en el dique de Cartagena, estaba pendiente—. El *Carlos V* efectuó varias veces el recorrido entre el faro de San Sebastián y Torregorda. En el curso de estas tandas, la velocidad fluctuó entre 11,5 y 12 nudos calculada por corredera, y entre 10,5 y 11 por marcaciones, señalizando los tacómetros en el momento de las pruebas entre las 58 y 60 revoluciones. En las pruebas de evolución, el buque describió un círculo de 250 a 300 metros, con el timón a la banda y las dos máquinas avante. El encargado de la dirección fue el capitán de fragata Aguirre. La comisión inspectora estaba integrada por los siguientes señores: capitán de navío Jiménez, comandante del *Carlos V*; capitán de fragata Miranda, segundo comandante; teniente coronel de Artillería Rodríguez Alonso; ingeniero jefe de 1.^a Gil, y maquinista Sarriá. Los encargados de la dirección de la propulsión del buque fueron los señores Navarro y Genescà i Corominas, director de maquinaria del astillero Veá y Murguía y representante de la Maquinista Terrestre y Marítima, respectivamente. También asistieron los señores Veá-Murguía, Noriega y Lacalle y los ingenieros Rechea y Fuster. La impresión general de los asistentes fue totalmente satisfactoria. El día 5 salió para Cartagena, en cuyo dique limpió fondos, para partir el 11 de febrero hacia Cádiz con vistas a realizar las pruebas oficiales, viaje donde alcanzó una velocidad de 15 nudos.

El 10 de marzo de 1897 se realizaron las pruebas que podían ser calificadas de definitivas y concluyentes para que, una vez superadas, el *Carlos V* pudiera ser entregado al Gobierno, lo que podía suceder para finales de abril. Los ingenieros Fuster y Rechea fueron los encargados de recibir a las distintas comisiones e invitados. Estaban presentes los señores Noriega, gerente del astillero, y el abogado del mismo Agustín Moyano. Todos pudieron observar

lo adelantados que se encontraban los trabajos de acomodación, admirando la cámara del almirante y todas sus dependencias, las de los jefes y oficiales y los comedores, que lucían lujosísimos adornos en bajorrelieve y ricos zócalos de mármol. A tal respecto debemos detallar que en la decoración de las cámaras del *Carlos V*, construidas en el astillero de la Trasatlántica, colaboraron los artistas gaditanos Justo Ruiz Luna, Andrés Pastorino Rivera, Pérez, Federico Godoy, Juan Rosado y Felipe Abárzuza, según el proyecto y dirección del ingeniero de la factoría Adolfo García Cabezas. Así, en el comedor de los jefes lucían tres cuadros de Andrés Pastorino que recreaban las distintas colonias españolas esparcidas por los mares del mundo. En el despacho del almirante, decorado con molduras de caoba de América, se exhibía una alegoría al óleo de Felipe Abárzuza que representaba la apoteosis de las glorias de la Armada, y en el comedor, 11 marinas de Ruiz Luna mostraban diferentes tipos de buques, como la carabela *Santa María*, unas galeras del siglo XVI, el navío *Santísima Trinidad*, las fragatas *Blanca*, *Numancia* y *Gerona* en persecución de la corbeta chilena *Tornado*, los torpederos *Furor* y *Terror*, los gloriosos hechos de Lepanto y Trafalgar y un estudio de fantasía con los estremecedores restos de un naufragio. Decoraban el salón del almirante seis tapices con sendas efigies de Cortés, Pizarro, Almagro, Elcano, Magallanes y Vasco Núñez de Balboa, todos ellos obra de Federico Godoy. En el frente principal del salón se encontraban, además de un armario con la bandera de combate, los retratos de S.M. Alfonso XIII y su augusta madre, María Cristina, y entre los dos, una estatua de cuerpo entero del emperador Carlos V, armado, sin casco y con el cetro en la mano.

A las nueve de la mañana, el buque salió de Cádiz, navegando rumbo oeste a una velocidad de 10,5 nudos, con un régimen de máquinas de 46 r.p.m. Las primeras pruebas le correspondieron al departamento de máquinas, que según contrato debía invertir en ellas dos horas. El *Carlos V* llevaba encendidas siete calderas, seis para el funcionamiento de las máquinas principales y una más para las auxiliares. Las primeras trabajaban a 9 kilogramos de presión. Durante los ejercicios estuvieron inspeccionando las máquinas el general Reinoso, el comandante del buque, Jiménez Franco, los tenientes de navío ingenieros navales Rubio y García Loma, el maquinista de la Armada Sarriá y algunos otros miembros de la comisión. Se efectuaron nuevas pruebas para determinar el radio de acción que debía alcanzar el crucero, que resultó ser superior a las 12.000 millas fijadas en el contrato. Una vez finalizadas, se pasó a recorrer seis veces la base medida en la costa de Rota, de dos millas, tres en dirección norte y las otras tres hacia el sur, trayecto durante el que el *Carlos V* alcanzó una velocidad de 11,5 nudos con 50-52 revoluciones de sus hélices. Cumplido este período de prueba, el buque puso proa al cabo de Santa María para efectuar un recorrido constante de cuatro horas, a una velocidad de 11,50 nudos, con objeto de determinar el consumo, que resultó ser de 1.250 kilogramos por hora. Por la tarde, tras la cena, en la reunión mantenida por las distintas comisiones inspectoras sus integrantes mostraron su satisfacción por las pruebas, cuyo resultado había superado las expectativas, y por la ausencia de contra-

tiempos o averías. Al estar el cabo de Santa María al través de estribor, el buque continuó navegando al mismo régimen hacia el de San Vicente. A la vista de Cabo Sagres, a las dos y media de la madrugada, el buque viró en redondo hacia Cádiz. Al amanecer, el *Carlos V* se encontraba a 62 millas de la capital gaditana, y al divisar el faro de San Sebastián, viró de nuevo hacia el oeste. Esta prueba terminó a las 11.00; a continuación se volvió a correr la base medida, a fin de corregir los eventuales errores de la víspera. El siguiente ejercicio consistió en navegar con una sola hélice, con vistas a determinar qué corrección de timón se necesitaba para continuar a rumbo, la cual resultó ser de 9 grados funcionando la única hélice a 40 r.p.m. y navegando el buque a una velocidad de 6 millas. Al aumentar las revoluciones a 50 y la velocidad a 9 millas, el axiómetro señaló 10 grados. La última prueba fue la del cambio de marcha; navegando el buque a toda máquina avante, se invirtió la marcha y se dio toda atrás, maniobra que requirió cinco segundos. Ya con Cádiz a la vista, se pararon las máquinas a mano sin el aparato de vapor y se pusieron en marcha de igual forma, maniobra que resultó un éxito. A las siete de la tarde, después de haber navegado una distancia superior a las 350 millas, se dieron por finalizadas las pruebas, tras las que todos los expedicionarios dedicaron entusiastas elogios y frases de agradecimiento a los señores Aguirre, Moyano, Veá-Murguía, Fuster, Rechea y Navarro.

El 22 de marzo de 1897 se recibió un oficio del Ministerio de Marina por el que se dispensaba al crucero *Carlos V* de efectuar las pruebas de velocidad con tiro forzado, que quedaban limitadas a un ensayo parcial. En las pruebas realizadas en la fecha señalada se alcanzó una velocidad de 18,5 nudos a un régimen de 84 r.p.m. El 17 de abril, a las 13.30, el crucero se hizo de nuevo a la mar para realizar pruebas particulares de velocidad. Llevaba a bordo dos comisiones: una conjunta, compuesta por miembros del astillero y del buque, y otra de artillería presidida por el general Santaló. La primera estaba integrada, entre otras personas, por el comandante del buque, Jiménez Franco; el segundo comandante, Miranda; el teniente coronel de Artillería Alonso; el teniente de navío Breschtel y el primer maquinista Sarriá. La de artillería, por el general Santaló, el coronel Maximiano Garcés, el comandante Diego Lora, el capitán Antonio Sarmiento, auxiliar de la Junta, y el coronel Julián Sánchez, constructor de los cañones de 14 centímetros González Hontoria en La Carraca. Entre los numerosos invitados se encontraban los señores Ramón Ravina, Arístides Fernández (director de la fábrica de cañones de Placencia), Galvache (ingeniero de la Armada), Arturo García de Arboleya, S. González, José, Miguel y Juan Veá-Murguía, Toribio Gil... Embarcaron también para este servicio los ingenieros Fuster y Rechea, los maestros Paredes y González y el personal subalterno habitual. En el departamento de máquinas, el jefe de ese servicio del astillero, José Navarro, el maquinista de la casa constructora Antonio Genescà y el personal contratado en Inglaterra para las pruebas coordinaban todas las operaciones. También integraban el personal de servicio 30 fogoneros y cabos de agua de la Compañía Trasatlántica, más 50 operarios del astillero. El mando del buque lo ostentaba el capitán de navío Miguel Aguirre,



Crucero *Emperador Carlos V* (fuente: *Revista Iberoamericana de Literatura y Arte*, 1 de julio de 1898).

a quien asistían el práctico mayor Bartolomé Rodicio y el piloto Otero. Después de probar las máquinas sobre amarras, con viento del oeste y mar llana el buque salió de puerto en dirección a Rota y Chipiona, con sus 12 calderas encendidas a una presión de 8 a 9 kilogramos. El *Carlos V* fue aumentando su velocidad paulatinamente, sin que se percibieran a bordo vibraciones o ruidos anormales, hasta alcanzar los 19 nudos a un régimen de 92 r.p.m. Se corrió varias veces la base medida de dos millas en la costa de Rota, en lo que se invirtió seis minutos en cada una de los trayectos. A las cuatro y media de la tarde, a siete millas de la costa, la comisión de artillería inició sus pruebas, que consistieron en disparar desde distintas posiciones 12 tiros con una de las piezas. La carga del cañón en cada disparo fue de 423 gramos de pólvora prismática parda Santa Bárbara, empleando proyectiles con un peso de 36 a 40 kilogramos. Después de esta prueba se sirvió a los invitados un espléndido refrigerio en el Hotel de Francia, durante el que tanto los integrantes de las comisiones como los invitados se congratularon del exitoso resultado de los ejercicios. A las seis y media de la tarde, finalizadas las pruebas, el *Carlos V* aprobó hacia Cádiz, donde quedó fondeado en su lugar habitual. El 22 de abril de 1897, a las ocho y media de la mañana, el crucero volvió a salir de la bahía, para hacer las pruebas definitivas de velocidad. Iba a bordo la comisión oficial, a fin de certificar los resultados. En el Ministerio de Marina se afirmaba que en breve embarcaría la dotación reglamentaria, y

circulaban rumores de que la primera salida del crucero en comisión de servicio sería quizá «hacia los mares de Occidente». El 21 de mayo de 1897, el brigadier de Artillería de la Armada Federico Santaló presentó al ministro de Marina el informe sobre las pruebas de los elementos ofensivos del *Carlos V*. El señor Santaló, que había presenciado los ensayos, expresó su satisfacción por el magnífico comportamiento de los cañones «en un buque de excelentes condiciones marineras y militares, [que] puede figurar dignamente al lado de los mejores de las escuadras extranjeras». Una disposición de 3 de mayo de 1897 nombró tercer comandante del *Carlos V* al teniente de navío de 1.^a Ricardo Fernández de la Puente. El 21 de junio se supo que el departamento correspondiente había desechado, a expensas de un nuevo estudio, el proyecto de aumentar 10 centímetros la artillería que había de montar el crucero. Para ello habría habido que acometer grandes reformas en los pañoles entre otras obras de importancia, con la consecuente demora en la fecha prevista de entrega, según notificaron las comisiones inspectora y receptora del buque al ministro de Marina, que había solicitado información al respecto. Por acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de julio de 1897, el titular de Marina dispuso que el *Carlos V* saliera urgentemente hacia El Havre para montar las torres y los dos cañones Hontoria de 280 mm, y una semana más tarde la misma autoridad ordenó al capitán general del departamento de Cádiz que el día 31 la comisión de Marina nombrada al efecto iniciase los trámites para la entrega provisional del crucero. Las pruebas oficiales de estabilidad se habían suspendido debido a las adversas condiciones meteorológicas, así que se admitieron las efectuadas con carácter particular. A pesar de la premura por concluir las obras, a primeros de julio aún no se había rematado el pintado interior del buque y algunas instalaciones estaban inconclusas, amén de que parte de la artillería aún no se hallaba instalada y de las dificultades para completar la dotación a causa de la escasez de condestables, contraamaestres y maquinistas escalafonados en el departamento de Cádiz.

En los primeros días de agosto de 1897 se celebraba en el *Carlos V* la primera misa a bordo. Transcribimos el telegrama que el ministro de Marina, José M.^a Beránger y Ruiz de Apodaca, remitía al gobernador de Cádiz:

«Verdadera satisfacción experimento por recepción telegrama de felicitación y saludo que V.S. me ha dirigido en nombre representación clases sociales Cádiz reunida acorazado *Carlos V*, después dicha primera misa, siendo laudatorias frases con que está redactado la mejor recompensa que pudiera recibir como ministro y como hijo de esa heroica ciudad, por cuyo adelanto me intereso, y ruego a V.S. haga presente a todos los firmantes mi profunda gratitud por sus manifestaciones, asegurándoles que todos mis esfuerzos se han dirigido siempre a conseguir el mayor engrandecimiento de nuestra Marina, a fin de que la bandera española fuese respetada en todos los mares del globo».

El 12 de agosto de 1897 se iniciaba la entrega oficial del *Carlos V* a la Marina, que concluía el día 18, con la tripulación y todos los cargos del buque

a bordo. Estaba previsto que, si la reina continuaba en San Sebastián al terminarse la entrega, y antes de ir a Francia para montar la artillería, el crucero pasaría por aquel puerto para que lo viera la corte. Por una real orden del Ministerio de Marina, desde el primero de septiembre de 1897 el *Carlos V* quedaba en tercera situación, lo que significaba listo para navegar. Poco más tarde, el crucero partió hacia El Havre para completar el montaje de su artillería con dos torres barbetas de los cañones de 280 mm Hontoria. El 3 de febrero de 1898 el *Diario de Tarragona* publicó que el alcalde del puerto francés había ofrecido un banquete en el «Hôtel de Ville» al comandante del crucero ruso *Sventana* y al del español *Carlos V*. Asistieron todas las autoridades locales, así como los cónsules de Rusia y España. El alcalde inició los brindis dedicando sentidas frases al emperador de Rusia, al rey de España y a la augusta madre de este, la reina regente. Tanto el cónsul español como los comandantes de los buques citados brindaron por la ciudad de El Havre. El 21 de marzo el Gobierno dirigió una comunicación a los astilleros franceses para que activasen los trabajos que realizaban en el crucero español, a fin de que pudiera ser enviado cuanto antes a España. El 4 de abril salía de la ciudad francesa con destino a Ferrol, aclamado por la multitud que asistió a la despedida. El 7 de mayo se anunciaba que habían salido para Cádiz, desde Placencia de las Armas, los dos «magníficos cañones Hontoria, de 11 metros de largo» que iban a ser instalados en el *Carlos V*.



Bandera de combate del Emperador Carlos V
(fuente: Museo Naval de San Fernando).

El 16 de junio de 1898, a la diez de la mañana, a bordo del crucero se efectuaba en Cádiz la entrega de su bandera de combate, bordada por las gaditanas. Ignacio Noriega, gerente de los astilleros que habían construido el buque, acompañaba a la comisión facultada para el solemne acto, al que asistieron el ministro de Marina, el contralmirante Manuel de la Cámara y Livemoore, el general Guillén, el marqués de Comillas y el barón de Satrústegui. El ministro, en su discurso, agradeció en nombre de la Armada el patriótico regalo de las damas gaditanas. El comandante del *Carlos V*, José M.^a Jiménez Franco, contestó con estas breves palabras: «Carezco de dotes oratorias y solo diré con

el corazón que juro bajo palabra de honor no arriar esta bandera mientras no sea para servir de sudario al último marinero. Hablando así, interpreto los sentimientos de toda la dotación que mando». Después de ser bendecida por un sacerdote revestido de sobrepelliz, cuatro guardiamarinas izaron la enseña en medio de los acordes de las cornetas, del estampido de veintiún cañonazos y de los vivas de todos los presentes. Reproducimos la carta que las damas gaditanas adjuntaron a la bandera, que fue leída por el abogado Agustín Moyano Esteban:

«Excmo. Sr.:

»Confiado a la notoria pericia y al esfuerzo de V.E. el mando de la escuadra en que forma el buque de guerra *Emperador Carlos V*, nos es muy grato dirigirle nuestro entusiasta saludo y expresarle que, deseosas de que en aquella hermosa manifestación de la industria naval gaditana se conserve un testimonio de la admiración que nos inspiran las inmarcesibles glorias de la Marina, ideamos, ha poco tiempo, bordar la bandera con que aquel buque debe avalorar en combate la brillante historia de la Armada española. No creíamos, Excmo. Sr., que cuando llegara el momento solemne de entregar a los bravos marinos que tripulan aquella nave esa bendita enseña, pesaran sobre la Patria tan inmensas desventuras, ni mucho menos que la gloriosa sangre de nuestros marinos hubiera teñido con heroísmo espartano las aguas del archipiélago filipino. Más [Mas] ya que la suerte ha sido aciaga en aquellos mares; ya que la fuerza bruta ha vencido aquellas débiles defensas, pero sin mancilla del honor y la fiereza española, séanos permitido, al entregar en mano de V.E. esa bandera, símbolopreciado de la Patria, pedir al Dios de las eternas justicias que no abandone a los que a su amparo han de pelear defendiendo la razón y el derecho; que nosotras, y con nosotras todos los españoles sin distinción de clases, todas las madres que han dado sin protesta el ser de sus entrañas para mantener intangible la integridad de la Patria, han de rogar con oración fervorosa su demanda del triunfo de nuestras armas, demanda tanto más atendible por lo mismo que vamos empujados a tan desigual contienda, por la más incalificable de las avaricias. Y dígnese V.E. decir a esos bravos marinos que, cuando tremolada esa bandera en el fragor del combate se agite en el parduzco ambiente de los disparos, vean en ella el protector manto de su divina patrona, la gloriosísima Virgen del Carmen, que los cobija, acogiendo nuestras más sentidas preces. Con esa bandera enviamos también al dignísimo comandante y a todos sus subordinados que han de defenderla el saludo más patriótico, y con este la convicción firmísima de que la enseña española, siempre heroicamente mantenida por nuestros nobles y valerosos ejércitos de mar y tierra, podrá ser vencida, pero jamás deshonrada. Servíos, excelentísimo señor, aceptar en nombre de la Marina española, que tan dignamente representáis, el concurso que a la misma ofrecen las que suscriben, y que en esta ocasión reiteran a V.E. el testimonio de la consideración más distinguida».

En relación con el acto que hemos relatado debemos citar algunos antecedentes detallados por Ramón Auñón en «Las banderas de los buques de guerra», trabajo recogido en el *Diario de Cádiz* de 19 octubre 1894: las damas asturianas bordaron la bandera del *Pelayo*; la reina María Cristina, la del *Reina Regente*; la reina Isabel, la del crucero de su nombre; la duquesa de Montpensier, la del *Reina Mercedes*, y la señora viuda del almirante MacMahon, la del cañonero que llevó el nombre de su esposo.

El mismo día 16 de junio el *Carlos V* se incorporó a la escuadra de reserva del almirante Manuel de la Cámara, que salió del puerto de Cádiz en socorro de las Filipinas, vía canal de Suez. Lo comandaba el capitán de navío Joaquín Jiménez Franco, a quien auxiliaban como segundo de a bordo el capitán de fragata Martínez Torres y el de igual clase Fernández de la Puente como tercero. También componían la oficialidad los tenientes de navío Morales, Riera, Mascaró, Arias, Mata, Justo, Saavedra, Montero, González Hontoria y Salomó. El capitán de Infantería de Marina José Sánchez Lamadrid y el contador Antonio Traverso formaban, asimismo, parte de la dotación del crucero, integrada por 560 hombres. Componían la formación, además del crucero citado, los buques *Pelayo*, *Patriota* y *Rápido* y el crucero auxiliar de la Compañía Transatlántica *Buenos Aires*, así como varios transportes con tropas y algunos buques carboneros para abastecer a la escuadra. Tras el frustrado viaje retornó a Cádiz el 27 de julio.

En la mañana del 5 de octubre de 1898 el *Carlos V* efectuó a seis millas de la costa gallega, entre las Cíes y la isla de Ons, ejercicios de tiro de cañón. Con el blanco en el agua y a una distancia de 2.000 metros, los cañones de 28 centímetros, montados en las torres de proa y popa, consiguieron disparos muy certeros. A continuación abrieron fuego los ocho cañones de 14 centímetros, a razón de seis tiros cada uno. Cerraron los ejercicios los Nordenfelt y las ametralladoras Maxim, colocadas en batayolas y cofas, que simulando la defensa contra un torpedero dispararon sobre un blanco situado a 500 metros. Los expertos consideraron el resultado de los ejercicios muy satisfactorio y coincidieron en la necesidad de que el Gobierno procurase medios para que estos ensayos se hicieran con la mayor frecuencia posible.

El Consejo de Ministros de 16 de octubre de 1898 trató sobre la admisión definitiva del *Carlos V*, cuyo expediente tenía que resolver el propio ministro. Las dos circunstancias que obstaculizaban una recepción «limpia» eran los caballos de fuerza contratados y la velocidad que tenía que desarrollar. Las pruebas se realizaron antes de ir el *Carlos V* a El Havre, y la casa constructora ya advirtió de que aquellas no tenían carácter definitivo porque el buque, al tener los fondos sucios, no podía desarrollar la velocidad adecuada. En las pruebas citadas, el crucero alcanzó una velocidad de 18,8 nudos, y no la estipulada de diecinueve, y tampoco consiguió desarrollar 15.000 caballos de fuerza —se quedó en 14.800—. La casa Veá-Murguía alegó que el buque fue de El Havre a Suez, resistiéndose a hacer las pruebas definitivas por estar los fondos sucios y haber perdido parte de su potencia inicial por diversas circunstancias. El Centro Técnico de la Armada dictaminó que se diera por

buena la velocidad desarrollada, coligiendo que, si con el casco sucio había alcanzado 18 millas, habría podido llegar a la velocidad de contrato de haber estado limpio. Pero, como el *Carlos V* no consiguió desarrollar los 15.000 caballos de fuerza que se habían contratado, se imponía un descuento en el precio final. Informes posteriores señalaron que el Ministerio de Marina había rebajado en 77.000 pesetas el importe del último plazo, que aún no había sido satisfecho, cantidad que se dedicó a compensar las deficiencias detectadas.

Consideraciones finales

El crucero *Carlos V*, junto al acorazado *Pelayo*, fue una de las unidades navales militares más representativas de su época. Sin alcanzar el grado de inoperatividad total de su antecesor, el aviso torpedero *Filipinas*, construido en el mismo astillero gaditano, sufrió durante su vida marinera innumerables contratiempos de orden técnico, unos imputables a la bisoñez e impericia de la factoría, y otros atribuibles a la falta de sintonía económica y administrativa entre el constructor y el Gobierno, desencuentro que lastró la ejecución del proyecto. Así las cosas, frente al triunfalismo mostrado por las comisiones oficiales durante el desarrollo de las pruebas, a la postre se impuso el realismo y hubo que asumir el hecho de que el *Carlos V* no desarrollaba la potencia contratada ni alcanzaba la velocidad estipulada, a la par que sus calderas sufrían continuas averías y problemas. Estas insuficiencias generales fueron atribuidas a imprevistos circunstanciales como la suciedad de los fondos del buque, las condiciones meteorológicas adversas en el momento de las pruebas o, incluso, la incapacidad técnica de los maquinistas, cuando la realidad fue que el crucero, desde el momento mismo de su entrega, incumplió las condiciones técnicas estipuladas y contratadas. También el armamento de que iba dotado acusó deficiencias importantes.

Aun así, en su historial de siete lustros debemos destacar los excelentes servicios prestados por el *Carlos V*, de forma continuada, durante los acontecimientos de Marruecos. Estuvo agregado a la Escuadra de Instrucción, y fue destacado hasta en tres ocasiones para representar a España en el extranjero, no siempre sin incidencias. Y así, en 1901, cuando fue enviado a Inglaterra para la revista naval que se iba a celebrar en Spithead con motivo de los funerales de la reina Victoria, durante el viaje de ida, las importantes averías sobrevenidas en las calderas forzaron a su comandante a regresar a Ferrol de arribada forzosa. Como consecuencia de esta decisión, el comandante y los dos maquinistas responsables fueron sometidos a un consejo de guerra que los absolvió a los tres. Las circunstancias que obligaron al comandante a optar por la arribada —a juicio de su defensor, el capitán de fragata La Guardia— fueron varias: el escaso tiempo de que se dispuso para alistar debidamente al *Carlos V*, «armado y pertrechado en 17 horas»; el deficiente estado de las calderas, problema que arrastraba de antiguo y sobradamente denunciado y certificado, y la escasez e inexperiencia de una tripulación «cogida a lazo».

En 1910, el *Carlos V* fue nuevamente comisionado para representar a España. En esta ocasión lo hizo, junto a la corbeta *Nautilus*, en el centenario de la República Argentina, para lo que contó con la asistencia del comandante general de la división naval, José Ferrer. Zarpó de Cádiz el 20 de abril, para regresar al mismo puerto el 26 de julio. Dos años más tarde, el 1 de diciembre de 1913, recibía la orden de zarpar hacia México con motivo de los acontecimientos revolucionarios que tenían lugar en aquel país. Tras permanecer en ultramar más de ocho meses, y antes de retornar a España, recaló en un puerto estadounidense con objeto de limpiar fondos, para arribar por fin a Cádiz el 23 de septiembre de 1914. En 1923, el *Carlos V* pasó a primera situación especial de desarme sin consignación para navegar, y a finales de 1931 el ministro de Marina dio orden al departamento de Ferrol para cursar su baja de las listas de la Armada. Sacado a subasta pública a finales de 1932, se lo adjudicó una sociedad vizcaína. Fue remolcado el 19 de diciembre a Bilbao, donde el soplete y la piqueta cumplieron su cometido.

Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El crucero protegido* Emperador Carlos V. Némesis, Madrid, 2006.
- COELLO LILLO, Juan L., y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2001.
- CUBEL, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 5, p. 95. Valencia, 1994.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *España en la mar. Una historia milenaria*. Lunweg, Madrid, 1998.
- GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis: *El nacimiento de una industria. El astillero Veá-Murguía de Cádiz 1891-1903*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Cádiz, Cádiz, 2001.
- MARCHENA DOMÍNGUEZ, José: *Burgueses y caciques en el Cádiz de la Restauración*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996.
- ROBERT, Juan B: Colección de artículos.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. San Martín, Madrid, 1988.
- SOLDEVILLA, Fernando: *El año político 1895*. Año I. Imprenta de Enrique Fernández de Rojas, Madrid, 1896.

Fuentes hemerográficas

Diario de Cádiz, La Ilustración Española y Americana, Vida Marítima, El Correo Militar, Heraldo de Murcia, Gaceta de Madrid, Abc, Blanco y Negro, Diario de Tarragona, Diario de Gerona, La Vanguardia, La Opinión, Parte Oficial de la Vigía de Cádiz, El Mundo Naval Ilustrado, Revista General de Marina.

Archivos consultados

Archivo Histórico Municipal de Cádiz
Archivo Histórico Provincial de Cádiz
Archivo de la Biblioteca de Temas Gaditanos Juvencio Maetzu.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de 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 28071 Madrid
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA OPOSICIÓN AL PLAN NAVAL DE MAURA. LA LEY DE 7 DE ENERO DE 1908

David RUBIO MÁRQUEZ
Licenciado en Geografía e Historia

Resumen

Tras casi una década de estériles discusiones, el celo y el tesón de Maura y Ferrándiz conseguían que se aprobara un proyecto de ley de Escuadra. El plan contó con un abrumador apoyo parlamentario, aunque concitó la oposición del Ejército de Tierra, que reivindicaba para sí un incremento presupuestario similar, y de los partidos republicanos, que utilizarán tanto la prensa adicta como la sede parlamentaria como tribunas de oposición, y que esbozarán, por intermedio de Francesc Macià, un plan naval alternativo al gubernamental. Pero la oposición más furibunda al proyecto provino de los regeneracionistas, que ambicionaban gastar en escuelas y riegos lo que se proyectaba destinar a la Armada. Dentro de este grupo, dos figuras descuellan por el ardor de su oposición: Costa y Rafael Gasset.

Palabras clave: Plan Maura-Ferrándiz, Joaquín Costa, Plan Gasset.

Introducción

EL 27 de noviembre de 1907, el Congreso de los Diputados aprobaba la ley de organizaciones marítimas y armamentos navales. Remataba así el largo camino de la reconstrucción de la Escuadra, cuyas primeras jornadas se habían andado inmediatamente después de las derrotas navales de 1898, durante el ministerio de José Gómez Imaz. Sus sucesores Joaquín Sánchez Toca, José Ferrándiz, Eduardo Cobián y Miguel Villanueva también pergeñaron programas navales —alguno de los cuales llegó incluso a ser debatido en las Cortes—, todos ellos muy diferentes entre sí, pero unidos por un denominador común: el de ser proyectos malogrados. Ferrándiz, sin embargo, tuvo ocasión de resarcirse. Y en el otoño de 1907, durante su segunda etapa como ministro de Marina, veía cómo su programa naval, esta vez sí, recibía un respaldo parlamentario casi unánime. El historiador de la vida parlamentaria española Enrique de la Tapia, al narrar los hechos acaecidos en la Carrera de

San Jerónimo durante la llamada «sesión gloriosa» (1), se interrogaba: «¿Quién ha visto una sesión parlamentaria de este calibre?». Después, pasaba a describir el ambiente: «El salón de conferencias ofrecía un raro espectáculo de confraternidad política increíble, jamás visto. Al cruzar Antonio Maura entre los grupos para dirigirse al despacho de los ministros, sus diputados le rodean y aplauden. Maura se quita la chistera y, saludando a todos, grita, con voz potente: “¡Señores, viva España!”». La ovación es formidable. Sombreros de copa y sombreros de paja, más algún que otro frégoli, se agitan en el aire, mientras todos aplauden con estrépito. También son objeto de aplausos y ovaciones Segismundo Moret, José Canalejas y Gumersindo de Azcárate. La actuación de Maura es pasto de las alabanzas. El rotativo *El Imparcial* escribe: «El señor Maura pronunció ayer uno de los más grandes y más hermosos discursos de su vida». Los historiadores Carlos Seco Serrano y Marcos Sanz elogian la labor desarrollada por Maura en pro de la aprobación de la ley naval. El primero calificaba la sesión del 27 de noviembre como «la culminación política de Maura». El segundo sostiene que «nunca la voz de Maura tuvo acentos de sonora solemnidad, de emotividad y elegancia, de eficacia como en aquella [sesión]; nunca, tampoco, caló tan hondo en su auditorio, le tuvo tan fascinado; nunca, en suma, tuvo un interlocutor tan atento y tan firme en su atención inteligente como aquel lluvioso día de noviembre». María Jesús González Hernández, su biógrafa, sostiene que el debate reafirmaría la imagen de Maura de político con mayúsculas. ¿Qué había conseguido el político conservador? Estar «a punto de poseer una escuadra importante, presagio de futuras grandezas, causa de nuestro regocijo y de nuestro orgullo nacional».

Pero no todo fueron congratulaciones y parabienes. Un poco a trasmano de tanto entusiasmo por lo acontecido en las Cortes, el investigador naval Miguel Ángel Serrano Monteavaro puntualiza que aún no se habían aprobado los créditos extraordinarios necesarios tanto para llevar a cabo el programa naval como para el mantenimiento del material flotante, las bases y los arsenales. Además, la aprobación de la ley de organizaciones marítimas y armamentos navales suscitó oposiciones, en ocasiones enconadas, en diversos sectores (el Ejército de Tierra, los partidos republicanos y los regeneracionistas). A continuación estudiaremos los argumentos expuestos por cada uno de ellos en su frontal oposición al proyecto de reconstrucción de la Armada auspiciado por el gobierno conservador de Maura.

La oposición militar

De las tres oposiciones indicadas, la castrense fue la menos contundente. El Ejército de Tierra se limitaba a reclamar un aumento análogo de sus partidas presupuestarias. El senador del partido liberal Amós Salvador solicitaba, el 14 de diciembre, que lo aprobado para la Marina se extendiese también al resto de

(1) Así la calificó el periodista SOLDEVILLA, p. 502

las Fuerzas Armadas: «Yo quiero la prosperidad de la Marina; pero es necesario que vayamos a la reconstrucción del Ejército de mar y tierra» (2). Esta demanda puede calificarse de justa. El Ejército se encontraba en un estado calamitoso. Su presupuesto había descendido sensiblemente a partir de 1901 y, a pesar de los intentos de reforma, a la altura de 1909 seguía aquejado de los mismos problemas que en 1899, problemas entre los que sobresalía la macrocefalia. Como reconocería en diciembre de 1907 el exministro de Marina Eduardo Cobián:

«La verdad es que el ejército no tiene la instrucción militar necesaria; carece de vestuario, equipo, armamento, municiones y ganado. Los servicios militares están organizados de forma muy deficiente. No están fortificadas las costas, ni las rías, ni los puertos. No tenemos artillería de costa ni de sitio; la de campaña es muy escasa. Nuestras industrias militares están sumamente atrasadas. El soldado no se nutre bien. El personal de nuestro ejército se halla en una situación crítica y hasta cierto punto precaria» (3).

¿Qué han escrito los historiadores, en particular los especializados en temas militares, sobre el asunto? En relación con las consecuencias que tuvo el plan naval para el resto de las Fuerzas Armadas, Gabriel Cardona emite un juicio muy negativo sobre la ley de escuadra, atendiendo a que, en aras de la reconstrucción de la Flota, hubo que mantener al Ejército en una situación de miseria, dadas las insuficiencias presupuestarias. Y, todo ello, ¿para qué? Para construir una Marina mediocre e incompleta. Por su parte, Stanley G. Payne recoge la oposición que suscitó la ley de 1908 entre los militares de Tierra (4).

La oposición de los partidos republicanos

Los partidos republicanos españoles rechazaron, ya desde sus primeros pasos, la ley de organizaciones marítimas. En su lucha por impedir su aprobación emplearon tanto la prensa afecta como las intervenciones parlamentarias de sus diputados. Analizaremos en primer lugar la oposición mediática.

La gestación de la ley de escuadra puede ser estudiada a través del libro de actas del Centro Consultivo de la Armada. Las primeras sesiones, en enero de 1907, se mostraban continuistas respecto de los debates anteriores, centrados en el proyecto de construcción de un buque escuela (5). La ruptura se produjo

(2) *Ibídem*, p. 514. *La Correspondencia de España*, en su edición de 22 de diciembre de 1907, informaba sobre los elogios que el discurso había cosechado entre los oficiales.

(3) SOLDEVILLA, p. 511.

(4) El historiador tejano cita al respecto *La Correspondencia Militar* de 15 de septiembre de 1908: «Por el camino que vamos podremos tener unos cuantos buques de combate, que ya veremos cómo salen. Lo que no tendremos nunca es Marina de Guerra».

(5) Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Libro de actas del Centro Consultivo (LACC), sesiones de los días 15, 16, 17 y 18 de enero de 1907, pp. 12 y 13, 14-17, 18-21, y 22, respectivamente.

en la sesión extraordinaria del 23 de febrero. En ella, el ministro Ferrándiz se muestra partidario de no construir un buque escuela mixto y de asignar este cometido al crucero *Reina Regente*. La excusa esgrimida fue abaratar los costes (6). El 2 de marzo, el titular de Marina informaba sobre su convicción de que el Gobierno proporcionaría los recursos necesarios para la construcción de una nueva Escuadra (7). Conocidas las intenciones gubernamentales, los miembros del Centro Consultivo discuten sobre los barcos que la compondrán. Las construcciones previstas y el presupuesto consignado para ellas quedaban fijados de la siguiente forma:

- tres acorazados de 15.000 toneladas a 3.000 pesetas la tonelada, con armamento completo: 135 millones de pesetas;
- tres *destroyers* de 350 toneladas y 28 millas a 6.000 pesetas, con armamento completo: 6,3 millones de pesetas;
- veinticinco torpederos de 180 toneladas, con armamento completo y con la garantía de constructor especial de esta clase de buques: 29,25 millones de pesetas;
- para terminar el crucero *Reina Regente*: dos millones de pesetas;
- para terminar la prueba y últimos trabajos del *Cataluña*: 250.000 pesetas;
- para la construcción de tres cañoneros de 800 toneladas y trece millas a 1.875 pesetas toneladas con armamento: 4,5 millones de pesetas.

Al trascender el proyecto de ley, el periódico republicano *El País*, el 31 de mayo de 1907, publicaba un editorial («Abordaje a la Hacienda») en el que sostenía que «militar y presupuestariamente la reforma del Sr. Ferrándiz» era «inútil». Al votarse favorablemente en el Congreso el proyecto legislativo el 27 de noviembre, dos editoriales del diario volvieron a abordar la cuestión. Bajo el título de «Los proyectos navales», el rotativo defiende el 28 de noviembre que la defensa para España «por mar y hasta por tierra no está en la misérrima escuadra que se proyecta, sino en la diplomacia», política de alianzas que permitirá además prescindir de «enormes contingentes militares». Los gastos en la Escuadra «estarían mejor colocados en escuelas, en ferrocarriles, en colonización interior y, sobre todo, en el bolsillo de los míseros contribuyentes». Dos días después insiste en la improcedencia de lo

(6) *Ibídem*, sesión extraordinaria de 23 de febrero de 1907, pp. 59-63. Ricardo Ferrándiz, presidente del Centro Consultivo, desde las páginas de la *Revista General de Marina* correspondiente a noviembre de 1906, había sostenido idéntica idea. Arranca su argumentación así: «Pena grande nos causa el tener que manifestar nuestra humilde opinión de que el Regente vale poco y valdrá menos cuando salga a la mar como crucero». Sobre qué cometido dar al barco, se pronunciaba así: «[Dedicarlo a escuela de] Guardia-marinas, Maquinistas, Condestables y Fogoneros sin nuevos gastos para el Estado, y llenando muchísimo mejor su cometido que el cacareado buque mixto que ya todas las naciones rechazan, por creer, fundamentalmente, que el aprendizaje ha de hacerse en el mismo medio en que luego se ha de practicar».

(7) AGMAB, LACC, sesión extraordinaria de 2 de marzo de 1907, p. 74.

proyectado: «Maura quiere hacernos fuertes solo en un órgano de vigor nacional, quiere fortalecer un músculo, y la nación ve que eso es absurdo, porque fortalece ese músculo a costa del resto del organismo nacional». Terminaba con una relación de todas las entidades que se oponían al proyecto, entre las que se encontraban las Cámaras Agrícolas del Alto Aragón y las de Comercio de Albacete, Valladolid y Córdoba. Esta última solicitaba, a la zaga de los editoriales del rotativo, que los 200 millones se destinaran «a Instrucción y Obras Públicas» (8).

En el Congreso, los diputados pertenecientes a partidos republicanos catalanes asumieron un papel protagonista en la oposición a la ley. Merece especial atención la intervención de Francesc Macià. El diputado de Solidaritat Catalana presentaba el 29 de noviembre, al debatirse el artículo 6.º del dictamen de la comisión, junto con otros seis diputados, un plan naval alternativo. La futura escuadra española quedaría constituida por las siguientes unidades:

- «50 Torpederos de 250 toneladas, término medio, 15 de 366 y 35 de 200 toneladas, pesetas 75.000.000.
- »2 Scouts de 1.800 toneladas y 35 nudos 21.000.000.
- »4 Cruceros sin defensa, de 3.000 toneladas 28.000.000.
- »8 Torpederos sumergibles, de 20 nudos navegando en la superficie y 15 nudos a ras de agua 14.000.000.
- »12 Submarinos ofensivos, de 400 toneladas, con máquinas de explosión y 12 nudos 28.000.000» (9).

La propuesta fue rechazada, por cuanto difería sustancialmente del proyecto de Ferrándiz. Una escuadra de estas características traducía una concepción limitadamente defensiva de la Armada, cuyas misiones se restringían a la protección de las costas y al mantenimiento de las comunicaciones con los archipiélagos y África. Los acorazados y su escolta de destructores eran imprescindibles para acometer una intervención exterior. Pero como en el proyecto de Macià —de corte netamente defensivo, como hemos dicho— esta no se contemplaba, frente a la primacía concedida en el plan de Ferrándiz a los acorazados —de cuya eficiencia, por añadidura, desconfiaba—, el diputado catalán, apoyándose erróneamente en las enseñanzas de la batalla de Tsushima (10), defiende que la base de la Flota sean los torpederos, sin

(8) La oposición de la prensa republicana en HARRISON, p. 119. Editoriales en contra del proyecto de Escuadra en *El País*, 31 de mayo, 28 y 29 de noviembre de 1907. La oposición de la Cámara Agraria y de Comercio de Córdoba, en *Vida Marítima*, núm. 240, 30 de agosto de 1908, editorial «Patria y defensa nacional», y *El País*, 1 de noviembre de 1908, editorial «El desvarío de la escuadra. Aún es tiempo».

(9) *Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*, 29 de noviembre de 1907, p. 3064.

(10) «Yo soy partidario de que se construyan torpederos sumergibles y defensas de costas (...) en la batalla naval de Tsushima, que en siete horas los torpederos japoneses echaron a pique a los acorazados rusos».

perjuicio de que se construyeran «cuatro cruceros a propósito para el caso de un conflicto en África». El coronel seguía enhebrando objeciones: «Los tres acorazados no servirán siquiera para defender las bases navales. En 1918, cuando presumiblemente estén operativos, ¿cómo se podrán oponer a los 34 de Francia, 38 de Alemania o los más de 60 de Reino Unido?». Y, como remate a su repudio de los acorazados, argüía que su construcción en España los encarecería un 40 por 100 respecto de su coste si fuesen encargados a astilleros extranjeros. Macià confiaba en cambio en el papel militar de los sumergibles: «Desde luego, con submarinos o con sumergibles sería de todo punto imposible el bloqueo de una plaza, que es una de las funciones más importantes de una escuadra». Cerraba su intervención con dos propuestas polémicas: la reunificación de los Ministerios de Guerra y Marina en un Ministerio de Defensa Nacional, y la homologación de los cañones costeros —de cuyo manejo, sugería, debían encargarse marineros— y los de los barcos de guerra (11).

El diputado Juan Ventosa Calvell, cofundador con Francesc Cambó de la Lliga Regionalista, sostenía que España no debía construir nuevos barcos, toda vez que los tres proyectados eran «insuficientes para la defensa del litoral español»; el país más bien tenía que aprovechar su «posición estratégica para firmar alianzas con potencias navales», y reforzar al propio tiempo las bases navales. Desconfiando, al igual que Macià, de los astilleros nacionales (12), Ventosa demandaba tanto la potenciación de la marina mercante como la mejora de la Administración naval.

Inspirándose en el pensamiento de Joaquín Costa, el diputado de Solidaritat Amadeu Hurtado Miró aducía que España no contaba con suficientes recursos económicos para construir una escuadra de combate moderna: «Los escasos recursos existentes deben invertirse en otras prioridades, especialmente educación (...) Para la creación de riqueza, imprescindible para el desarrollo de los planes navales, es necesario potenciar previamente tanto la marina mercante como el comercio nacional. Precisamente, la finalidad última de la escuadra deberá ser proteger nuestro comercio internacional. Una vez conseguidos los recursos necesarios, se abordaría la construcción de la totalidad de la escuadra y no, como proponía el proyecto, por fases» (13). Así pues, Hurtado, como Ventosa, entendía que el único modo de garantizar la defensa de las costas españolas era concertar una alianza con alguna potencia europea, a la que en contraprestación se le permitiría instalar en territorio nacional bases

(11) Su oposición frontal a que los marinos se encargasen de la defensa de las costas españolas, en *La Correspondencia Militar* de 23 de noviembre de 1907. Con el título «¡Alerta! Cuestión grave», se recordaba su divorcio con el Ejército y se tachaba de amenaza la propuesta de Macià.

(12) Citando al propio Antonio Maura en defensa de sus tesis afirmaba: «No existe ninguna garantía de éxito en la construcción de barcos por la industria nacional».

(13) «España no tiene remedio. Rebaja el presupuesto de instrucción pública y decreta una escuadra. Es inútil pelear ya: ha sonado Villarar. Ayer fue día de pelear como caballeros, y hoy es día de llorar como Boabdil».

navales, algo hacedero al disponer España de una posición estratégica enviable para el control de las rutas marítimas (14).

La oposición regeneracionista: Joaquín Costa y Rafael Gasset

Pero si hubo un grupo tenaz en su oposición a la política de reconstrucción naval española en la primera década del siglo XX, ese fue el de los regeneracionistas. Entre 1899 y 1907 en España se asiste a un intenso pugilato entre quienes creen que lo prioritario para la regeneración nacional es reconstruir las Fuerzas Armadas, y los partidarios de dar preferencia al renacimiento económico de España pues, endeudado a causa de la pasada guerra, el Estado no contaba con recursos económicos suficientes para emprender ambas regeneraciones simultáneamente. Esta regeneración económica nacería necesariamente del aumento de la dotación de capital social fijo mediante inversiones hidráulicas y en infraestructuras de transporte. Así pues, pantanos, canales, puertos, ferrocarriles secundarios y carreteras debían ser los sectores prioritarios para la inversión pública (15).

Así las cosas, no es de extrañar que el apoyo de la minoría republicana a la ley de organizaciones marítimas y armamentos navales provocase la indignación de Joaquín Costa. A finales de 1907 su campaña en contra del renacimiento naval español, iniciada después de la derrota frente a Estados Unidos, daba uno de sus últimos coletazos. El 25 de diciembre de ese año publicaba en el diario *El País* un largo informe sobre la ley de escuadra (16). En él, el montisonense arremete contra sus compañeros de partido que han votado favorablemente la ley: «No se puede servir a un tiempo a dos señores: la grey

(14) Los historiadores no han prestado mucha atención al argumentario de la oposición republicana. En cambio, el doctor en Historia y oficial de la Armada Antonio de la Vega Blasco ha publicado un artículo sobre Francesc Macià y sus aportaciones al debate de noviembre de 1907.

(15) Como ejemplo de las esperanzas depositadas en los regadíos, citaremos lo escrito por el regeneracionista Giménez Valdivieso, seguidor en este punto de Costa: «Mientras sea una nación que riegue una corta extensión de su territorio y la casi totalidad del mismo esté pendiente de la lluvia (...) España será pobre y no tendrá importancia en el concierto de las naciones. El día que España riegue diez o doce millones de hectáreas de los cincuenta que componen su territorio, habrá decuplicado su riqueza, sin oprimir al contribuyente tendrá la Hacienda más próspera de Europa y ocupará un puesto tan importante en el mundo, que solo podrán aventajarla Inglaterra y Estados Unidos». De un optimismo exagerado podemos calificar lo escrito por José Ricart y Giralt en 1899 sobre la importancia de los regadíos: «La riqueza que proviene de la industria es menos sólida que la procedente de la productividad del suelo. Suponiendo a España con un buen sistema de riegos artificiales, será mucho más rica [!] que Inglaterra con sus espléndidas industrias». A esta argumentación, reñida con la evolución histórica de la economía, se añade una conclusión alejada por completo de la realidad naval contemporánea: «Estas [las industrias británicas] pueden morir en tres meses de bloqueo, y las cosechas de España son independientes de los ataques de escuadras enemigas: no son bloqueables».

(16) Archivo de la Fundación Antonio Maura (FAM), leg. 361, carpeta 3. Guarda las páginas de la edición de *El País* con el escrito de Costa.

palaciega y el país». Frente a la dictadura parlamentaria («la votación del día 30 no fue un acto de un Parlamento: fue una dictadura de notables liándose la manta a la cabeza y haciéndole una higa al país») propone la solución radical de no pagar: «¿Tienes gusto en jugar a los acorazados y a los torpederos? Pues págate los». Para defender sus tesis invoca a Francisco Silvela, quien en 1903 reconocía que «el país era resueltamente hostil a todo intento de construcción de escuadra, y que el régimen parlamentario se gobierna con la opinión y no en contra ella». Pues bien: poniendo del revés la doctrina de Silvela, se había emprendido la construcción de una escuadra «contrariando la voluntad del país». A juicio de Costa, España tenía otras prioridades, de tal forma que «primero se rehaga el país, triplicando por lo menos su producción agraria, minera e industrial, disminuyendo en un tercio, por lo menos el número de analfabetos y en otro tanto el atraso marroquí (*sic*) de los que presumen no serlo, mejorando en un tercio la ración alimenticia del proletariado de levita, de chaqueta y de blusa». Por otra parte, en cuanto a los barcos proyectados, argumenta que «el material flotante no constituye por sí solo una Marina ni da la más insignificante cantidad de poder marítimo». Sostiene que nada ha variado, que no se han aprovechado las enseñanzas del Desastre, pues ahora se reincide en los mismos errores. Antes de construir barcos se deberían adoptar otra serie de medidas, como por ejemplo:

- 1.^a preparar el personal destinado a prestar servicio o dirigir la administración de Marina;
- 2.^a mejorar la preparación de la oficialidad de la Armada, dedicando el suficiente celo a la investigación;
- 3.^a alimentar la vocación marinera del personal de la Armada, para que se sienta atraído por los destinos a bordo y no por los de tierra;
- 4.^a incrementar el presupuesto destinado a la renovación y mantenimiento del material flotante;
- 5.^a introducir mejoras en los puertos militares.

España, «que no ha demostrado nunca aptitudes para ser potencia marítima», debe plantearse cerrar con «doble llave al sepulcro de Ensenada para que no vuelva a construir» (17). Una frase de este largo informe puede resumir la actitud de Costa frente a los problemas de la Marina de Guerra en 1907: «A nuestros personales sucesores y a nosotros mismos decimos: ¡para escuela y defensa, sí; para barcos, no!». Costa reconoce, a modo de conclusión de su largo artículo, que en 1883 había escrito que «solo será digno de vida quien pueda invocar para conservarla los únicos títulos valederos en el momento,

(17) El 12 de febrero de 1906, con motivo de la Asamblea Municipal Republicana, Joaquín Costa había pronunciado en el Teatro Pignatelli de Zaragoza un discurso en el que adelantaba gran parte de sus argumentos de 1907: «Escuadra, si alguna vez hemos de tenerlas, han de darse por añadidura. Mientras tanto, doble llave al sepulcro de Ensenada para que no vuelva a construir».

títulos de acero, fusiles, cañones, lanzas, ametralladoras, torpedos y espolones», pero «la razón que hubo en 1883 no asiste en 1907 para pensar en una marina de guerra». Y es que, desde 1898, el regeneracionista aragonés quería cambiar cañones, acorazados y cruceros por caminos, escuelas e industria.

El periodista y político Rafael Gasset protagonizaría una evolución muy parecida a la de Joaquín Costa. Antes de 1898, su preocupación por el reforzamiento de la Armada es constante. Después de la derrota en la guerra contra Estados Unidos, como el pensador aragonés habla de reconstrucción económica del país a través de las obras públicas, especialmente de las hidráulicas. Desaparecido en él el interés por la Marina, Gasset se convertirá en el hombre de la política hidráulica.

Gasset se une a la campaña regeneracionista que pretende sacar a España de su atraso cultural y económico mediante la aplicación del lema «Agua, Caminos y Escuelas». Era necesario extender la enseñanza pública para erradicar la lacra del analfabetismo, que a principios del siglo XX aún alcanzaba al 63 por 100 de la población. Y frente a los sectores conservadores, vinculados al latifundismo y las actividades especulativas y, por ende, poco dados a la innovación, los seguidores de Costa consideraban imprescindible el aumento de la riqueza y el incremento de la productividad agraria, cuyo motor debía ser una agricultura intensiva sustentada en el regadío. En esta línea, Rafael Gasset, el 7 de abril de 1899, daba comienzo desde *El Imparcial* a una campaña de concienciación nacional sobre la necesidad de aumentar la superficie regada en España, campaña que constituiría el eje de su trayectoria política, de tal modo que puede afirmarse que, desde abril de 1899, «todos los días casi sin interrupción durante un cuarto de siglo *El Imparcial* publicó artículos sobre la política hidráulica». En este empeño no estuvo solo. El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España, desde su órgano (18), comenzó una campaña en pro del desarrollo de todas las obras públicas, y singularmente de las hidráulicas. Los ingenieros reclamaban un presupuesto suficiente para financiar las infraestructuras requeridas por España. El editorial de la mencionada revista de abril de 1899 declaraba: «Ha llegado la hora de que vuelva a figurar el presupuesto de Fomento en primera línea. El país desea que se desarrollen sus fuentes de riqueza». Ese mismo mes hacían entrega al ministro de Fomento, marqués de Pidal, de un «Avance de un Plan General de canales y pantanos de riego».

Durante el segundo gobierno de Antonio Maura, tanto desde su tribuna de *El Imparcial* como en sus intervenciones en actos públicos o desde su escaño en el Congreso, Gasset defiende con ardor la política hidráulica y se opone con dureza al plan de reconstrucción de la Armada de 1907. En julio, en Ciudad Real, pronunciaba un discurso donde afirmaba: «El Gobierno desatiende la enseñanza, descuida las obras públicas y se propone consagrar 200 millones de pesetas a crear Marina (...) y a emprender la construcción de una invencible de seis acorazados». Ya en pleno debate del proyecto de

(18) *Revista de Obras Públicas*, que continúa editándose en la actualidad.

ley sobre la reorganización de los servicios de la Armada y armamentos navales, *El Imparcial* publicaba el 23 de noviembre el editorial «Parodia de una Escuadra», en el cual se critica sin miramientos el proyecto. Los barcos estrella, los tres acorazados, son tachados de «anticuados e inservibles antes de puestas sus quillas en los astilleros», habida cuenta tanto del avance de las técnicas de armamento naval como del hecho de que el Reino Unido, Francia, Alemania, Estados Unidos y Japón estaban construyendo acorazados de 20.000 toneladas. Todo ello hace que el editorialista se pregunte retóricamente: «¿De qué servirán [los barcos proyectados] dentro de ocho años?». Antes de invertir en defensa, España debía convertirse en una nación rica y productora, de modo que los 200 millones asignados a dotaciones públicas habrían de destinarse a impulsar la agricultura, la industria, la minería y las infraestructuras. Abundando en esta línea argumental, Gasset pronuncia en el Congreso el 10 de diciembre un largo discurso de oposición a que el aumento de las inversiones estatales se concretase en un programa de reconstrucción naval.

La batalla mantenida entre los partidarios de los cañones y los de la mantequilla había sido ganada por los primeros, y los acorazados habían dado al traste con la política hidráulica justo cuando el país atravesaba una tremenda crisis de subsistencias como consecuencia de las malas cosechas de 1904 y 1905. Pero Gasset no tiraba la toalla. El 31 de octubre de 1908 publicaba un nuevo editorial, «Ironías y desdenes», en pro de abandonar la política de rearme naval e invertir íntegramente los 200 millones presupuestados para obras públicas en el desarrollo de los regadíos nacionales. Como quiera que el editorial mencionado preguntaba retóricamente quién podría estar en desacuerdo con sus argumentaciones, Joaquín López Pérez, presidente de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Almería, decidió recoger el guante y, después de informar sobre sus intenciones a Antonio Maura, hacer público un folleto en el que replicaba a los argumentos de Gasset (19). Como reconoce López Pérez, la insuficiencia de recursos hace necesario que el ministro de Hacienda deba optar por realizar las inversiones más convenientes para España, y «la marina militar es absolutamente necesaria, como necesarios son de

(19) Rafael Gasset, a diferencia de Joaquín Costa, sí tuvo ocasión de poner en práctica sus ideas regeneracionistas. La oportunidad se le presentó merced a la crisis gubernamental del 18 de abril de 1900, cuando salen del Gobierno el marqués de Pidal y Gómez Imaz. Silvela decide entonces crear el Ministerio de Instrucción Pública, que asume las competencias de educación y bellas artes, hasta ese momento en manos de Fomento, que por su parte pasa a llamarse Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, denominación que mantuvo durante cinco años. Para asumir la flamante cartera, Silvela llamó a Gasset, quien hubo de dejar la dirección de *El Imparcial*, que pasa a ejercer Ortega Munilla, hasta entonces director de su famoso suplemento literario, «Los Lunes de *El Imparcial*». Juan Carlos Sánchez Illán, su biógrafo, entiende que con este nombramiento Silvela pretendía atraerse a las clases mercantiles, las cuales, decepcionadas por su incapacidad para ejecutar una política genuinamente regeneracionista, cada vez le eran más hostiles. Con todo, el ministerio de Gasset no se vería coronado por el éxito. FAM, leg. 57, carpeta 3. Carta de Joaquín López Pérez a Antonio Maura fechada el 3 de noviembre de 1908.

modo imprescindible los pantanos, los caminos vecinales y la instrucción pública. Pero sin que esta necesidad evidente de esos y de los demás deberes nacionales, excluya a ninguno» (20).

Gasset, infatigable, en la discusión parlamentaria del presupuesto del Ministerio de Fomento para 1908 hace un llamamiento al partido conservador para que aumente considerablemente el dinero asignado a Instrucción y Obras Públicas. La respuesta del gobierno de Maura fue presentar de nuevo un presupuesto cuyas partidas, en materia de obras públicas, apenas daban para cubrir las que ya estaban en ejecución. Por último, en plena vorágine por la denuncia de Juan Macías del Real sobre las supuestas irregularidades en el concurso para la adjudicación de la construcción de la Escuadra, el 4 de mayo de 1909 *El Imparcial* publicaba «La adjudicación de la escuadra. Análisis del expediente», largo artículo en el que se criticaba duramente el proceso seguido, en opinión del diario demasiado sesgado a favor de la Sociedad Española de Construcción Naval. El trabajo concluía oponiéndose a la construcción de acorazados de 15.000 toneladas, porque otras naciones «[los] están construyendo de 20 a 22.000 toneladas (...) Aquellos acorazados se acabarán en cuatro años, los nuestros en ocho». Los buques, ya muy inferiores en el momento de su planificación, serían piezas de museo en el de su conclusión. La solución que proponía el rotativo madrileño era que se declarase desierto el concurso y se convocara otro, ya que «todas las proposiciones eran inaceptables dentro de lo establecido en las bases». La línea argumental de noviembre de 1907 no había cambiado un ápice; lo único novedoso era la petición de un nuevo proceso de adjudicación.

Pero los opositores a la ley de 1908 no consiguieron nada. Esta prosiguió su desarrollo, convocándose el preceptivo concurso para la adjudicación de las construcciones navales proyectadas, que fue ganado por la hispano-británica Sociedad Española de Construcción Naval, según quedaba recogido en la *Gaceta de Madrid* de 5 de febrero de 1909. El fallo del concurso provocó una nueva oleada de críticas. Pero esa es otra historia, aunque entre sus protagonistas volvamos a tropezarnos con Rafael Gasset.

Archivos consultados

Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués.
Archivo de la Fundación Antonio Maura.
Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados.

Fuentes hemerográficas

El Imparcial, El País, La Correspondencia de España, La Correspondencia Militar, Revista General de Marina, Vida Marítima.

(20) Folleto publicado por la Real Sociedad de Amigos del País de Almería en noviembre de 1908.

Bibliografía

- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Vicisitudes de una política naval*. San Martín, Madrid, 1978.
- CARDONA, Gabriel: *El problema militar en España*. Historia 16, Madrid, 1990.
- : «El imposible reformismo militar de la Restauración (1875-1931)», en GARCÍA DELGADO, J.L. (dir.): *España entre dos siglos (1875-1931)*. Continuidad y cambio. Siglo XXI, Madrid, 1991, pp. 35-48.
- CHEYNE, George J.G.: «La Unión Nacional: sus orígenes y su fracaso», en *Actas del II Congreso Internacional de Hispanistas*. Nimègue, 1967, pp. 253-263.
- : *Joaquín Costa, el gran desconocido*. Ariel, Barcelona, 1972.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe: «Concepción marítima de don Antonio Maura», en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, núm. 4, 2004, pp. 5-44.
- : *Evolución del pensamiento naval en don Antonio Maura*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.
- FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor: «Política naval de la España moderna y contemporánea», en *Revista de Estudios Políticos*, núms. 18 y 19, 1946, pp. 47-78 y 37-70.
- GIMÉNEZ VALDIVIESO, Tomás: *El atraso de España (1909)*. Fundación Banco Exterior, Madrid, 1989.
- OLMET, Luis Antón del, y GARCÍA CARAFFA, Arturo: *Los grandes españoles: Maura*. Imprenta Alrededor del Mundo, Madrid, 1913.
- PAN-MONTOJO, J.: «El atraso económico y la regeneración», en ÍDEM (coord.): *Más se perdió en Cuba. España y la crisis de fin de siglo*. Alianza, Madrid, 1998.
- PAYNE, Stanley G.: *Los militares y la política en la España contemporánea*. Ruedo Ibérico, París, 1968.
- RICART Y GIRALT, José: *Potencialidad naval de España: lo que ha sido, lo que es y lo que puede ser*. Tipografía L'Avenç, Barcelona, 1898.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La reconstrucción de la Escuadra. Planes Navales Españoles, 1898-1920*. Galland Books, SLNE, Madrid, 2010.
- : «Planes navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y su grado de cumplimiento», en *Revista General de Marina*, agosto-septiembre 2012, pp. 241-261.
- SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos: «Rafael Gasset y la política hidráulica de la Restauración, 1900-1923», en *Revista de Historia Económica*, núm. 2, 1997, pp. 319-362.
- : «El ascenso político de la élite periodística: Rafael Gasset, primer Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas», en *Studia Historica. Historia Contemporánea*, núm. 16, 1998, pp. 221-245.
- : *Prensa y Política en la España de la Restauración. Rafael Gasset y El Imparcial*. Biblioteca Nueva, Madrid, 1999.
- SECO SERRANO, Carlos: *La España de Alfonso XIII*. RBA (Coleccionables), Barcelona, 2002.
- SEOANE, M.^a Cruz, y SAIZ, M.^a Dolores: *Historia del periodismo en España*, t. III. Alianza Universidad, Madrid, 1996.
- SERRANO MONTEAVARO, Miguel Ángel: «El poder naval en la España de entre siglos 1890-1907», en *MILITARIA. Revista de Cultura Militar*, núm. 2, 1990, pp. 117-133.
- : «Los planes navales de principios de siglo. Aspectos políticos», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 15, 1991, pp. 39-48.
- SOLDEVILLA, Eduardo: *El año político, 1907*. Rojas, Madrid.
- TAPIA OZCARIZ, Enrique de: *Luz y taquígrafos. Un siglo de parlamento en España*. Aguilar, Madrid, 1961.
- VEGA BLASCO, Antonio de la: «Los conocimientos marítimos de Francesc Macià», en *Revista de Historia Naval*, núm. 50, 1995, pp. 57-70.
- : «Los conocimientos marítimos de Antonio Maura», en *Revista General de Marina*, enero-febrero 2006, pp. 71-87.
- : «El Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 57, 2008, pp. 19-37.
- VILLANUEVA LARRAYA, Gregoria: «Rafael Gasset: "la política hidráulica" en la acción de Gobierno», en *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, núm. 1, 1987, pp. 439-459.

LA OPOSICIÓN AL PLAN NAVAL DE MAURA. LA LEY DE 7 DE ENERO DE 1908

- : «Apuntes para una biografía política de Rafael Gasset, un liberal regeneracionista», en *Espacio, Tiempo y Forma*, tomo III, 1990, pp. 159-171.
- : *La política hidráulica durante la Restauración (1874-1923)*. UNED, Madrid, 1991.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo 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 a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.
C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA BATALLA DE RANDE (RÍA DE VIGO, 1702), ÚLTIMA DERROTA DE UNA FLOTA DE INDIAS

Yago ABILLEIRA CRESPO
Investigador Naval

Resumen

El artículo que he titulado *La batalla de Rande (ría de Vigo, 1702), última derrota de una Flota de Indias* narra la historia de la Flota de Nueva España de 1699, desde los preparativos de la misma hasta su naufragio, junto a su escolta francesa, en la ría de Vigo. También se analiza la actuación hispano-francesa en dicho combate. Por último, se incluye una breve explicación de qué ocurrió con los caudales que dicha flota traía, raíz del famoso mito del «tesoro de Rande».

Palabras clave: naufragios, Rande, Flota de Indias.

EL arqueólogo Ramón Patiño ha visto recientemente publicada la obra *Los tesoros de Rande*, donde cristaliza una exhaustiva investigación sobre este hecho de armas en la que he tenido el honor de colaborar. Resulta curioso ver que, pese a que esta flota se destruyó, no en la costa, sino en aguas interiores españolas, es mucho más conocido el desastre de Benavides Bazán, en 1628, en la bahía de Matanzas (Cuba). Quizá ello obedezca a que, si aquel supuso una tragedia nacional, la derrota de 1702, por sorprendente que parezca, en último término supuso un revés para los vencedores, Inglaterra y Holanda.

La Flota de 1699, un quebradero de cabeza

La Flota de Nueva España de 1699 estaba al cargo del general Manuel de Velasco y Tejada, caballero de la Orden de Santiago. Su organización fue harto problemática, y muchas veces pidieron suspender su envío pues, debido a la crisis del comercio indiano, no se estimaba rentable. Sea como fuere,

finalmente zarpó de Cádiz el 19 de julio de 1699, para llegar sin novedad a Veracruz en octubre. Pero con la arribada al Nuevo Mundo no desaparecieron los problemas, pues cuando Velasco tocó con la Flota en el puerto mejicano, se tropezó con la pequeña Flota de Azogues (mercurio) de 1698, la del general Mascarúa, que todavía estaba en Indias y con mucho género por vender en sus bodegas. Esto obligará a los recién llegados a retrasar su vuelta. Para colmo de males, la capitana de Velasco, la *Jesús, María y José*, hacía mucha agua. Un testigo presencial le advierte de que, el día de su botadura, había chocado contra un bajo y estuvo varada de costado durante quince días. Revisada la embarcación, se descubre que la estructura interna está medio podrida, hasta el punto de que llegó a pensarse en su desguace, aunque por último se decidió repararla.

Mientras esto sucedía en las Indias, en la Península, el 1 de noviembre de 1700, fallece sin descendencia el monarca español Carlos II, último vástago del linaje de los Austrias. Próximo a morir, cambia su testamento y declara su sucesor a Felipe de Anjou —nieto del rey de Francia, Luis XIV—, que pasará a la historia como Felipe V de España, el primero de la dinastía de los Borbones. En Europa se recela de esta acumulación borbónica de poder, e Inglaterra y Holanda están dispuestas a usar la fuerza para evitarlo. Este fue el germen de la conocida como Guerra de Sucesión española, que comenzó en 1702 y finalizó en 1713, con la paz de Utrecht.

Pero, en medio de esta crítica situación internacional, las preocupaciones de Velasco eran otras. Para entonces, las mercancías que ha llevado a Indias aún no se han vendido, pues Mascarúa y sus barcos no zarparán hasta finales de 1700. Además, de los dos galeones de guerra que desde España se enviaron a Veracruz con azogue como refuerzo para la Flota a su regreso, la almiranta, *Santa María de Tézanos*, naufraga en puerto, de modo que solo puede incorporarse la capitana, el *San Juan Bautista*, y todo ello cuando cada vez llegaban más noticias de avistamientos de barcos piratas al acecho. Así las cosas, y pese a que el rey Felipe V, tras unas gestiones con su abuelo, envía una pequeña escolta de buques franceses de guerra en 1701, Velasco la juzga insuficiente y no se decide a zarpar, toda vez que hasta él han llegado noticias de que en cualquier momento puede estallar una guerra. Sin saberlo, ha cometido un grave error.

La Flota de Nueva España, objeto unánime de codicia

Para comienzos 1702 era inminente el estallido de un gran conflicto en Europa. Y, como quiera que las guerras son empresas muy caras, todos los futuros implicados tenían la mira puesta en los galeones de 1699, pues llevaban en México tres años recogiendo la plata del rey y de los particulares, y el numerario resultante de las ventas de todo lo allí transportado.

Inglaterra y Holanda deciden anticiparse con un golpe maestro: intentarán capturar Cádiz justo cuando regresen los barcos de Velasco. Así, de una senta-

da, privarán a España de su mejor puerto y harán un suculento acopio de caudales con que sufragar la guerra en ciernes.

Por su parte, Felipe V, presionado por su abuelo Luis XIV, también tiene sus propios planes para esa rica flota. Ante la gran corrupción existente en Cádiz —a finales de la época de los Austrias había alcanzado unos niveles escandalosos—, el destino deberá ser un puerto cantábrico (Pasajes, preferentemente), donde honrados funcionarios fiscalizarán todo lo que venga del Nuevo Mundo. Para proteger a los indefensos mercantes, ambos monarcas deciden enviar una poderosa escuadra al mando del conde de Château-Renauld.

Zarpa la Flota. El tornaviaje

En abril de 1702 los franceses llegan a Cuba. Acto seguido, Velasco recibe aviso de zarpar para México a reunirse con ellos. Pero el capitán español se niega a cumplir lo ordenado, así que Château-Renauld se ve obligado a ir a buscarlo, lo que retrasa aún más la partida (1). Finalmente, el 24 de julio, por fin zarpan de La Habana la friolera de 57 embarcaciones.

El viaje transcurre sin novedad hasta el 23 de agosto, cuando un gran banco de niebla dispersa la formación. Como consecuencia de ello se crean dos grupos: el principal y uno pequeño de 11 buques (*Ave María*, *Nuestra Señora del Rosario* y nueve franceses) que arribarán a Santander el 25 de septiembre, aunque alguno de los nueve últimos volverá directo a su patria.

El 13 de septiembre se envía un aviso a Cádiz, el *Nuestra Señora del Coro*, para informar de la inminente llegada de la Flota. El aviso arriba justo cuando una gran formación angloholandesa, a las órdenes de George Rooke, empieza a tomar posiciones para conquistar el puerto. La flota de Rooke ha llegado antes de tiempo. El perfecto sistema de espionaje inglés y holandés, pese a su fama, no estaba al tanto del retraso provocado por los reparos de Velasco. No obstante, aunque asimismo desconocía que el destino de la Flota era Pasajes,



El conde de Château-Renauld (grabado de D. Maurin, 1836).

(1) A la postre, este nuevo retraso fue providencial, como luego veremos.

poco ha faltado para que, inopinadamente, se cruzase con los galeones en alta mar, frente a la costa galaico-portuguesa. Así pues, el *Nuestra Señora del Coro* recibe orden de volver e informar a la Flota del estallido de las hostilidades (2).

A Velasco y Château-Renauld no paran de llegarles inquietantes nuevas. Aparte de las noticias llevadas por el aviso, otro barco les advierte de que en Finisterre acecha una escuadra de 40 naves de guerra al mando de Clowdisley Shovell. Con los accesos a Cádiz y al Mediterráneo y los puertos del norte sellados, no les queda otro refugio que la costa gallega de las Rías Bajas. Tras varias reuniones se decide ir a la ría de Vigo y refugiarse en el fondo de la misma. Allí hay una gran ensenada fácil de defender y que no se ve desde mar abierto, pues para llegar a ella hay que cruzar el estrecho de Rande.

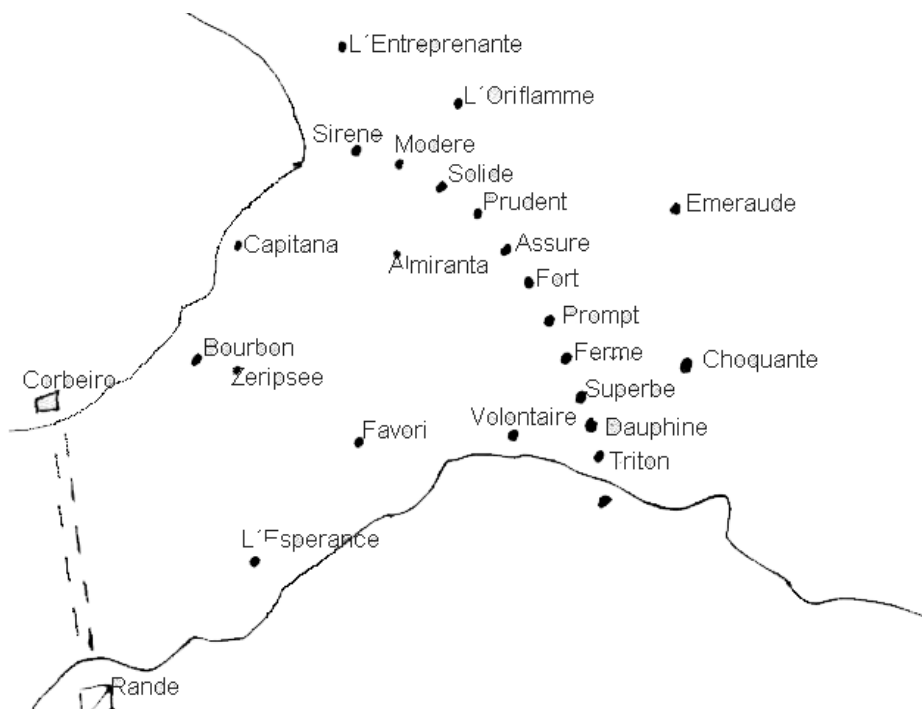
Llegada de la Flota de Nueva España a la ría de Vigo. Descarga y defensa

Los hispanofranceses llegan a la ría viguesa el 21 de septiembre. Arriban sin apenas víveres y debilitados por una epidemia de fiebre amarilla. Cuatro días después todos los barcos de la Flota están al ancla en la ensenada donde nace la ría.

El príncipe de Barbazón, entonces gobernador de Galicia y casualmente residente en Rande, tiene órdenes estrictas de descargar sin demora los galeones y enviar todo lo descargado en carros al alcázar de Segovia. Primero y antes que nada, la plata (sobre todo la del rey), y después, los restantes géneros. Para agilizar el transporte, en cada etapa se renuevan los carros. La actividad es tan frenética que los caminos quedan colapsados con el trasiego.

Por su parte, los franceses tampoco permanecen ociosos. Mandan algunas embarcaciones a Francia, de donde llegan otras como refuerzo. También comienza a prepararse la defensa, con la rehabilitación, en la medida de lo posible, del castillo de Rande y el emplazamiento de unas baterías en Corbeiro. Entre ambos puntos se tiende una estacada de cadenas y mástiles para cerrar el estrecho. El *Bourbon*, de 68 cañones, protege la estacada por el norte y *L'Esperance*, de 70, por el sur. Después están apostados dos brulotes (*Zeripsée* y *Favori*), dispuestos a lanzarse contra los que intenten forzar el paso. Los siguen la capitana y la almiranta de la Flota y, finalmente, los navíos franceses en una magnífica formación de media luna, apoyados más atrás por unas fragatas y corbetas de reserva. Por último, y ya sin valor militar, se hallan los preciados galeones, en plena faena de descarga.

(2) La empresa no era baladí, pues para conseguirlo el aviso debía burlar el bloqueo de la escuadra de Rooke. Pese a ello, cumplirá admirablemente con lo ordenado.



El sistema defensivo.

Retirada de Cádiz y decisión de atacar en Vigo

Habíamos dejado a la flota angloholandesa presta para atacar Cádiz. Pues bien: el asalto resultó un fracaso, en parte por la indisciplina de sus tropas, en parte por la numantina resistencia de los defensores, que duró lo suficiente para comprometer el escaso remanente de víveres de que disponen los asaltantes, que además dan por definitivamente perdida la Flota, a la que, advertida por el dichoso aviso que burló el bloqueo, suponen en Canarias, las Azores o, incluso, América. Así pues, desmoralizados, y barruntando con aprensión que a su regreso serán sometidos a consejo de guerra, se ven forzados a retirarse.

Tres naves se anticipan al grueso de la flota, que recorre lentamente la costa de Portugal, ya que el viento no la favorece. En Lagos, la terna debe detenerse a hacer aguada, pues hasta líquido les faltaba. Y allí, inesperadamente, los acontecimientos dan un giro y se enteran de que los galeones y la escuadra francesa se han refugiado en la ría de Rande, una ratonera sin salida. Sonreídos al fin por una suerte que hasta entonces les había sido aciaga, se hacen animosamente a la mar y, a despecho de un temporal que dificulta la navegación, consiguen por último contactar con el grueso de sus fuerzas y dar la feliz noticia de que de camino a casa, en Rande, les aguarda un fabuloso



Medalla de bronce inglesa sobre la victoria de Rande, con un tosco mapa de la ría.

baterías hispanofrancesas atacan las posiciones por la retaguardia y toman el castillo de Rande. Las baterías de Corbeiro, aunque resisten algo más, terminan también por caer.

Una vez alcanzados estos objetivos, los cañones apuntan hacia los barcos franceses, contra los que abren fuego a discreción. Mientras, los navíos atacantes se lanzan a toda vela contra la estacada. Por el sur, el primero en romperla es el HMS *Torbay*; al norte, el holandés *Zeven Provinciën* queda atrapado, de modo que los marineros tienen que desembarcar para romperla a hachazos.

Es la hora de los brulotes franceses, que se lanzan a por los intrusos. Los holandeses consiguen hundir al *Zeripsée* antes de que lo alcancen, pero los ingleses no pueden evitar que el *Favori* se enganche con el HMS *Torbay* y comience a arder. La santabárbara del brulote estalla poco después. Por desgracia, los avispados ingleses, entre misión y misión, habían cargado el navío de Su Majestad de tabaco en polvo, cuyas hebras producen al arder una nube tóxica que asfixia a 100 hombres pero apaga el fuego, de manera que el *Torbay* continúa a flote.

Los que protegían la barrera, el *Bourbon* y *L'Esperance*, son pronto silenciados. Así pues, entre los atacantes y los deseados galeones solo se interpone la media luna francesa, hacia la que se dirigen briosamente. Llegados a este

apurado punto, Velasco y Château-Renauld, de común acuerdo, deciden incendiar los buques para evitar su captura. Es fácil imaginar el pandemónium de fuego y humo que ello desata: poco espacio para navegar, españoles y franceses abandonando las naves a matacaballo, ingleses y holandeses que las abordan tumultuariamente intentando sofocar los incendios... Todo ello mientras la infantería atacante empieza a tomar la costa y la gente huye en tropel y a ciegas. Al caer la noche, los testigos dicen que el fulgor que despedían las llamas era tal que se podía ver con igual nitidez que a plena luz del día.

Tras el combate

Durante los días siguientes, ingleses y holandeses se dedicaron a saquear las poblaciones cercanas, conseguir algunos víveres, reparar sus barcos y acondicionar todas las embarcaciones apresadas que estaban en disposición de navegar.

Inglaterra ha capturado cinco navíos franceses y seis buques españoles. Entre estos últimos se encuentra, con serios daños, la capitana de Azogues, la *San Juan Bautista*, que en realidad, como los ingleses advertirán, es el antiguo navío de Su Majestad Británica *Dartmouth*, capturado por Francia y luego vendido a España. Reintegrado al servicio de la Royal Navy como HMS *Vigo*, se hundió al año siguiente, sin que el percance se cobrará demasiadas víctimas. Holanda apresó cinco españoles (de los que solo dos pudieron navegar) y uno francés. En el fondo del mar reposan 20 barcos franceses y once españoles.

Poco después llegó la escuadra de Shovell, por lo que Rooke se marcha y le ordena terminar las reparaciones, recuperar lo que pueda de los naufragios y destruir los fuertes antes de partir. Finalmente, el 6 de noviembre, las últimas unidades levantan el ancla y vuelven a casa.

Sin embargo, el destino les jugó una mala pasada. El HMS *Montmouth* había capturado intacto al mayor de los galeones. Lo llevaba a remolque con una dotación de presa cuando, a la altura de las islas Cíes, su trofeo tocó en un bajo y se hundió poco después. Siempre se ha dicho, con poco fundamento, que se trataba del *Santo Cristo de Maracaibo*, pero hoy día sabemos que este se hundió en Rande. El que naufragó en las Cíes fue el *Nuestra Señora de los Remedios*.

¿Se pudo hacer algo más?

Algunos historiadores han criticado la actuación de Château-Renauld y Velasco, especialmente teniendo en cuenta que los enemigos no perdieron ninguna embarcación y que sus bajas no llegaron a doscientas.

La verdad es que los defensores no lo tenían nada fácil. Únicamente disponían de 55 barcos y unos 1.500 cañones, frente a las aproximadamente 190

unidades a flote y 7.000 piezas de artillería de los angloholandeses, que además contaban con 14.000 soldados de infantería.

En el momento en que se perdieron los fuertes y se rompió la estacada, la batalla estaba perdida. La misión se había cumplido, pues en las bodegas de los galeones solo quedaba cacao, vainilla, tintes..., productos que se pudrirían al sumergirse en el mar. Incendiar y hundir sus propios buques era la única opción. Una resistencia a ultranza, estando las unidades francesas de guerra inmovilizadas por la formación en media luna y siendo las españolas buques mercantes, habría hecho poca mella en el enemigo, que en cambio podría haber capturado todas las naves con su carga y artillería íntegras, lo que habría resultado funesto.

El tesoro de Rande

¿Qué ocurrió al final con el fabuloso cargamento que traía la flota de Velasco? Pues que fue descargado antes de la batalla. Ramón Patiño ha documentado que muchos cajones (arcones) se «perdieron» camino de Segovia y también demuestra que, aprovechando el caos de la lucha, los lugareños robaron todo lo que pudieron. Pese a ello, y hablando solo de la plata, al alcázar de Segovia llega oficialmente la astronómica cifra de 13,6 millones de pesos (también llamados duros o piezas de a ocho), es decir, 378 toneladas. Por comparar, téngase en cuenta que el tesoro de la fragata *Mercedes*, la del «caso Odyssey», era de «solo» medio millón de pesos. Inglaterra, según las actas del director de la Royal Mint, el famoso Isaac Newton, cuya minuciosidad está fuera de toda duda, obtuvo casi 76.000 pesos, unas dos toneladas. Holanda, por su parte, apenas 8.000 pesos.

Y ahora viene lo interesante. Pese a las prohibiciones en tal sentido, el comercio indiano estaba en manos de mercaderes ingleses y holandeses. Al haber declarado la guerra y atacar Cádiz y la ría de Vigo, Felipe V tiene la excusa perfecta para incautarse de la plata que les pertenece. Así que, tras una pequeña investigación, la Real Hacienda se queda con casi todo, posiblemente unos nueve millones de pesos. Jamás en la Historia un rey recibió semejante cantidad de una sola flota, que rara vez transportó más de dos millones. De ese dinero, 2,5 millones irán para Francia como indemnizaciones y demás, quedando el resto para costear la Guerra de Sucesión y mantener a los Borbones en el trono español.

Entonces ¿de dónde viene el mito del «tesoro de Rande»? Pues de Inglaterra y Holanda. Hostigaron Cádiz antes de saber dónde estaban los galeones, para destruirlos después en Rande cuando ya estaban vacíos. Los expedicionarios no podían volver diciendo que su empresa había servido para que el rey español financiase su ejército, así que disfrazaron el fracaso con la patraña de que las naves se habían hundido con todos sus tesoros a bordo y que, por supuesto, el barco más ricamente cargado, cuyas cuadernas crujían por el peso del oro y la plata, era justo el que se les hundió en las Cíes.



Moneda inglesa acuñada en 1703 con la plata de Vigo, como se puede ver debajo del busto de la reina Anna.

Pero la realidad es bien distinta. La propia Casa de Contratación abandona enseguida las tareas de buceo por los magros rescates extraídos. En vez de ello, opta por presionar a los lugareños para que confiesen dónde ocultan lo robado, consiguiendo así recuperar cientos de cajones. Se decidió que los trabajos submarinos los hiciese el capital privado, a cambio de un porcentaje de lo recuperado. Durante 255 años, más de 60 cazatesoros, legales y con permisos, han intentado encontrar esos tesoros. Salvo dos de los primeros, que recuperaron entre ambos unos 300.000 pesos (ocho toneladas), parece ser que todos los demás juntos no han conseguido ni una tonelada.

Bibliografía

ABILLEIRA CRESPO, Yago: *Los galeones de Vigo*. RP Ediciones, Vigo, 2005.
PATIÑO GÓMEZ, Ramón: *Los tesoros de Rande*, m.ed., m.l., 2014.

EL TENIENTE GENERAL BENITO ANTONIO SPÍNOLA Y MORO, MARQUÉS DE SPÍNOLA, Y SU MANDO AL FRENTE DEL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1753-1761)

Apéndice documental

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) (R)

Resumen

Este apéndice completa el artículo homónimo publicado en el número 126 de esta revista. Contiene la transcripción de una serie de documentos, custodiados en los archivos que se referencian, que aportan una información muy interesante y que, por razones de espacio, no pudieron incluirse en el artículo citado.

Palabras clave: Sebastián Feringán, Julián de Arriaga, diques, artillería, apéndices.

Informe de Sebastián Feringán a Julián de Arriaga (1)

E^{xcmo.} Sr.

Señor. Por mi última del antecedente como hice presente a V.E. desde el dique a las 12 del día 8 del corriente, hora en que va a partir la posta, que quedaban cuatro pies de agua en la cámara del dique, la que ya minorada por

(1) Fuente: Archivo General de Simancas, M.P. y D. XXXVIII-114 y IV-83, Marina, leg. 328.

las bombas a las tres de la tarde entraron los albañiles y atacaron con estopa las juntas de los sillares del pavimento por donde transpiraba alguna agua, la que totalmente se atancó como también en la unión de las puertas, y aunque dado caso alguna transpirase, nunca puede ser impediente, para las faenas de carena, pues que las bombas la agotan.

Decíase por el constructor que los muros de la cámara, puerta y cajón se habían desplomado hacia dentro del dique por lo que aquel no llegaba a sentar en su lugar, y quedó ocho pies más atrás de él y para dar una satisfacción pública del infinito concurso y el de oficiales de Marina citando a estos y entre ellos a D. Carlos Regio, los Postigos, Rubalcaba y otros, mandé echar el plomo (estando el dique vacío y entre puertas y cajón con la mitad del agua) en los quicios de las puertas y en los demás parajes dentro y fuera de ellas en las letras A, B, C, D, E, F del plano núm. 1 que es el de la embocadura del dique, y muros de él que suben a plomo, el que se halló como vieron todos, sin discrepancia.

Todo el incidente que observó el constructor desde las cinco de la tarde del martes 24 de enero que yo falté, hasta las siete de la noche que se me llamó, es sin duda el que ahora he reconocido de haberse levantado el losado de la cámara del dique dos pies castellanos su mayor altura en la letra G y bajando con disminución, hacia los chuzos, puertas y asiento de la fragata en todo lo que señala línea de puntos en el plano núm. 1 y perfil núm. 2.

Toda esta parte es la ancha y desamparada, y especialmente, la cámara por ser un pie más baja, y la lengüeta circular del plan de picaderos que avanza en ella, sin estribar contra los muros; pero si la fragata hubiera sentado su codaste como debía en el primer picadero, y no en el 7.^o como sentó, no hay duda en que su peso hubiera servido de estribo, para que esta parte de pavimento, no produjese esta novedad, ni ahora ni en tiempo alguno, observando esta posición, sin embargo si esta novedad la hubiera visto de día estando la fragata dentro sinceramente certifico a V.E. que no hubiera consentido se sacara del dique hasta que hubiera estado reparada.

El constructor está acostumbrado a los diques de Inglaterra en que logran 28 pies de marea que los deja en seco, véase el de Brest que aunque tiene 24 pies, está inundado siempre de las aguas que transpiran por el pavimento y por todos los chuzos, que no pueden agotar y en los reparos del plan y quilla los operarios van en agua y tiene también el inconveniente que después de estar el navío dentro, se tarden dos meses y a veces más, para los preparativos y disposiciones de agotar, antes que se empiece a trabajar en él, cuyos obstáculos ni retardos queda ya acreditado no se experimentarán en estos diques pues en menos de tres días entrará el navío y quedará en estado de trabajar en él.

El agua que resultaba por las juntas de la sillería, y se atancó, es dulce y por consiguiente de las que vienen de tierra, y no de fuerza correspondiente para levantar el pavimento lo que demuestra el caño de una junta que se abrió para ver lo que levantaba, y solo surtió con dos palmos de altura, y si la gravitación de la columna de agua en toda su altura fuera ejerciendo con todo su libre específico peso, este caño que se soltó hubiera subido hasta el nivel de la

superficie del mar, luego son aguas transpiradas por menudos hidrophilacios que impiden pueda ejercer el peso libre de la columna de agua que corresponde a todo lo movido del pavimento el que con su peso y trabazón de las tres hiladas de sillares de que consta es bastante a contenerlo, luego es ¿principio? Consecuente hubiera otro agente que motivara este experimentado movimiento del pavimento está claro.

Puestas las puertas en los diques sin precaución alguna, de piedra fuerte ni sillares, de tamaño correspondiente, trabados y engrapados; mandó hacer en el plan detrás de las puertas, el constructor, los tres agujeros señalados en el plano letra H decía que para poner palancas de que nunca hoy habla y con efecto cuando entró la fragata cerradas las puertas las puso, y son de las proporciones y forma que se señala con la letra P en el perfil núm. 3 a lo largo de la embocadura del dique.

En cada una de estas tres palancas a su extremo alto puso un aparejo de retorno asido a ellas y a la viga travesada en el dique, y los cabos pasando por las pastecas y sus roldanas concurrían a la usada de los cabrestantes movidos con ocho hombres a dos en cada una de sus cuatro palancas o brazos en una disposición según principios.

Las tres palancas de las puertas comprimían estas inmediatamente contra su batiente con 72.448 arrobas a las que añadidas 12.000 con que la gravitación de la columna de agua hace esfuerzo contra las puertas, son 84.448 arrobas de fuerza con que se empujaba el batiente de las puertas y todo el losado de la cámara que estando aún el material sin cuajar se debe considerar por causa eficiente del movimiento experimentado, que es sin duda en la tercera hilada que forma el pavimento, porque luego que salió la fragata y entró el agua en el dique con el peso del agua volvió a su lugar como con cuidado le sondeé y reconocí, y aunque para hacer nuevo reconocimiento se puso el cajón para que quedara la mitad de la columna de agua entre este y las puertas para que ellas y el batiente no tuvieran tanto peso y no se usaron las palancas; ha levantado el losado, esto puede pender de que ya movida la obra con los esfuerzos que se hicieron cuando entró la fragata, no hallando las aguas subterráneas tanta resistencia en el pavimento puedan moverle y levantarle estando el dique vacío pero luego que se le introduce el agua vuelve a sentarse: cuya experiencia toqué ayer con la cuidadosa operación que hice y le hallé su pavimento a nivel y en el estado que cuando se construyó y con solo la diferencia que en medio del batiente tenía dos pulgadas más alto que junto a los quicios, todo lo cual es efecto del peso que hace la columna de agua sobre el pavimento el que no ejerce libre en el batiente por mantenerse aún las puertas cerradas por lo que resultan las dos pulgadas de diferencia en el batiente.

En cuantos ejemplares dibujos y explicaciones de grandes puertas de inclusas y diques no halla uno que advierta el uso de estas poderosas palancas, que no las juzgue necesarias, sí de mucho perjuicio, ni que las necesiten las puertas, porque la gravitación y peso de la columna de agua que opera contra ellas estando vacío el dique que de 12.000 arrobas de fuerza es bastante para ajustarlas y comprimirlas más de lo que convenga y si no se considera así, no

pusiera el constructor como ha puesto los contrapuntales R desde las bandas interiores del dique hasta las puertas. Ciérranse estas con las cadenas que tienen desde abajo para que allí ajusten, y no con sola la de arriba como lo hizo cuando entró la fragata que será bastante para unir las, y que después el peso de el [del] agua las ajuste.

Sea el movimiento del pavimento por estos motivos, o otros que no se puedan alcanzar, se hace preciso repararlo (*sic*), mi idea es, correr la banqueta y declivio del plan de picaderos que corra por la cámara hasta el batiente, como se señala de amarillo en el plano núm. 1 para que esta, no quede tan desamparada, y tenga el pavimento más estribo. A todo el pavimento de la cámara y plan de picaderos añadirle un sillar más dedos pies de alto como se señala con color amarillo en el perfil a lo largo de la embocadura núm. 3 y con este aumento de más suelo, aún tendrá el dique 21 pies de agua en que podrá entrar el navío *Septentrión* y sus iguales sentando en picaderos de un pie y medio de alto, iguales a los que ahora hay.

Toda la sillería para este aumento antes se preparará labrará y numerará y agotado el dique después de macizadas las juntas de la actual movida, no habrá más que hacer que sentarla con la mayor viveza.

Lo sensible Señor Excmo. en este incidente hubiera sido que faltara el terreno y hundiera abajo con el peso de la fragata, bajel, o de la misma obra pero es imposible esto pueda suceder en lo natural, porque el en que está sentada la obra del dique es peña y terreno durísimo que a migajas se excavaba con picos acerados como di cuenta a V.E. en cartas de 2 y 16 de junio de 1756 y así se reconoce de la misma obra pues en todo el contorno de sus muros no se reconoce pelo alguno, y en esta parte solidez y trabazón de la obra no me queda el menor escrúpulo, ni omití circunstancia que pudiera conducir a el acierto y mejor servicio del Rey cumpliendo como fiel vasallo.

Quedo el más rendido a V.E. cuya Excm. Persona ruego a Dios guarde los muchos años que puede. Cartagena 14 de febrero de 1758. Excmo. Sr. Sebastián Jeringan Cortés. Excmo. Sr. Baylío D. Julián de Arriaga.

Informe de Sebastián Feringán a Julián de Arriaga (2)

Excmo. Sr.

El sábado 11 de corriente entró el navío el *Terrible* en el dique grande y el domingo se presentó el cajón que aunque se trabajó en él para acortarle por sus cantos faltan dos pies y medio para llegar a su lugar, lo que después hay lugar de remediar y hasta esta hora no se experimenta por él transpiración de agua.

Lunes 13 empezaron a jugar las bombas con 20 de las 24 que tiene la poza, y por la tarde a las 4 $\frac{3}{4}$ que ya quedaban 13 pies de agua ingleses, dije al cons-

(2) Fuente: Archivo Municipal de Cartagena, CH 2213, exp. 3.

tructor que ya se podían cerrar las puertas, para que entre ellas y el cajón quedase esta columna de agua, pero el alabeo que una de ellas tenía no permitió que se ajustasen por más pruebas que para ello se hicieron como consta al Intendente de este departamento que asistió y lo vieron infinitos oficiales que allí había, y llegando la noche dije no convenía hacer en ella faena hasta el día siguiente y a las 7 me despedí del Intendente que por otros negocios me dijo se quedaba allí para hablar con el capitán de Maestranza.

Las faenas que se hicieron con el cabrestante del navío, y los de tierra y con cabos finos para querer ajustar las puertas, y quitarles a fuerza su alabeo se niega; pero se saben y sus efectos se ven, por qué rompieron ganchos, y martillos poderosos de las puertas; y por la mañana a las 7 que fui hallé que las golillas que sostienen los quiciales de las puertas se habían torcido, y levantado cuatro dedos, y movido tres sillares de los que cargan en el coronamiento del dique, cuyo movimiento en todo el día de ayer, ni hasta ahora no se ha aumentado, si esto fue efecto del tiro que por alto se hizo con los cabrestantes del navío, pasados los cabos por los guarda timones, no lo puedo decir; y sí que las puertas no servían, concurriendo el Intendente, D. Carlos Regio, y otros oficiales en el cuarto del constructor propuse hallaba conveniente se abriesen que con el cajón solo se carenaría el navío, cuya prueba se hizo pero no se pudieron abrir; dispuse a mediodía que en la siesta se echasen doce pies de agua en el dique por si con esa ayuda se lograba abrirlas, lo que traté con Bryant delante de oficiales y le comuniqué allí mismo al Intendente en lo que habíamos quedado de acuerdo. Vine a tomar un poco de caldo y me volví al dique a tiempo que Bryant iba, y viendo que no se había dispuesto lo acordado le hice cargo, y me lo negó como también su intérprete, por cuyo medio se lo había explicado segunda vez que no es la primera que me ha desmentido, y lo sufro porque soy buen servidor del Rey, y a las dos y veinte minutos pasó al Intendente un papel de lo que yo pedía el que me comunicó por otro y se vino (...) al dique, pero como ya se había perdido tiempo para proseguir el agotamiento resolví se continuase que las puertas en echando el agua para sacar el navío tendrán más facilidad de abrir aunque sea necesario flojar en la sillería las golillas del madero quizial (*sic*).

Dice el constructor que al ajuste de las puertas pende de que el suelo se ha levantado en el batiente 11 pulgadas, pero estando en seco se reconocerá por qué cuando se hicieron las faenas en la noche había 13 pies ingleses de agua, y la columna de ello era suficiente por su peso a que no hubiera este movimiento.

El agua la agotan las bombas, y a esta hora que son las 10 de la mañana falta que agotar 5 pies y 5 pulgadas castellanas en que se continua con el mayor cuidado para que luego puedan trabajar en el navío que es de cuanto ocurre a mi rendimiento de que dar cuenta a V.E. cuya Excma. Persona ruego a Dios guarde los muchos años que pueda. Cartagena 15 de marzo de 1758 = Excmo. Sr. D. Sebastián Feringán Cortés = Excmo. Sr. Baylío D. Julián de Arriaga (*firmados*).

Informe de Eduardo Bryant al marqués de Espínola (3)

Señor Comandante General

Muy Señor mío: Lo siguiente es la obra de haber metido el navío *Terrible* en el dique grande; el día nueve del corriente viernes en la tarde se remató el cajón para poner en su lugar se abrieron las puertas con ninguna dificultad como siempre; el sábado por la mañana entró el navío en el dique en la tarde se presentó el cajón en su lugar, el domingo se calafatearon las dos frente, y se llenaron los canales de sebo, el lunes por la mañana entre ocho, y nueve, las bombas comenzaron a achicar el agua, a las diez y media asentó el codastre (*sic*) en el último picadero, entre dos, y tres se aseguró el navío con los puntales, y se fue la maestranza a comer a las cinco el ingeniero director D. Sebastián Feringán me mandó cerrar las puertas (y en este tiempo el agua había bajado once pies y seis pulgadas) lo cual puse en ejecución de cerrar dichas puertas y encontré en gran dificultad especialmente en la media puerta de la banda de estribor, a las siete mandé al buzo bajase a registrar si encontraba alguna cosa que impidiera e cerrar dichas puertas, y solo encontró una piedra de pulgada y media de diámetro, y un pedazo de veta de esparto, luego se empezó nuevamente a ver si se podían cerrar las puertas, y no se pudo conseguir, y siendo ya las diez con la orden de VS. Mandé se retirase la gente. El martes entre cinco, y seis de la mañana, mandé poner otros puntales en el tercer escalón conforme el agua fue bajando entre seis y siete probé el alto del pavimento de abajo con el nivel el agua con Domingo Pallarés entre la puerta, y el cajón, y encontré se había suspendido diez pulgadas en el medio, y en el batiente de las puertas tres pulgadas en locuaz [lo cual] encuentro el motivo de no haber podido yo cerrar las puertas la noche antecedente a las diez, y media habiendo siete pies, de agua en el dique observé que las puertas continuamente se suspendían para de manera que las dos bisagras de bronce altas las ha torcido tres pulgadas para arriba las que han suspendido, y rompido (*sic*) la piedra que estaba encima de ellas, y en vista de esto dicho ingeniero director mandó se pararan las bombas a las dos, y veinte minutos el citado ingeniero director mandó suspendiera el tapón del conducto del dique pequeño para que se introdujera el agua en el grande, lo cual hice presente a VS. al punto por escrito lo que el mencionado ingeniero director me pedía, conforme a las cuatro, y diez minutos recibí la orden de VS. para hacer lo que necesitaba el expresado ingeniero director a cuya hora fui a suspender el tapón para que el agua se introdujera a cuyo tiempo el referido ingeniero director mandó no se suspendiera diciendo que era muy tarde y le participé que así que recibí la orden de VS. la fui a ejecutar en presencia de D. Félix Ramos, y D. Manuel

(3) Fuente: Archivo Municipal de Cartagena, CH 2213, exp 3.

Padilla, y cinco minutos después el mismo ingeniero director mandó se prosiguiera en achicar el dique para poder ver el defecto del pavimento y en el tiempo que las bombas pararon creció el agua seis pies, y seis pulgadas por los parajes defectuosos, pues el cajón no hace gota de agua alguna por ningún paraje que se pueda conocer, entre ocho, y nueve el ingeniero director mandó viniesen los peones voluntarios, y se retirasen las calcetas los cuales desde las nueve de la noche hasta las seis del miércoles por la mañana agotaron tres pies, y seis pulgadas a las siete se midió el pavimento de la banda de fuera de las puertas, y se encontró había suspendido para arriba doce pulgadas en el medio teniendo el dique seis pies y tres pulgadas de agua a las doce cuatro pies, y ocho pulgadas entre cuatro, y cinco de la tarde en el cuarto de la casa de los diques en presencia de VS. y del ingeniero director previne que porqué [por qué] no se ponían más bombas en la embocadura del mismo dique, y me mandó VS. aprontara seis bombas trabajando la mastranza toda la noche; a las cinco de la tarde tenía el dique cuatro pies, dos pulgadas y media de agua; a las nueve seis pies; a las doce de la noche seis pies, y nueve pulgadas. El jueves a las cuatro de la mañana siete pies, y diez pulgadas; a las ocho siete pies, y siete pulgadas; entre diez, y once le participé por escrito a VS. mandara al ingeniero director suspendiera la piedra de encima las bisagras para evitar el que no perecieran las puertas; cerca de las once me mandó VS. pusiera un tapón de las puertas del dique pequeño para observar si el agua se introducía dentro de la fosa, y se vio claro que no entraba ninguna a cuyo tiempo me mandó VS. aprontara seis bombas más. A las doce del día tenía dicho dique seis pies, y cuatro pulgadas de agua; a las seis de la tarde seis pies; a las diez de la noche seis pies, y cinco pulgadas. Los carpinteros y peonaje trabajaron toda la noche en aprontar las bombas; el viernes por la mañana a las cinco andaban seis bombas en la embocadura; a las seis, y media se hallaban en el citado dique siete pies, y seis pulgadas de agua, y en el mismo tiempo comenzaron los ingenieros a quitar la piedra de encima de las bisagras; a las once se hallaba con cinco pies, y diez pulgadas de agua; a las seis de la tarde cuatro pies; entre diez, y once de la noche andaban ocho bombas en la bocadura; a las once se hallaron cuatro pies, y seis pulgadas de agua en cuya noche trabajó la mastranza, sábado a las seis de la mañana se halló con seis pies, y cuatro pulgadas; a las ocho el ingeniero director mandó venir todos los albañiles, y canteros a dar a las bombas; entre ocho, y nueve andaban diez en la bocadura; a las once mandé viniera la mastranza de carpinteros, y calafates a dar a las diez bombas; a las doce el alto del agua era de tres pies; a las dos, y treinta, y cinco minutos el pavimento levantó por diferentes partes conforme está señalado en el plan, entre la puerta, y el cajón en el medio tres pies, y cuatro pulgadas del nivel del agua; a las dos, y tres cuartos estando VS. en compañía del ingeniero director en el referido cuarto mandó dicho ingeniero se suspendieran las bombas, y treinta minutos después que pararon, el agua creció por los veneros cuatro pies, y siete pulgadas. A las tres de la tarde mandé al contra maestre asegurara el navío con sus amarras; a las cinco, y

tres cuartos el cajón suspendió para arriba; a las seis, y diez minutos se cerraron las puertas con mucha facilidad como antes que sucediera esta desgracia.

El día doce sábado en la tarde cuando se remató de asegurar el cajón en su lugar le di orden al maestro mayor de calafates Alonso Payan que le hacía cargo de dicho cajón, y de noche pusiese dos hombres de confianza y que él mismo asistiera con toda vigilancia, a fin de que no hiciese agua alguna. El día diez, y ocho sábado en la tarde entre una, y dos dicho macero (*sic*) mayor me participó que por la banda de estribor en el rincón que hacía el tablacho entraba un venero de agua considerable con este aviso bajé yo propio abajo con dicho maestro mayor, y el buzo de este Arsenal, y reconociendo por dentro, y fuera el cajón me dijo el buzo que no se introducía agua alguna por ningún paraje pues estaba el cajón sin el menor movimiento como quedó el sábado once, y mirando con eficacia el venero se apercibió nacía de la misma cantería. Veinte minutos después de haber practicado estas diligencias comenzó a romperse el pavimento por diferentes parajes como lo demuestra el plan.

Nota. Que cuando yo bajé abajo a reconocer dicho venero se hallaba encima del bordo del dique D. Mateo Bodopich, y llamándolo yo para que se enterara que el agua no era del cajón sí de la cantería, no quiso bajar.

Real Arsenal de Cartagena. 21 de marzo de 1758.

Edward Bryant, Alonso Payan y Juan Bonet Bouco (*firmado*).

Informe de Sebastián Feringán a Julián de Arriaga (4)

22-03-1758

Puntos de que da cuenta D. Sebastián Feringán al Excmo. Sr. D. Julián de Arriaga en este correo del día miércoles 22 de marzo sobre lo acaecido en el dique grande para la inteligencia del Excmo. Sr. marqués de Espínola:

Dio cuenta en el correo pasado de que a las diez del día miércoles 15 de marzo quedaba en el dique 5 pies ingleses de agua, y añade en este correo del 22 que en la tarde de aquel día quedó con 4 pies ingleses pero que en la noche en el trabajo de desterrados, moros y libres creció dos pies con los que amaneció el jueves diez y seis y en este día volvió a bajar a los mismos 4 pies sobre los que en el trabajo de la noche subió tres pies, los que poco minoraron en el día viernes; por lo que se dio providencia que de las bombas viejas, se infirieran, y aumentaran hasta 12 y se pusieron corrientes 9 sobre el cajón, y bandas de la embocadura del dique con las que y 22 que trabajaban en la poza de sillería, y con gente de refresco de carpinteros,

(4) Fuente: Archivo Municipal de Cartagena, CH 2213, exp 3.

albañiles, y canteros, y peones escogidos, haciendo el mayor esfuerzo se logró el que bajara en el sábado el dique 4 pies de agua, a la una y media con que quedó el dique con tres en el plan de picaderos y cuatro en la recámara de entre puertas, y cajón por estar un pie más hondo este pavimento que el de picaderos, y estando en este estado el agua; se descubrió un pedazo de tabla de pino metido de canto que no las dejó ajustar ni cerrar estando oprimido entre ellas.

Bajaron dos maestros inteligentes y cuatro oficiales por escala y un banquillo que se había visto (...) entre puertas y cajón para atacar con estopa a fuerza, como se practicó en el pequeño dique, las juntas de las sillerías que ya se veían brotar agua, pero reconocieron que entre el muro, de la embocadura y cajón estaba cantidad copiosa de agua, lo que me noticiaron y hablé con el constructor y respondió que ni entraba ni podía entrar.

Este discurso para tomar providencia corto la inopinada novedad de que a las dos y cuarto reventó el agua entre cajón y puertas desencajando un sillar que levantó un pie de su sitio sin duda porque la continuación de la salida y fuerza del agua había descarnado las juntas de la cal y pozolana con que estaban tomadas, lo que se hubiera evitado si las puertas hubieran ajustado, manteniendo la mitad de la columna de agua entre ellas y el cajón, y es de confusión ver, cómo un pedazo de tablón de madera flotante se encajó de canto entre las puertas para que no se pudieran cerrar.

Con el agua que reventó la que entraba por el cajón, y las de las juntas de sillería que brotaban el rincón de las puertas en tres horas se llenó el dique y poza de sillería, con veinte pies flotó el navío soltando todas sus escoras que tenía puestas como si estuviera sobre la grada, y quedó amarrado con 4 aparejos a las seis de la tarde; = Comprobaba el director que no podía dejar de entrar agua y abundante por el cajón, teniendo presente que la fábrica de los diques la iría llenando el terreno en seco con 40 bombas de a 18 pies en dos pozos alto y bajo, que componen 20 de las que ahora se han usado largas, y esperaba que con estas que eran 36, aunque los mismos veneros del tiempo de la construcción se volvieron a introducir en el dique había de ponerse en seco lo que no se pudo lograr.

Poco después de las seis de la tarde del sábado que ya estaba el navío amarrado y faltando dos pies para anivelarse las aguas se volcó el cajón al (...) echando los cañones con que estaba cargado lo que no hubiera sucedido si se hubiera amarrado a sus dos manillas altas pues esto era natural (...) de su figura y construcción, una vez que se equilibraron las aguas y su centro de gravedad no pasaba por el de su base pero de este suceso no se sigue perjuicio alguno, y a esta hora estará apartado de la embocadura.

En los muros de los diques ni en el tiempo de su construcción ni ahora, ni todo el que el grande estuvo en seco no han manifestado, el menor pelo ni asiento; ni transpiraciones de aguas con motivo de haberlos agotado ni tampoco en su plan de picaderos: Todo el daño está, en la grande y desamparada anchura de la embocadura y cámara y al salir el navío se detendrá en ella para hacer las observaciones que conviene con consideración a otros de mayor porte.

El gozo de ver el navío sentado en el dique era universal por la facilidad que acredita en sus faenas, y utilidades que resultaban; el incidente imprevisto no esperado lo convirtió en sentimientos, y a mí me tiene penetrado el más vivo dolor, y con tan vehemente pesar que no es dable alivio en él considerando los esmeros y eficacia con que todo, me dediqué a el [al] acierto de estas importantes obras y a proporcionar lo que corresponde, como en los planos, perfiles, y cartas semanarias consta; y a todos, que estas obras la[s] he tratado y mirado con el mayor celo y amor, como director de ellas, y presenciado su práctica como sobreestante en los nueve años hace que principiaron, que es cuanto ocurre a mi rendimiento hacer presente a V.E. para que delibere cuanto sea de su mayor agrado.

Informe del marqués de Spínola a Julián de Arriaga (5)

Excmo. Sr.

Muy Sr. mío. Continuando a informar a V.E. de los efectos, que ha causado la introducción del navío *Terrible* en el dique grande de carenar y la evacuación de agua de este, después que como tengo dicho a V.E. en mi antecedente sentó el navío en los picaderos digo: Que desde el día 15 hasta el 18 se continuó con la mayor actividad, y aumento de bombas hasta el número de 31 el desagüe del mencionado dique, y estando en estado de apurarlo, quedándole solo 3 pies en el plano de picaderos en la tarde del referido 18 se reconoció, que el quebrantamiento de la cantería de su pavimento por la parte de popa del navío, inmediato, y bajo las puertas, entre ellas y el cajón, iba a más de lo que manifestó el día 15 y a las 3 de la tarde del citado 18 mandó el ingeniero director suspender generalmente el trabajo infructuoso de las bombas, con acuerdo de este intendente quien dispuso, que el constructor asegurase el navío con sus amarras (como lo ejecutó) y a poco menos de las 6 se advirtió, que el cajón suspendió para arriba en gran manera, y no obstante de tener más de dos mil quintales de lastre, lleno de agua, y 12 cañones de hierro excluidos expelió estos entre el mismo cajón, y puertas, las que se cerraron con mucha facilidad a las 6 y $\frac{1}{4}$ que la introducción de aguas por las roturas volvió a llenar el dique, fluctuando el navío en él, en donde permanece, no dudando que será preciso sacarle, mediante la desgracia referida, sobre la que el intendente, y el ingeniero director dirán a V.E. lo demás, que ocurre en este asunto, y el último, su dictamen sobre esta por ahora inútil obra. Dios guarde a V.E. muchos años como deseo. Cartagena 22 de marzo de 1758. Excmo. Sr. el marqués de Spínola. Excmo. Sr. Bailío Frey D. Julián de Arriaga.

(5) Fuente: Archivo General de Simancas, Marina, leg. 328.

Personal que trabaja en el departamento marítimo y sus vicisitudes desde 1753 a 1762 (6)

Oficiales mayores

Juan Pedro Boyer. Capitán de navío y capitán de maestranza con 200 escudos de vellón de sueldo al mes. Destinado por real orden, se encuentra en la isla de Malta. Se restituyó a este departamento el 18 de abril de 1755, falleciendo de muerte natural el 2 de mayo, y al día siguiente fue enterrado en San Agustín. Era natural de Reyonper Corantin (*sic*) en la provincia de Bretaña y estaba casado con María Josefa Du Cete.

Eduardo Briant. Constructor y Ayudante de capitán de Maestranza de este departamento con el sueldo mensual de 334 escudos de vellón, 274 por constructor y los 60 restantes por ayudante de capitán de Maestranza. Por real nombramiento de 6 de septiembre de 1760 se le concede, en atención a sus méritos y circunstancias, el grado de teniente de navío.

Matías de Miranda. Constructor y capitán de fragata con destino en este departamento por real orden de 12 de enero de 1760, con el sueldo mensual de 150 escudos de vellón y además el equivalente en moneda de España a los gajes de secretario de S. M. que se justificará gozaba en Nápoles. Falleció de enfermedad natural el 18 de octubre de 1760 en Madrid y estaba casado con María Antonia de Arana.

Bernabé de Urcullu. Capitán de navío y de la Maestranza de este departamento. Nombrado por real orden de 9 de mayo de 1761 para cubrir la vacante que existía desde el fallecimiento de Pedro Boyer, aunque no llegó a presentarse, al ser destinado por real orden de 21 de julio de 1761 para el mismo destino en el departamento de Ferrol.

David Lawoles. Intérprete de constructores ingleses, con 40 escudos de vellón de sueldo mensual. Falleció en este departamento el 13 de abril de 1756 de enfermedad natural y al día siguiente fue enterrado en San Francisco. Era natural de San Sebastián y estaba casado con María Antonia de Gaysne.

Constructores de jabeques

Juan del Real. Constructor de jabeques, con 45 escudos de vellón de sueldo al mes. Nombrado por real orden de 10 de julio de 1752 bajo las órdenes de Bryant se presentó el día 30 y el 19 de agosto salió para los montes de este

(6) Fuentes: Archivo Naval de Cartagena, 1753-1756, caja 757, 2; 1756-1762, caja 759-2. Archivo Parroquial de Santa María de Gracia de Cartagena (APSMG), Libros de entierro.

reino y el de Granada, jurisdicciones de Caravaca y Huéscar, al corte de maderas para la construcción de jabeques, regresando el 18 de agosto del año siguiente, por haber sido destinado por real orden de 13 de julio para construir los cuatro jabeques que se llevará cabo en el puerto de Palma, efectuando su marcha el 28 de agosto. Regresó de la comisión que para la construcción de jabeques y asistencia en la visita de montes desempeñaba en la isla de Mallorca el 1 de noviembre de 1756 y designado nuevamente para la misma comisión salió de este puerto para Mallorca el 30 de noviembre de 1758.

Bartolomé Lluy. Constructor de jabeques, con el sueldo mensual de 45 escudos de vellón. Nombrado por real orden de 10 de julio de 1752 para que sirva bajo las órdenes de Bryant, se presentó el día 30 y el 19 de agosto salió para los montes de este reino y el de Granada al corte de maderas para la construcción de jabeques, regresando el 18 de agosto del año siguiente. Por real orden de 13 de julio de 1753 fue destinado para construir los cuatro jabeques que se llevará cabo en el puerto de Palma, efectuando su marcha el día 28 de agosto y restituyéndose a esta plaza procedente de Mallorca el 1 de noviembre de 1756.

Ayudantes de construcción

Bernardo de Ochoa. Ayudante de construcción, con 75 escudos de vellón de sueldo al mes. Estaba soltero. Falleció de muerte natural en esta plaza el 19 de agosto de 1756 y al día siguiente fue enterrado en San Francisco. Era natural de San Sebastián y estaba soltero.

Guillermo Richards. Ayudante de construcción con 1.505 reales y 30 maravedíes de vellón de sueldo mensual. Por real orden de 24 de agosto de 1754 se le concede el pasar cuatro meses en Cataluña «a mudar aires y repararse de su accidente», usando de ella desde el 21 de septiembre y regresando el 23 de enero de 1755. Falleció el 10 de marzo siguiente siendo enterrado en el cementerio de la parroquial de Santa María de Gracia.

Juan Estephens (Stewens). Ayudante de construcción con 150 escudos de vellón líquidos de sueldo al mes. Destinado por real orden de 29 de junio de 1753 se presentó en este departamento el 18 de julio para que sirva bajo las órdenes de Bryant con el sueldo de 18.000 reales de vellón al año, causando baja en el departamento de Cádiz. Quedó despedido del servicio el 1 de marzo de 1761, en virtud de las reales órdenes de 17 y 24 de febrero, siendo socorrido por real orden de 16 de mayo con tres pagas como gratificación.

José del Águila. Ayudante de construcción con 75 escudos de vellón de sueldo al mes. Era contraamaestre de construcción y por real orden de 11 de julio de 1755 se le concedió el empleo que ostenta, así como por otra real

orden de 9 de agosto el nuevo sueldo en vez de los 60 que disfrutaba, y desempeña periódicamente comisiones en Aranjuez a operaciones del real servicio. En atención a lo bien que desempeñó la construcción que allí se le encomendó, se le concedió por real orden de 1 de julio de 1753 la pensión vitalicia de 30 escudos de vellón al mes para su mujer e hijos hasta que estos obtengan plaza en el servicio de S. M.

Directores

Carlos Sanz y Vicent. Director interino y maestro mayor de la fábrica de lonas con 90 escudos de vellón de sueldo al mes.

Juan Buxó. Director y maestro mayor de la Real fábrica de jarcia con 90 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 8 de septiembre de 1753 se le concedió licencia para retirarse del real servicio, quedando Juan Buxó su hijo encargado de la dirección de dicha fábrica.

Juan Buxó (hijo). Director y maestro mayor de la fábrica de jarcia con sueldo mensual de 50 escudos de vellón. Por real orden de 8 de septiembre de 1753 se encarga de la dirección de la fábrica y por real orden de 12 de julio de 1755 se le concedieron a este 10 escudos de vellón mensuales como gratificación en señal de gratitud «por lo bien que cumple su encargo». Por real orden de 18 de abril de 1761 concedió el rey a este maestro mayor de la fábrica de jarcia licencia por cuatro meses para pasar a Barcelona a dependencias propias.

Florus Timens y Federico Florus, hijo de Florus y de Agueda Federico, natural de Witgest en el Norte de Holanda. Director de la fábrica de lonas con sueldo de 20 reales de vellón diarios el primero y 12 reales de vellón el segundo. Despidióseles del servicio por real orden de 24 de marzo de 1753.

Juan Graaf. Director de la Real fábrica de jarcia con sueldo de 20 reales de vellón diarios. Despidiósele del servicio por real orden de 24 de marzo de 1753.

Contramaestres de construcción

Miguel de Aízpurrúa y Echeveste. Contramaestre de construcción con 60 escudos de vellón de sueldo al mes.

Juan Laughnan. Contramaestre de construcción con 75 escudos de vellón de sueldo al mes. Destinado por real orden de 5 de febrero al departamento de Cádiz, para que sirva su empleo a las órdenes de Mateo Mullan, emprendió la marcha el día 23.

Ramón Llompart. Contraamaestre de construcción con 40 escudos de vellón de sueldo al mes. Se le confirió este empleo por real orden de 10 de febrero de 1753.

Bernardo Muñoz. Contraamaestre de construcción con 60 escudos de vellón de sueldo al mes. Era carpintero de rivera y por real orden de 24 de noviembre de 1753 «atendiendo al mérito que tiene hecho en su real servicio» se le confirió su actual empleo y sueldo de que goza. Por real orden de 6 de septiembre de 1760 fue comisionado para el corte, labra y conducción de maderas de pino en la zona de Cuenca emprendiendo la marcha desde el 11 de octubre.

Diego del Águila. Contraamaestre de construcción con 50 escudos de vellón de sueldo al mes. Murió el 20 de diciembre de 1753 y fue enterrado al día siguiente en San Francisco. Era natural de Málaga y estaba casado en segundas nupcias con Florentina Guillén.

Manuel del Águila. Contraamaestre de construcción con 60 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 13 de enero de 1754 se le concedió su actual empleo y sueldo.

Pablo Villar. Contraamaestre de construcción con 50 escudos de vellón de sueldo al mes. Era capataz de carpintero de rivera y por real orden de 17 de agosto de 1754 se le promovió a su actual empleo. Por real orden de 24 de febrero de 1759 fue comisionado al reconocimiento de los robles que haya a propósito para la construcción de dos o más navíos de 70 cañones y carenas de los que existen en este departamento en los Montes del Segura, Sierra de Morella y Principado de Cataluña, emprendiendo la marcha el 9 de abril. Estaba casado con Florentina Hernández.

Maestros mayores

José Maltes. Maestro mayor de arboladura con 50 escudos de vellón de sueldo mensual. Desempeñó diferentes comisiones en las sierras del Segura, Alcaraz y Cuenca para el corte de maderas destinadas a la construcción de los edificios del Arsenal, construcción de fragatas y diques de carenar.

Juan Pinzón. Maestro mayor de arboladura con 75 escudos de vellón de sueldo al mes. Se encuentra destinado en Tortosa.

Esteban Richards. Maestro mayor de carpintería de lo blanco o menudo con 45 escudos de vellón de sueldo al mes. Falleció el 1 de junio de 1753.

Domingo Liambre. Maestro mayor de calafatería con sueldo mensual de 50 escudos de vellón.

Alfonso Payan. Maestro mayor de Arsenal y calafatería con 50 escudos de vellón de sueldo al mes.

Bernardo Barriolo. Maestro mayor de anclas y herrería con 40 escudos de vellón de sueldo mensual. Por real orden de 11 de diciembre de 1756 se le concede un aumento del sueldo a 60 escudos al mes. Por orden de 26 de julio de 1760 se previene que por no hacer falta en este Arsenal el maestro puede pasar a la Corte, para la que salió el 10 de agosto. Por real orden de 1 de diciembre de 1760 se le concede el sueldo de 100 escudos de vellón al mes, dándosele la nominación de constructor de anclas. Se presenta nuevamente en esta plaza el 5 de febrero de 1761.

Antonio Barriolo. Maestro mayor de herrerías y cerrajería con 60 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 10 de noviembre de 1760 se le concede el sueldo de 90 escudos de vellón al mes en atención a su particular habilidad y desempeño.

Francisco Gallardo. Maestro mayor de armero con 20 escudos de vellón de sueldo mensual.

Francisco Valencia. Maestro de velas redondas con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 17 de agosto de 1754 se le concedió el sueldo mensual de 45 escudos de vellón «en atención al mérito adquirido en el Real Servicio». Falleció en esta plaza de muerte natural el 29 de enero de 1758 y al día siguiente se enterró en San Agustín.

Francisco Cortés. Maestro de barrenar y hacer bombas de nao con 30 escudos de vellón de sueldo mensual.

Alfonso Mellado. Maestro de la fábrica de lanillas con 90 escudos de vellón de sueldo al mes. Ha estado preso en el cuartel de presidiarios por disposición del intendente del departamento de 1 de junio de 1756, volviendo a ejercer su cargo por disposición del mismo intendente según testimonio del juzgado de marina de 7 de marzo de 1757, que en los autos que se le formaron por haber faltado a la confianza y legalidad de su empleo fue multado con 150 ducados, «costas de la causa, y pérdida del sueldo del tiempo de su prisión prohibiéndosele tener tinte particular administrado por sí, a medias, ni arrendado como también en todo trato, o comercio que se equivoque con los géneros gastables en las fábricas de tintes, y lanillas, apercibido de que verificándose lo contrario o incurrir en otros de igual mérito, a más de privación perpetua de su empleo se procederá a lo que haya lugar en derecho...». Suprimida por real orden de 10 de diciembre de 1757 la fábrica de lanillas de este Arsenal, respecto de que con lo existente de ellas había para seis años, despidiéndose sus operarios; y habiéndose continuado después de cerrada la citada fábrica, que según el oficial de Contaduría que estuvo destinado en ella, fue

en 20 de aquel mes, el abono de sueldo del maestro referido en este asiento. Por real orden de 13 de diciembre de 1760 se le asistirá con 50 escudos de vellón al mes con la obligación de atender a lo que ocurra de su profesión en este departamento.

Antonio Muñoz. Carpintero de rivera con 40 escudos de vellón de sueldo al mes.

Agustín de Urrutia. Maestro de jarcia con sueldo diario de 30 reales de vellón líquidos. Servía en Santander y el 28 de diciembre de 1756 se presentó en esta plaza destinado por real orden de 7 de agosto. Por real orden de 24 de diciembre de 1757 se le abonaron 90 escudos de vellón al mes. Por real orden de 28 de junio de 1760 pasa a Cádiz, con un discípulo, capaz de dirigir con acierto la fábrica de jarcia de aquel departamento, a quien perfeccione y deje sus instrucciones, emprendiendo la marcha el 12 de diciembre de bordo del navío *Vencedor*. Por real orden de 19 de 1762 pasó a la Corte una vez concluida la comisión en Cádiz. Estaba casado con María Josefa de Arbelais.

Juan Victorino. Maestro mayor de carpintero de lo blanco, con 40 escudos de vellón de sueldo al mes. Era capataz mayor de carpintería de lo blanco y por real orden de 12 de mayo de 1759 fue ascendido al empleo que ahora ostenta.

Guillermo Clarck. Maestro de jarcia con sueldo anual de 100 libras esterlinas que al mes son 752 reales y 32 maravedies de vellón líquidos. Se presentó en esta plaza el 24 de julio de 1759 destinado por real orden de 31 de marzo a trabajar en la fábrica de jarcia de este Arsenal, habiendo estado antes en la de Ferrol y que se le asista con 100 libras esterlinas al año o su equivalente, que es la asignación con que vino a España. Por real orden de 1 de marzo de 1760 se previene que aunque se presente no se le habilite. Por real orden de 23 de junio de 1761 se le perdonan sus repetidas desobediencias y excesos de su pasada conducta en atención a la extrema pobreza en que se halla, revalidando la orden de 31 de marzo de 1759 por la que se le asignó el salario anual de 100 libras esterlinas. Por real orden de 6 de febrero de 1762 se le habilitó al goce de gracia anterior, pero que se tenga cuidado con la conducta de este sujeto a fin de separarle, sin esperar nueva orden, en caso de dar motivo para ello.

José Ganga. Maestro escultor con 40 escudos de vellón de sueldo al mes. Se le concede este empleo por orden comunicada de Julián de Arriaga y comienza a desempeñarlo en 16 de julio de 1760.

Domingo Pallarés. Primer maestro de rivera de los diques de carena con sueldo mensual de 45 escudos de vellón. Era carpintero de ribera del Arsenal y fue nombrado por real orden de 3 de marzo de 1761 para el empleo que

ostenta, con la obligación de cuidar de los dos diques de carenar en cualquier composición que necesiten, como también cuando en ellos se introduzcan o salgan los navíos.

José Chorat. Segundo maestro de rivera de los diques de carena con 40 escudos de vellón de sueldo al mes.

Pedro Antonio Camarillas. Maestro de velas latinas con sueldo diario de 10 reales de vellón. Se le formó asiento en 23 de noviembre de 1754 por aviso del ministro de Marina de la provincia de Mallorca que le había nombrado, verificando su salida para este destino el 31 de octubre.

Contramaestres del Arsenal

Manuel Pérez. Contramaestre del Arsenal con 50 escudos de vellón de sueldo mensual. Es alférez de fragata graduado. Por real orden de 1 de julio de 1753 atendiendo a lo bien que desempeñó el encargo que tuvo en el real sitio de Aranjuez, con ocasión de haberse embarcado en la Góndola en que se embarcaron SS. MM., la pensión de 30 escudos de vellón al mes para su mujer e hijos si en aquel tiempo viviere. Está casado con Juana León.

Francisco González. Contramaestre del Arsenal con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 17 de febrero de 1761 se le asigna un sueldo mensual de 40 escudos de vellón como primer contramaestre de Arsenal.

Marcos Vel. Contramaestre del Arsenal con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 17 de febrero de 1761 resuelve S. M. que en lo sucesivo gocen los primeros contramaestres de Arsenales el sueldo mensual de 40 escudos de vellón.

Jaime Tuy. Contramaestre del Arsenal con 30 escudos de vellón de sueldo al mes. Por real orden de 17 de febrero de 1761 se le asigna un sueldo mensual de 40 escudos de vellón como primer contramaestre de Arsenal.

Guardianes de Arsenal

Antonio Mercader. Guardián del Arsenal con sueldo diario de 9 reales de vellón. Nombrado por real orden de 1 de julio de 1753 y en comisión del real servicio en Aranjuez.

José Vázquez. Guardián de Arsenal con sueldo mensual de 25 escudos de vellón. Desembarcó de la fragata *Perla* por real orden de 4 de noviembre de 1758.

Antonio Fernández de Medina. Guardián de Arsenal con sueldo mensual de 25 escudos de vellón. Era guardián de astillero y fue promovido a este empleo por decreto del intendente de 26 de febrero de 1761.

Plan de defensa del puerto para el año 1762 (7)

Costa de Poniente.

- *Fuerte y batería de la Podadera*

Hay 16 cañones de a 24 (6 desmontados)

Construir: otra batería alta para 8 cañones de a 24; abrigo provisional para tropa; almacén de pólvora; revestimiento del espaldón con fajinas; repaso general; comunicación con la batería de Navidad, Espalmador grande y pequeño, Arsenal y batería del Collado

- *Espalmador grande*

Hay una batería de 12 cañones de a 24

Aumentar 8 cañones más.

- *Argameca grande*

Construir una batería de 12 cañones de a 24

- *Argameca pequeña*

Construir una batería de 6 cañones de a 24; abrigo para tropa y almacén de pólvora.

- *Batería del Collado*

Habilitar la batería para 5 cañones; recomponer el cuerpo de guardia; depósito de pólvora y parapetos.

- *Batería de Navidad*

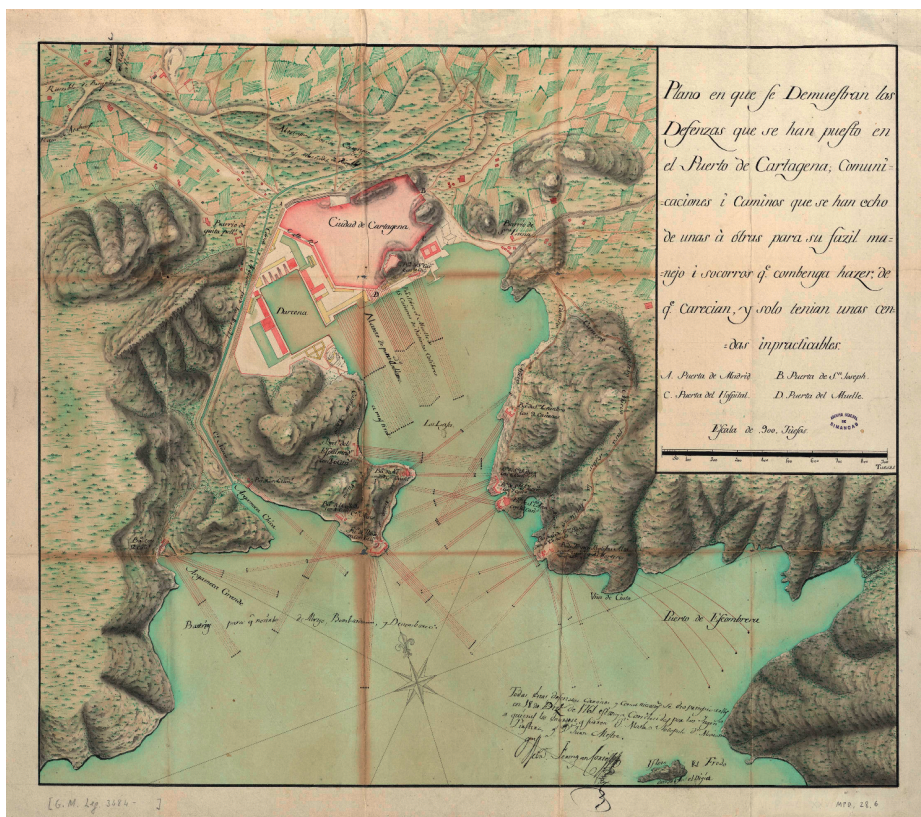
Hay una batería de 4 cañones de a 24 (uno desmontado que se debe habilitar); reparación general de merlones y depósito de pólvora.

Costa de Levante

- *Fuerte de Santa Ana*

Hay 2 cañones de a 30 y 11 de a 24; añadir 5 cañones más; construir 12 cureñas; levantar las explanadas; recomponer el almacén de pólvora, parapetos, merlones, cuerpo de guardia, cuarto del oficial, escalera, puertas, ventanas y rampa de acceso.

(7) Fuente: Archivo General de Simancas, M.P. y D. XXVIII-6, GM, leg. 3484.



Archivo General de Simancas: M. P. y D. XXVIII-6

Plano en que se Demuestran las Defensas que se han puesto en el Puerto de Cartagena; Comunicaciones i Caminos que se han hecho de unas á otras para su fasil manejo i socorros qe combenga hazer; de qe Carecian, y solo tenían unas cendas impracticables. A. Puerta de Madrid; B. Puerta de Sn. Joseph; C. Puerta del Hospital; D. Puerta del Muelle. Escala de 900 Toesas.

Leyenda manuscrita: Todas estas defensas caminos y comunicacione se dio principio de ellos en 18 de Diciembre de 1761 estan ya concluidos por los Ingenieros a quienes las encargue q fueron D. Mateo Vodopich D. Mariano Pusterna y Dn Juan Mestre. Sebastián Feringán Cortes (rubricado).

- **Baterías de San Isidoro y Santa Florentina**

Hay 7 cañones de a 24 y 4 de a 18 desmontados que deben habilitarse; aumentar 5 cañones en cada una; recomponer el cuerpo de guardia, depósitos de pólvora, parapetos y en general puertas, ventanas, llaves, rejas, tablados para tropa y espaldones.

- **Fuerte de San Leandro**

Hay un cañón de a 18; colocar 9 cañones más; necesita recomponer los tejados del cuerpo de guardia, chimenea, repuesto de pólvora, parapetos, puer-

tas, ventanas y otros; hacer camino de comunicación desde Santa Lucía y a Santa Ana y Trincabotijas.

- *Fuerte de Trincabotijas*

Hay 2 cañones desmontados que se deben montar y poner otros dos de a 24; componer el camino para conducir la artillería.

- *Batería de Trincabotijas baja*

Hay 6 cañones sin montar que deben habilitarse; componer el cuerpo de guardia, almacén de pólvora y otros reparos en explanadas y parapetos.

- *Puerto de Escombrera*

Hacer un retrincheramiento con sus flancos y foso para impedir la progresión de un enemigo desembarcado en dirección a Alumbres y en él artillería de pequeño calibre.

Construir una batería de 8 cañones de a 8 en la colina que flanquea el retrincheramiento.

Inmediato a Alumbres, un retrincheramiento.

Presupuesto aproximado: 300.000 reales.

Todo ello fue aprobado por el rey con fecha 28 de abril de 1762.

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

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

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

La Sociedad Española de Construcción Naval

QUEREMOS recordar aquí el hito que en la modernización de España y de su Marina marcó la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), «la Naval», que durante treinta años gestionó las áreas industriales de los arsenales de la Armada. Por intermedio de las firmas británicas integradas en la Naval, llegaron a España la tecnología y el capital de que el país carecía, así como operarios y técnicos foráneos que introdujeron en la acartonada vida de las ciudades departamentales modernos usos laborales y sociales. Todo ello fue un aldabonazo que sacó a Ferrol, Cádiz y Cartagena de su secular modorra y las hizo entrar de lleno en la modernidad, dando trabajo y proporcionando un relativo bienestar a sus gentes.

La génesis de esta puesta al día está en el Plan Maura-Ferrándiz, que fue el motor de la modernización de los arsenales, proceso que los convertiría en semilleros de técnicos para la industria española y extranjera. En efecto, fue don Antonio Maura quien durante su segundo gobierno (entre enero de 1907 y octubre de 1909), ayudado por una serie de factores propicios —entre los que los más sobresalientes eran el problema marroquí, que empeoraba a ojos vistas, y el nuevo clima de entendimiento hispano-británico—, puso la «cuestión naval» en el centro de la agenda política. Para poner en marcha sus ideas al respecto, acariciadas de antiguo, encontró a un hombre muy capaz: el capitán de navío de 1.^a clase José Ferrándiz, quien se encargó de materializar y presentar en el Parlamento el proyecto de la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, coloquialmente conocida como «Ley Maura-Ferrándiz», aprobada por las Cortes el 7 de enero de 1908.

El designio reformista de la mencionada ley alcanzaba a todas las parcelas de la Armada, pero su epicentro lo constituía el programa naval en ella contenido, proyecto muy ambicioso que disponía la intervención de la industria privada en las nuevas construcciones de buques programados, al tiempo que planteaba la protección de la industria nacional y se marcaba como objetivo la especialización de los astilleros del Estado. Conviene recordar que por aquel

entonces la aportación tecnológica española en el ámbito de la construcción naval era inexistente, como antes apuntamos, y que, además, España no disponía de ingenieros cualificados —la Escuela de Ingenieros y Maquinistas de Ferrol no se abriría hasta 1914—. La incipiente industria naval española y, en general, todas las grandes empresas nacionales estaban en manos extranjeras, interesadas por tanto en emplear sus propios técnicos en los puestos de responsabilidad. Por lo tanto, la SECN hubo de constituirse como sociedad mixta, participada mayoritariamente por empresas británicas como Vickers Limited, W.G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd. y John Brown & Co. Ltd.

Aprobada la ley, como quedó dicho, el 7 de enero de 1908, por decreto de 21 de abril siguiente se convocó un concurso para la construcción de los buques previstos en aquella, concurso al que se presentaron cuatro grupos de empresas industriales, uno italiano, otro francés, un tercero español con apoyo de firmas inglesas y, por último, la SECN, la única que cumplió las bases del contrato (RO de 14 de abril de 1909) y que se había constituido el 18 de agosto de 1908 con el expreso propósito de intervenir en el concurso.

Así pues, el Estado arrendó a la Naval los astilleros y arsenales de Ferrol, La Carraca (Cádiz) y Cartagena, a fin de acometer su reorganización y proceder a la construcción de la escuadra derivada de la Ley Maura-Ferrándiz. El astillero de Ferrol se entregó el 23 de junio de 1909. En él se construirían los acorazados, cruceros y grandes trasatlánticos, así como las máquinas y calderas. El resto de las dependencias del arsenal ferrolano se entregarían el 25 de agosto siguiente, y entre ellas son de destacar los talleres de turbinas, que cobraron especial importancia por su carácter pionero, pues inauguraron este sistema de propulsión en los buques españoles (acorazados, contratorpederos, torpederos). Cartagena se encargaría de construir los cazatorpederos, torpederos, cañoneros o submarinos y los correspondientes sistemas propulsores. Por último, las gradas e instalaciones de La Carraca se dedicarían a los buques mercantes.

La primera unidad del programa, el acorazado *España*, se botó en Ferrol el 1 de febrero de 1912, durante el gobierno de Canalejas, que sería el continuador de la política naval de Maura. La alta dirección de los trabajos realizados por la SECN en el arsenal ferrolano correspondió a los señores A.J. Cambell, director de la zona industrial y miembro de la Sociedad de Arquitectos Navales de Inglaterra; H.J. Spiers, ingeniero de la zona industrial, y Miguel Rechea, ingeniero director del astillero y persona con gran experiencia en materia de construcción naval. Una serie de maestros especializados se encargaron de montar y poner en marcha los distintos talleres. Parte de ellos habían sido artífices de la industrialización inglesa.

El reducido espacio de esta sección hace que esta nota haya de ser forzosamente limitada, pero hemos creído necesario y útil aportarla como preámbulo al reportaje gráfico que acompañamos. Solo añadiremos que la SECN siguió una estrategia expansiva que la llevó a asumir la gestión de Astilleros del Nervión, otro astillero en Sestao (Bilbao) el control de los talleres de artillería de La Carraca y de San Carlos (San Fernando), además de montar en Reinosa

unos talleres para la fabricación de cañones. En 1939, la Marina rescindiría su contrato con la SECN, al crearse el Consejo Ordenador de Construcciones Navales, al que a su vez sucedería, con la creación en 1941 del Instituto Nacional de Industria, la Empresa Nacional Bazán.

Terminamos diciendo que, sin duda, al conservador don Antonio Maura se le debe la Ley de Escuadra, y al capitán de navío de 1.^a don José Ferrándiz, ministro de Marina, el desarrollo del programa. El gran mérito de este consistió en poner en marcha por primera vez, tras cincuenta años de infructuosas tentativas, un verdadero plan de escuadra que, junto con el posterior del almirante Miranda y otros que siguieron, colocó a la Armada española entre las primeras marinas del mundo.

Bibliografía

- Acorazado España. Recuerdo de una botadura.* Ferrol, 5 de febrero de 1912. Imp. y Est. *El Correo Gallego*.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. de: *Vicisitudes de una política naval.* San Martín, Madrid, 1978.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: «Plan Ferrándiz. Poder Naval y Poder Marítimo», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 57, 2008, pp. 39-49.

SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN



Sr. Nicolás Fuster,
Director Gerente



Excmo. Sr. Conde de Zubiria,
Presidente



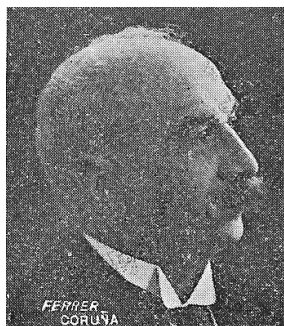
Excmo. Sr. Adolfo Navarrete,
Director Gerente



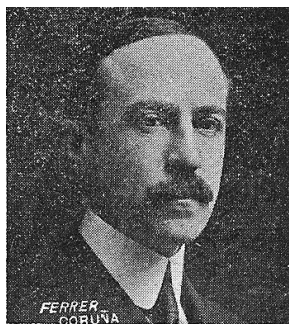
Excmo. Sr. Manuel Arnús,
Vicepresidente.



D. Fernando M.ª de Ibarra,
Consejero



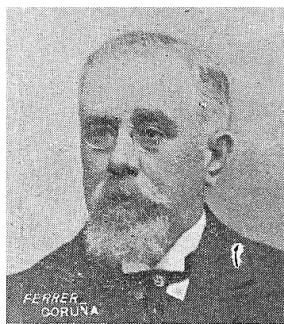
D. Ignacio Noriega,
Consejero



Excmo. Sr. Estanislao
de Urquijo,
Consejero

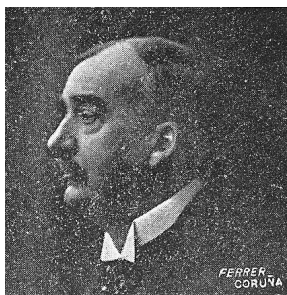


Ilmo. Sr. Barón de Satrústegui,
Consejero



Excmo. Sr. Javier Gil y Beceril,
Consejero

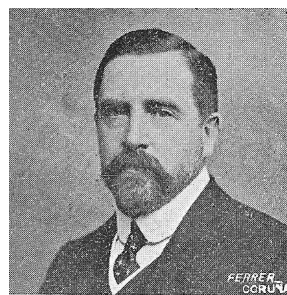
DIRECTORES Y MIEMBROS DEL COMITÉ INGLÉS



J.M. Flakner,
Director de los Sers.
Sir W. G Armstrong.
Wgutwirth & Co. Ltd.



Charles E. Ellis,
Director de los Sers. John
Brown & Co. Ltd.



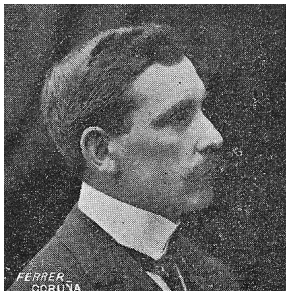
John Sampson,
Director de los Sers. John
Brown & Co. Ltd.



Albert Wickers,
Presidente y director de los Sres. Vickers Limited.



W.B. Samson,
Secretario del Comité
Consultivo.



T.G. Owens,
de la casa Vickers Limited.



Perret,
de la casa Sir W.G. Arms-
trong, Whitworth & Co LTD.

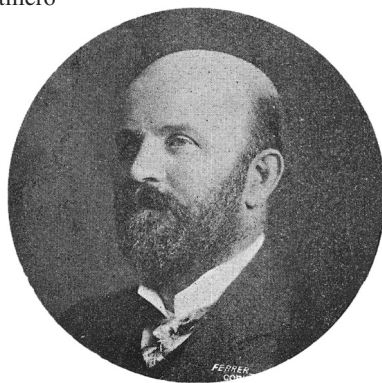
LOS DIRECTORES TÉCNICOS



Miguel Rechená M.J.N.A.,
Ingeniero Jefe del astillero



H. J. Spiers,
Ingeniero Director



A. J. Campbell,
M.I.N.A. Director



Miguel de Aguirre,
Delegado

NOTICIAS GENERALES

Premios Virgen del Carmen de la Armada para 2015. Madrid (España)

Por la resolución 600/38018/2015, de 20 de febrero, de la Jefatura de Estado Mayor de la Armada, se reconvocan los Premios Virgen del Carmen, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y sus problemas, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional. Estos premios se ajustarán a las siguientes bases:

«1 Premios.

»1.1 De libros, dotado con 5.000 euros y diploma. Para el mejor trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y la Armada, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. Caso de tratarse de un trabajo publicado no podrá ser de una antigüedad superior a dos años, contados desde la fecha de publicación de la convocatoria anual de los premios.

»1.2 Diploma de honor. Para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de contribución a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

»1.3 De pintura, dotado con 4.000 euros y diploma. Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos.

»1.4 Premio de fotografía, dotado con 1.500 euros y diploma. Para la fotografía que mejor plasme la vinculación de la Armada y su entorno, sugiriendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades.

»1.5 De Modelismo Naval. Debido a su carácter bienal, este premio fue convocado por Resolución 600/38023/2014, de 27 de enero, de la Jefatura de Estado Mayor de la Armada, por la que se convocan los premios “Virgen del Carmen” para 2014 (*Boletín Oficial del Estado* número 46, de 22 de febrero), y se publica en esta convocatoria por corresponder al año de su concesión.

»Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como es el modelismo.

»Se consideran dos categorías diferenciadas:

»1.5.1 Premio modelo, dotado con 5.000 euros y diploma.

1.5.2 Premio maquetas y dioramas, dotado con 2.500 euros y diploma.

1.5.3 Accésit y diploma a la obra que posea un valor artístico y trabajo técnico digno de ser destacado.

»2. Normas para participar en la convocatoria y para la adjudicación de los premios.

»2.1 Todos los autores que presenten trabajos que opten al premio de libros deberán solicitarlo por escrito en instancia dirigida al Director del Órgano de Historia y Cultura Naval, que deberá tener entrada en el Registro del Cuartel General de la Armada, acompañada de tres ejemplares en papel, escritos en castellano, y una versión en soporte informático, caso de que no esté ya publicado.

»Los trabajos que opten al premio de libros deberán estar correctamente presentados, con una extensión mínima de 300 páginas en tamaño DIN-A4, cuerpo de letra 12 los no publicados, y no menos de 200 páginas los ya editados. Serán rechazados los que, a juicio del Jurado, no cumplan este requisito. Los trabajos aceptados no serán devueltos ni se mantendrá correspondencia en torno a ellos».

Las condiciones que deberán reunir las obras que opten a los premios de pintura y de fotografía están recogidas en la resolución citada en el primer párrafo de este epígrafe. Los trabajos, constitución del Jurado, normas para la adjudicación de los premios... pueden consultarse en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 62, de 13 de marzo de 2015, o bien dirigiéndose a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Premios Virgen del Carmen
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50. Fax: 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

LI Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 27, 28 y 29 de octubre de 2015 se celebrarán en Madrid las LI Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general *La Marina de la Corona de Aragón*. Las ponencias, de veinticinco minutos de duración y programadas en sesión de tarde, se desarrollarán en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7) a tenor del siguiente programa:

27 de octubre de 2015

Tras la sesión de apertura, que conducirá el contralmirante José Antonio González Carrión, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense y colaborador del Instituto, disertará sobre «Formación y geopolítica de la Corona de Aragón».

28 de octubre de 2015

Este día se impartirán las conferencias «La construcción naval en la Corona de Aragón», por Francisco Fernández González, doctor en Ingeniería Naval y asesor colaborador del Museo Naval de la Armada, y «Las Ordenanzas y tratados navales de la Corona de Aragón», por Manuel Gracia Rivas, coronel médico (R) de la Defensa y presidente del Centro de Estudios Borjanos, filial de la Institución Fernando el Católico.

29 de octubre de 2015

Para esta fecha están programadas las disertaciones «La expansión mediterránea durante los siglos XIII y XIV», que pronunciará [...], y «La lucha por la supremacía marítima en el Mediterráneo. La guerra entre los dos Pedros», por José R. Cervera Pery, general auditor de la Defensa y asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Los lectores interesados en ampliar esta información deberán dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf.: 913 79 50 50. Fax: 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

VI Jornadas Navales. Las Palmas de Gran Canaria (España)

Organizadas por la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria (RSEAPGC), con la colaboración del Mando Naval de Canarias, durante los días 20, 21, 22, 23 y 24 de abril de 2015 han tenido lugar las VI Jornadas Navales, bajo el título general *100 años del Arma Submarina en España*.

Lunes 20 de abril de 2015

Tras la inauguración de las jornadas, oficiada por Tomás Van de Walle de Sotomayor, presidente de la RSEAPGC, y el comandante del Mando Naval de Canarias, contralmirante Manuel de la Puente Mora-Figueroa, se impartió la conferencia «La estrategia marina de Canarias: sus claves», que dictaron los ingenieros civiles José Luis Saavedra Alvarado y Fernando Sáenz Marrero.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Martes 21 de abril de 2015

Ese día se celebró un acto de donación en el que la RSEAPGC hizo entrega a la Armada de una reproducción de la placa con que, en marzo de 1917, el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria agasajó al submarino *Isaac Peral* a su paso por el Puerto de La Luz. Por la tarde, José Joaquín Crespo Páramo, capitán de navío (R) y miembro de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, disertó sobre «El submarino *Isaac Peral*, su inventor: perspectiva en el centenario del Arma Submarina española».

Miércoles 22 de abril de 2015

La jornada correspondiente a este día tuvo por sede el Museo Elder de la Ciencia y la Tecnología y se inició con «El desarrollo del submarino y su tecnología a lo largo del siglo XX», conferencia pronunciada por Fulgencio García Hernández, a la que siguió la mesa redonda «Submarinos y otros medios submarinos-antisubmarinos», moderada por Diego Carlier Millán, capitán de navío y delegado del Órgano de Historia y Cultura Naval en Canarias. Completó los actos una exposición relativa al tema de las jornadas que recogía un total de 63 fotografías y 25 modelos.

Jueves 23 de abril de 2015

Por la mañana, la Plataforma Oceánica de Canarias (PLOCAN) organizó en la dársena del arsenal militar una demostración de las capacidades de un planeador submarino o «Glider», a la que siguió una charla al respecto de Carlos Barrera, jefe de vehículos de la PLOCAN. Por la tarde, en la sede de la RSEAPGC, Juan Carlos Soler García, capitán de navío y comandante naval de Las Palmas, pronunció la conferencia «Ley Miranda: creación y desarrollo del Arma Submarina española».

Viernes 24 de abril de 2015

Ese día se descubrieron dos placas conmemorativas. La primera de ellas, emplazada en el Jardín de las Conmemoraciones del Puerto de La Luz, evoca el paso por la capital grancanaria del *Isaac Peral A-0*, procedente de Estados Unidos —donde se adquirió— y rumbo a Cartagena. Era la escala inaugural en aguas españolas del primer submarino de la Armada. Presenciaron el acto el presidente de la Autoridad Portuaria, Luis Ibarra, y el almirante-comandante del Mando Naval. La segunda placa conmemora la vida del insigne inventor cartagenero y se descubrió en la calle que lleva su nombre en La Isleta, barrio marineramente de la capital grancanaria. Participaron en el acto el alcalde,

Juan José Cardona, y el comandante del Mando Naval. La clausura se celebró en el arsenal de Las Palmas, con entrega de diplomas a organizadores y colaboradores.

Para más información dirigirse a

Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria
Plaza de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria
1, 35001 Las Palmas de Gran Canaria (Canarias)
Teléf.: 928 33 43 41. pFax: 928 33 58 30
C/e: rseapgc@rseapgc.com, Internet: www.rseapgc.org

Ciclo de conferencias sobre el centenario de la primera guerra mundial. Madrid (España)

Organizadas por el área de cultura de la Real Liga Naval Española, en colaboración de la Real Asociación Española de Capitanes de Yate, durante los meses de enero a mayo de 2015 se desarrolló en Madrid un ciclo de conferencias con motivo del centenario de la primera guerra mundial, la «Gran Guerra».

El ciclo se celebró en la madrileña sede de la Real Liga (C/ Mayor 16, 1.º). Las sesiones, de libre acceso, se desarrollaron siempre en lunes, en horario de tarde y con arreglo al programa que sigue:

Lunes 12 de enero de 2015

«Los submarinos de la Gran Guerra», por José María Treviño Ruiz, almirante (R), especialista en submarinos y comunicaciones.

Lunes 23 de febrero de 2015

«Los acorazados. Su primera gran guerra», por el capitán de navío (R) Marcelino González Fernández, vicepresidente de la Real Liga Naval Española.

Lunes 6 de abril de 2015

«El desarme. Versalles, Washington», por José Luis Asúnsolo García, licenciado en Filosofía y Letras, inspector jefe del Cuerpo Nacional de Policía (R).

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Lunes 18 de mayo de 2015

«Primera Guerra Mundial. Efectos sociales, económicos y tecnológicos»,
por Eduardo Alarcón Burgués, ingeniero técnico naval jubilado.

Los lectores interesados en ampliar esta información podrán hacerlo
poniéndose en contacto con

Real Liga Naval Española
Calle Mayor 16, 1.º; 28003 Madrid.
Telef.: 913 66 15 91
C/e: info@realliganaval.com
Internet: www.realliganaval.com

DOCUMENTO (*)

A propósito de Nootka

Aprovechando la publicación en este número de un estudio de Bárbara Palomares Sánchez sobre el «Diario del viaje de fray Francisco Miguel Sánchez, misionero franciscano, a San Lorenzo de Nootka en la fragata *Princesa*», recogemos en esta sección un fragmento de otro manuscrito conservado en el Museo Naval de Madrid relativo también al establecimiento de Nootka.

El manuscrito al que nos referimos fue denominado «Diario que expresa algunas ocurrencias del viaje de la vuelta al mundo que ha hecho [...] en la corbeta de S.M. nombrada la *Santa Rufina*, alias la *Atrevida*, [siendo] su comandante el capitán de fragata D. Joseph Bustamante y Guerra». Datado en 1795, fue encontrado en el hueco de una viga de madera procedente de un derribo en la ferrolana Rúa Magdalena. El nombre del autor, como hemos indicado mediante puntos suspensivos encorchetados al citar el título, aparece borrado, y todos los intentos por reconstruirlo han fracasado. No obstante, se conjetura que pudiera ser el del capellán de la corbeta, don Francisco de Paula Armiño, como propone María Dolores Higuera, exdirectora técnica del Museo, en el estudio que hizo para la publicación del manuscrito por el Museo Naval en 2005.

El manuscrito fue adquirido, el 6 de octubre de 2003, por la Asociación de Amigos del Museo Naval, que posteriormente lo donó al Museo.

Archivo del Museo Naval de Madrid, Ms. 1906, «Expedición de A. Malaspina y de J. Bustamante y Guerra. Diario de Navegación de la corbeta *Atrevida* al mando del capitán de fragata José Bustamante, en su viaje alrededor del mundo».

(*) Véase la nota de la p. 33.

Montañas; Cubiertas ³⁵ de Nieve, con
una Ensenada en su ^{31R} Interior, bastante
de Capaz; su fondo, de una desorbitan
cia de modo q. solo en su Orilla, se ha
encontrado; 30 ó 40 Bancas: las Conuen
te mucha, á Compañadas de Grandes
Bancas de Nieve; las q. a lo largo pa
recen Yelas: Negaron á termino de q.
no pudieron transitar con las Lanchas
Quedando Este Puerto con el Nombre
d. Puerto d. Desencano

= Salida de Mulgrave =

El día 6. de Julio de 1791. Dime la Vela
~~de~~ y seguimos Navegando, con el Objeto
de tomar mas Altura p. el N.

El día 10 d. mismo; Entramos en una
Gran Ensenada; la q. se intitula, El Pri
ncipe Guillermo la q. esta en la 61. Gra
y 34. Minutos: Este Puerto lo reconocimos

31V
a la Vela Abixtiendo q. tiene Daring
fondeadero y Costa todo rodeado de Mon-
tes muy Elevado con Espesa Arboleda.
su temperam. es muy frio los Vientos
muy fuertes; de modo q. no pudimos
fondear en ninguno de sus dichos:

Los Abitadores son Indios lo mismo
q. en Nulorave, de Tual con testura
y Paxeex; las Canoas Venian por nu-
estra Popa Ensenandong Piely pero
se fresco tanto el viento; q. soviendo
En solitud de la Costa:

El dia 13 de Agosto de N. Dima fondo
en el Puerto de Noca, despues de 38 dias
de Navegacion en los q. hemos tenido fu-
erz y Vientos, mucho frio, grandes Sa-
ruas; pero loxamg Reconozex Una
Porcion de la Costa q. no fue Abitada.
por Ninsun Viajero Tualm. mu-
chas Ensenadas y las Puntas: 24

Puerto de S.ⁿ Lorenzo ³⁶ de Noca:

Este Puerto formado en los 49 Gr^{os}. y 30 min. el fondo de de Baño de Nazas: a su Inmediacion ay una gran copia de Islas, las q. forman muchos Puertos; todas las dhas Estan adornadas de una Espera Arboleda; de Pinos muy Elevados, los q. sirven para arboladunas; de quales quiera Barco:

Su temperamento, es muy frio, En el Verano Luebe y Nieba con mucho Exceso los Naturales son Indios los q. tienen sus Pequenas Rancherias Repartidas, por estos Montes y Islas: Son de una Estatura mediana, no muy Robustos; ni menys fornido como los Mulgoneses: sus Vestido, son de unas Cortas, Capas compuestas de ~~una~~ Esteras, q. sejen de gran Pirmo; las quales, se las ponen por los Hombrs y Añadas al Cuello: sin mas Otra Cosa Alguna

32V
ni aun tapa Yabo, las ^{32V} Mujeres de Touca
Contestura y Aspecto q los hombres.
entre las quales hay lindas Canas.
sus Vestido Son con la misma capa pero
Por sus Pechos; se ponen una Estera lan-
ga ~~de~~ forma como, un Delantal, p.^a de
Para las Partes: el pelo, lo traen ten-
dido: Estos Naturaly tienen muchas
Canas; y traen Diarria. & a Cambiar
Pescado Esteras Pieles de Nutria &

El Casiq. de este ~~Naturaly~~ ha venido
A bordo; siendo un hombre de pequeña
Estatura, muy delgado; pero es Ena tre-
mo vivo. Aoit, y Gran Guenxero; soben-
do sin Touca: El Año pasado padeció
una Enfermedad, por la q. se comio. Nvé-
re, muchacho; para su Conbalecien-
cia; su Nombre es Maquina: se le
Vieolaxon, muchos Efectos de Quinquí

Mexico = Este Puerto, a su ³⁷Entrada.
en un Pequeño Alto esta; Construydo
en Castillo de 12 Cañones = para su Vigilancia
= El Establecimiento, fue emprendido, en
el Año de 1790 = el qual consta de 40
Casas; de Madera, y 3 Puertos, ~~que~~ q.
Producen, con bastante trabajo a los
nuevos Vendones. lo demas, de Arinas, Car
ney, y Miniestras Vienen de S.^m Blas
Anualm^{te}. La Recaudacion es una Comp.
de 60 Hom^b. y una Taxa^{ta}. d^a. de parte de
S.^m Blas = Este año se esta Acordando
la Entrega de este Puerto; a su primer
Monarca, q^e fue d.^{no} Inoles =
Los Indios tienen sus Viviendas con otras
de sus proximas Rancherías; sus Armas
son de Flecha, y Lanzas, pero no las Usan
quando Vienen Acambiar; El Macam

32V
~~con~~ de Mujeres y quando; no le gust
tan, las cambia y qualm^{te Excoite} con los mu
chachos. A corta Distancia de
este Puerto, se halla; el de la Canota.
En el qual habiendo arivado una Em
barcacion Inglesa; el Año Pasado,
Permitieron, el q. subiesen los Natu
rales, para, Cambiar las Pieles de
Nutria, y Reconociendo; los dichos q.
tenian poca Fente, determinaron, el
matarlos. Pero los Ingleses se Retira
ron a su Camara, y tomando las Ar
mas; loxaron el ~~no~~^{de} mucho y lo
naxse de esta Canalla:

En este Puerto de Noca, se Arma la
Lancha; para el Reconocimiento de
todas las Islas, y fondeadero; en cuya
Comision se Gasto, 8 dias, en lo qual
Pasaron por la Poblacion d. Menio

nada Nueva. 3^a g. se compone
de 40. ó 50 Casca muy bien fabricada.
con particularidad la suya q. esta
ademas de ser la mas Grande estubo
con muchas Bidrietas; y Pintadas
toda con un adorno Particular.

Tambien se vio Gran porcion de Ca
nos: Pexionas las q. pueden Condurir
50, ó 60 Pexionas = = = =

= Salida de Roca =

El dia 28 de Agosto de 91. dimos la Vela y
seguimos por la Costa; dirigiendo Nuestro
Rumbo p.^a Monte Rey = El dia 11 de Sep.^a
mismo año; sobre una Gran Niebla; nos
fue forzoso el dar fondo en la Ensenada
d.^a Carmelo la q. no vimos hasta q.
Alaxo el Oxizonte = Esta Ensenada; es pe
quena, y muy Religiosa, su fondo son
Piedras; en cuyo paraje estuvimos

Transcripción (*)

Salida de Mulgrave

El día 6 de julio de 1791, dimos la vela y, seguimos navegando con el objeto de tomar más altura para el Norte.

El día 10 del mismo entramos en una gran ensenada la que se intitula El Príncipe Guillermo la que está en los 61 grados y 11 minutos. Este puerto lo reconocimos a la vela advirtiéndolo que tiene varios fondeaderos y está todo rodeado de montes muy elevados con espesa arboleda. Su temperamento es muy frío, los vientos muy fuertes; de modo que no pudimos fondear en ninguno de sus dichos [fondeaderos].

Los [h]abitadores son indios, lo mismo que en Mulgrave, de igual contestura y parecer, las canoas venían por nuestra popa enseñándonos pieles pero refrescó tanto el viento que seguimos en solicitud de la costa.

El día 13 de Agosto de 91 dimos fondo en el puerto de Noca después de 38 días de navegación en los que hemos tenido furiosos vientos, mucho frío, grandes galernas: pero logramos reconocer una porción de la costa que no fue abastada por ningún viajero, igualmente muchas ensenadas, islas, puntas.

Puerto de San Lorenzo de Noca

Este está formado en los 49 grados y 30 minutos el fondeadero es una pequeña ensenada que pueden anclar de 14 a 15 buques, pero bien abrigados su fondo es de 8 a 10 brazas; a su inmediación [h]ay una gran copia de islas, las que forman muchos puertos; todas las dichas están adornadas de una espesa arboleda de pinos muy elevados, los que sirven para arboladuras de cualesquiera bajel.

Su temperamento es muy frío. En el invierno llueve y nieva con mucho exceso. Los naturales son indios los que tienen sus pequeñas rancharías repartidas por estos montes e islas. Son de una estatura mediana, no muy robustos; ni menos fornidos como los mulgraveses: sus vestidos son de unas cortas capas compuestas de esteras; que tejen de gran primor, las cuales se las ponen por los hombros atadas al cuello sin más otra cosa alguna [que] un tapa rabo [taparrabo]. Las mujeres de igual contestura y aspecto que los hombres entre las cuales hay lindas caras, sus vestidos son con la misma capa pero por sus pechos se ponen una estera larga que forma como un delantal para tapar sus partes: el pelo lo traen tendido. Estos naturales tienen muchas canoas y traen diariamente a cambiar pescado, esteras, pieles de nutria.

El cacique de estos naturales (1) ha venido abordo (*sic*), siendo un hombre de pequeña estatura, muy delgado, pero es en extremo vivo, ágil y gran

(*) Transcripción de Ana Berernguer.

(1) Tachado en el original.

DOCUMENTO

guerrero, soberbio sin igual. El año pasado padeció una enfermedad, por la que se comió (*sic*) nueve muchachos para su conbalecencia, su nombre es Macuina. Se les regalaron muchos efectos de quinquillería. Este puerto a su entrada en un pequeño alto está construido un castillo de 12 cañones para su resguardo. El establecimiento fue emprendido en el año de 1790, el cual consta de 40 casas de madera y 3 huertas, que producen con bastante trabajo (*sic*) algunas verduras, lo demás de [h]arinas, carnes y menestras vienen de San Blas.

Anualmente la guarnición es una compañía de 60 hombres y una fragata del departamento de San Blas. Este año se está aguardando la entrega de este Puerto a su primer monarca, que fue del inglés.

Los indios tienen sus guerras con otros de sus próximas (*sic*) rancherías; sus armas son de flechas y lanzas, pero no las usan cuando vienen a cambiar; el Macuina tiene mujeres y cuando no le gustan las cambia, igualmente [ejecuta] con los muchachos. A corta distancia de este puerto se halla el de la Carlota. En el cual habiendo arribado una embarcación inglesa el año pasado permitieron el que subiesen los naturales para cambiar las pieles de nutria y reconociendo los dichos que tenían poca gente determinaron el matarlos pero los ingleses se retiraron a su cámara y tomando las armas lograron el dar muerte a muchos y librarse de esta canalla.

En este puerto de Noca se armó la lancha para el reconocimiento de todas las islas y fondeaderos en cuya comisión se gastó 8 días, en los cuales pasaron por la población del mencionado Macuina que se compone de 40 ó 50 casas muy bien fabricadas con particularidad la suya que esta además de ser la más grande estaba con muchas bidrieras y pintada toda con un adorno particular.

Igualmente se le vio gran porción de canoas guerreras las que pueden conducir 50, ó 60 personas.

RECENSIONES

SERRANO MANGAS, Fernando: *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal*. Universidad Veracruzana, México, 2012, 244 págs., ilustraciones.

En 1631, la Flota de Nueva España, al mando de don Andrés de Aristizábal (no confundir con don Gabriel) e integrada principalmente por las naos *Nuestra Señora del Juncal* y *Santa Teresa*, naufragó cuando transportaba uno de los cargamentos más importantes del período colonial, con más de tres millones y medio de pesos en lingotes y reales, caudal que todavía es objeto de codicia entre los buscadores de tesoros de todo el mundo.

Con documentos de primera mano —muchos de ellos inéditos— procedentes de archivos españoles y mejicanos, Fernando Serrano Mangas, notable investigador naval y especialista en historia económica, que ha centrado buena parte de su labor en la Carrera de Indias y profundizado en los naufragios más descollantes de la época, analiza las diferentes versiones del trágico suceso y emite su autorizada opinión sobre la controversia, así como sobre los procedimientos judiciales que a propósito del suceso se siguieron en España.

La *Juncal* y la *Santa Teresa* ostentaban el rango de capitana y almiranta en la Armada de la Guarda de la Flota de Nueva España —en pie de igualdad con la de la Guarda de la Carrera de Indias o la del Mar Océano—, cuyo mando ostentaban Serrano de Rivera como capitán general y Andrés de Aristizábal como almirante, ambos con estimables hojas de servicios.

Las versiones abiertamente contrapuestas sobre el naufragio de la *Santa Teresa*, la delimitación de las áreas de su desaparición, los insaciables banqueros de Felipe IV, la extenuación de los Tercios de Flandes, las intrigas del conde-duque de Olivares, la Casa de Contratación, la avidez de los mercaderes y los lamentos de las viudas o los huérfanos son otros tantos mimbres con que se teje la trama de esta poliédrica obra, a la que subyace una prodigiosa erudición.

El libro ha sido auspiciado por la Universidad Veracruzana de México y, como ha escrito su prologuista, Antonio López de León, «interpretar esa pequeña fracción temporal para acceder a los vestigios del buque siniestrado puede convertirse en uno de los retos más apasionantes de la investigación histórica». Este reto ha sido aceptado por el autor, que polemiza acerca de la verdadera ubicación de los restos, sobre la pluralidad de acepciones con que se usaba el término «legua» en esa época, y en torno al cálculo de la curvatura terrestre y otros detalles contradictorios que han impedido hasta hoy localizar el rico yacimiento.

RECENSIONES

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Marcelino: *Primera vuelta al mundo de un acorazado. La Numancia*. Navalnil Ediciones, Madrid, 2014, 368 págs., ilustraciones.

El notable episodio de la primera vuelta al mundo de la *Numancia* — primer buque blindado que completó una gesta tal — ha sido profusamente tratado por historiadores e investigadores navales, tanto propios como foráneos. Desde aquel magnífico relato galdosiano integrado en sus *Episodios nacionales*, hasta el encuentro con cualquiera de las numerosas biografías sobre los almirantes Méndez Núñez y Antequera, el hecho siempre ha sido ensalzado y estudiado por la comunidad historiográfica.

Pero en este estudio de Marcelino González, de cuyo fuste como investigador hay probadas muestras en anteriores entregas, el autor arroja una oportuna luz sobre determinados aspectos del acontecimiento sobre los que hasta ahora no se había profundizado demasiado. Y así, la obra no se restringe a relatar las peripecias del viaje, sino que procede a contextualizarlas minuciosamente trasladándonos a los vaivenes políticos de la España de entonces, al estado de la construcción naval y a los avances científicos y tecnológicos que propiciaron la gesta, enriqueciendo al propio tiempo el tema con aportaciones documentales insuficientemente trabajadas hasta ahora por la bibliografía.

No puede dudarse de que estamos ante un libro excepcional, autoexigente, riguroso y de lectura amena y atractiva. Un texto imprescindible, narrado en un estilo a tono con nuestra época.

Debo destacar también la notable aportación que al mejor conocimiento de la historia naval española viene realizando Navalnil Ediciones, joven y animosa editorial que cuenta ya con un nutrido catálogo y una abundante comunidad de lectores.

ESTRADA GIMÉNEZ, Rafael: *El edificio del Ministerio de Marina (el Cuartel General de la Armada)*. Egesa, Madrid, 315 páginas (2.^a edición, ampliada en texto e ilustraciones).

Desde que en 2006, Rafael Estrada publicase la primera edición de su espléndido libro *El edificio del Ministerio de Marina (el Cuartel General de la Armada)* ha transcurrido casi una década, durante la cual diversos e importantes acontecimientos han sacudido al mundo. Estos acontecimientos, que como no podía ser menos han tenido reflejo entre los venerables muros del CGA, demandaban una revisión y ampliación de la obra que reseñamos, cuya segunda edición se enriquece con un vistoso aparato fotográfico de altísima calidad y unos apéndices desde los que puede seguirse paso a paso el devenir profesional de los altos cargos de la Armada, inquilinos honorarios del recinto donde se trazan los derroteros por que discurre la vida de la Marina de Guerra.

En el juicio crítico de la obra, en su primera edición, que tuve el honor de prologar, escribía: «Si de la lectura del texto, el lector adquiere un conocimiento exacto y puntual de la dimensión del proyecto y del alcance de la reali-

zación, las espléndidas ilustraciones que lo complementan y la pulcritud y buen gusto de la edición, hacen de este libro un instrumento indispensable, con sus raíces arquitectónicas, y un valioso intérprete del papel que la Armada ha jugado desde dentro de sus mediáticos muros».

Al glosar la segunda edición, me ratifico en todo lo que dije cuando prologué la primera, y la admiración que entonces expresaba la hago extensiva a esta que ahora reseño, que a buen seguro superará con creces los justificados plácemes con que fue saludada la anterior.

SAN JUAN, Víctor: *22 derrotas británicas*. Navalnil Ediciones, Madrid, 2014, 352 págs., ilustraciones.

La mayor parte de los historiadores ingleses, incluidos los más renombrados, suelen sobredimensionar las gestas navales de su Royal Navy, sobre todo cuando se enmarcan en su plurisecular pulso con España por la supremacía naval. Bien es verdad que en el curso de esta pugna hubo hechos memorables que parecen justificar esa fama de imbatibles que aureoló a los barcos británicos de guerra, pero no es menos cierto que en la historia de la Royal Navy no todo fueron lances triunfales y que dicha historia no es parca en reveses.

Víctor San Juan, que ya ha dado excelentes muestras de su solvencia como investigador naval, desmitifica en este excelente estudio el aura victoriosa que acompaña a la Armada inglesa, contabilizando hasta veintidós derrotas o reveses navales, algunos poco conocidos y, desde luego, nada «aireados». Inicia este riguroso recorrido con lo que califica acertadamente como «Incurción Castellana» (Ambrosio Bocanegra en 1372 y Fernando Sánchez de Tovar en 1380), y lo remata con la victoria del almirante Naguno en Singapur en 1942. España, ya presente en la estación que abre este itinerario con veintidós paradas, figura asimismo en muchas de las intermedias. Y así, el lector puede asistir a episodios de directa implicación española como el fracaso de la Contraarmada en las costas de Galicia, la frustrada tentativa de los condes de Essex y Wimbledon frente a Cádiz, la intentona de captura de la Flota de Indias en Portobelo, la derrota de Vernon en Cartagena de Indias a manos de Blas de Lezo y la de Nelson en Tenerife, la operación francoespañola de Algeciras y la acción de Puerto Rico, donde el almirante Harvey muerde el polvo —o más bien las olas.

Libro denso, serio, excelentemente documentado, esta miscelánea de derrotas navales británicas constituye un meritorio aporte a la historiografía naval por el que el autor merece las más encomiásticas felicitaciones, las cuales queremos hacer extensivas a Navalnil Ediciones, que con espíritu emprendedor viene haciendo una contribución excelente al conocimiento de nuestro ayer marítimo, tan olvidado a veces por los grandes sellos editoriales.

J.C.P.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihc@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

