

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVII

2019

Núm. 146

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XXXVII

2019

Núm. 146



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Juan Rodríguez Garat, almirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

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

Vocales: Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid; Alfredo González Molina, coronel de Infantería de Marina, jefe de la sección de Patrimonio Naval Sumergido; Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, jefe de la sección de Historia Naval; Juan José Lozano Cobos, coronel de Intendencia, jefe de la sección de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (Retirado), consejero-colaborador.

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

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer.

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

Dirección postal, tfnos. y c/e:

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

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES
OFICIALES
<https://cpage.mpr.gob.es/>



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

IMPRIME:

Ministerio de Defensa.

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2019.
Precio del ejemplar suelto, con suplemento: 4 euros.

Suscripción anual:

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

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X (edición en papel).
ISSN: 2530-0873 (edición en línea).
NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).
NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

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

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

SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	7
«Entre Alambradas». <i>Prisioneros de guerra españoles en Estados Unidos (1898)</i> , por Antonio Tojo Ramallo	9
<i>Corsarios en el Caribe durante la Carrera de Indias</i> , por Enrique Tapias Herrero	39
<i>Portugal y España en la mar durante la Gran Guerra</i> , por Augusto A. Alves Salgado y Miguel Castro Brandão	55
<i>La defensa de las costas en el mar de Alborán en 1776 y los combates navales de Melilla y Trigonía</i> , por Enrique de Carlos Boutet	75
<i>Francisco de Moyúa y Mazarredo. El marino que se perdió en el Trafalgar de Benito Pérez Galdós</i> , por José Andrés Álvaro Ocáriz	101
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	125
La historia vivida: <i>Los buques de la Armada española en Alhucemas</i> Noticias generales	
Documento: <i>Relación de buques que han pertenecido al departamento de San Blas entre los años 1767-1791</i>	133
Recensiones	137

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Antonio Tojo Ramallo es historiador militar, licenciado en Historia Contemporánea por la Universidade de Santiago de Compostela y doctor en Historia por la UNED. Profesor de enseñanza secundaria en la ciudad de Raleigh, Carolina del Norte (EE.UU.), es autor de numerosos artículos en prensa y revistas especializadas. Su actividad investigadora se encuentra avalada por la publicación de diversos estudios en materia de historia local y militar. Su primer acercamiento a la historia del arma submarina germana se produjo tras la publicación de *Lobos acosados. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Segunda Guerra Mundial* (Laverde Ediciones, 2000), al que posteriormente seguiría *Cazadores de barcos. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial* (Ministerio de Defensa de España, 2008).

Enrique Tapias Herrero, capitán de navío de la Armada (Retirado), mandó el dragaminas *Ulla* entre 1981 y 1982. Especialista en Electrónica y Analista de Sistemas, fue profesor de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada (ETEA) entre 1978 y 1981, y entre 1989 y 2003 prestó servicios especiales, en contrato con NAMSAs –agencia logística de la OTAN–, en Luxemburgo como *Naval Section Chief* y *Head of Material Management Center* en el *Special Projects Programme*. Licenciado en Historia por la UNED (2010), y máster en Estudios Históricos Comparados (2012) y doctor en Historia de América (2015) por la Universidad de Sevilla, ha publicado el libro *El almirante López Pintado. El duro camino del éxito en la Carrera de Indias* (2017) y es asimismo colaborador de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Augusto A. Alves Salgado capitán de Mar e Guerra de la Armada portuguesa. Doctor en Historia de los Descubrimientos por la Facultad de Letras de la Universidad de Lisboa; es profesor de la Escuela Naval y del Instituto Universitario Militar, de los másteres de Historia Marítima e Historia Militar, y del doctorado en Historia Marítima. Miembro emérito de la Academia de Marina y efectivo de la Comisión Portuguesa de Historia Militar, es miembro del Centro de Investigación Naval y coordinador del Programa histArC (Historia y Arqueología de los Conflictos Contemporáneos). Ha publicado varias obras y artículos sobre historia naval, y actualmente es vicecoordinador del Proyecto «El U-35 en el Algarve (1917)», por el que ha sido galardonado con el premio *Adopt a Wreck* 2015, concedido por la National Archaeology Society de Reino Unido.

Miguel Castro Brandão es máster en Historia y Patrimonio por la Facultad de Letras de Porto y doctorando de cuarto año en Historia en la misma institución de enseñanza con la tesis «El Frente Marítimo Portugués en la primera guerra mundial (1914-1918) según la prensa nacional», tema sobre el que ha desarrollado varios proyectos. Es desde 2015 miembro del Centro de Investigación Naval y del HistArc, y asimismo, a título de asociado, del departamento de investigación del Centro de Investigación Transdisciplinar. Castro Brandão, es profesor de Historia en la Universidad para Mayores de Rio Tinto, (Gondomar Portugal). Desarrolló asimismo, varios proyectos relacionados con el frente naval portugués durante la primera guerra mundial.

Enrique de Carlos Boutet es licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y realizó el máster en Derecho Marítimo por el IME e ICADE, así como el PDD del IESE. Ha desarrollado su carrera profesional fundamentalmente en el sector asegurador, donde ha sido directivo de varias compañías. Fundó la correduría de seguros De Carlos y Asociados, de la que es en la actualidad su socio director. Ha realizado estudios de Historia, entre ellos el máster en Métodos y Técnicas de Investigación Histórica, Artística y Geográfica por la UNED, y el curso de especialista universitario en historia militar del IUGGM y la UNED. Investigador histórico orientado hacia la historia naval en la edad moderna, ha sido ponente en congresos de historia y seminarios especializados.

José Andrés Álvaro Ocáriz realizó estudios de Magisterio, con la especialidad de Filología Francesa, y es licenciado en Filología Hispánica. Ha impartido la docencia durante veinticinco años en diversos colegios e institutos de Aragón, Barcelona, Navarra y el País Vasco, y trabajado en el Servicio de Programación, Investigación y Desarrollo Lingüístico de la Dirección General de Política Lingüística y Universidades del Departamento de Educación y Cultura del Gobierno de Navarra. Ha sido responsable también de la biblioteca del centro de apoyo al profesorado que el ejecutivo autónomo navarro tiene en Pamplona, y formado parte del Consejo Navarro del Euskera. En la actualidad, es el director general de la asociación cultural Literatura y Sociedad. A su labor docente se suma su trabajo como divulgador cultural, plasmada en varios libros (*Celaya esencial* [2011], *Antonio Tovar. El filólogo que encontró el idioma de la paz* [2012], *Luis Mariano: cien años/cent ans* [2014] y *El Gran Capitán* [2015]), en los premios literarios de cuyos jurados ha formado parte y, en estos últimos años, en las aproximadamente 170 conferencias y recitales poéticos que ha ofrecido a nivel tanto nacional como internacional.

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

COMO anunciamos en el número anterior, con el ejemplar que el amable lector tiene en sus manos, o en su pantalla, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL da un paso adelante en la debida modernización que toda institución debe acometer periódicamente. La historiografía es cada día una ciencia más sofisticada, como todas, y hay que renovar estructuras y procedimientos para mantenerse en vanguardia. El consejo de redacción de la REVISTA ha sido renovado por completo, incrementando con ello notablemente la participación de profesionales de la historiografía, unos, historiadores consagrados; otros, docentes de prestigio, y otros, ambas cosas. A este refuerzo del órgano encargado de asegurar la calidad de los artículos de la REVISTA se ha añadido la instauración del correspondiente proceso de revisión crítica de aquellos, que se deberá completar en los siguientes números con la inclusión de revisores externos en el proceso. De este modo, esperamos que en breve podamos alcanzar el grado de calidad que se requiere para ser reconocidos, como ha sido siempre nuestra filosofía, como revista científica. En definitiva, se trata de conectar más aún a la ya señera REVISTA DE HISTORIA NAVAL con el mundo académico, para conseguir el mejor producto posible. Todo en provecho de la investigación y difusión de la historia naval española.

Por lo demás, el Instituto de Historia Naval continúa con sus actividades tradicionales. En breve se van a celebrar las LIX Jornadas de Historia Marítima, las primeras de una serie dedicada a la conmemoración del V Centenario de la Primera Circunnavegación, que es en definitiva el hito clave de un proceso aún mayor: el del abrazo que España dio al mundo entre los siglos xv y xvi, la primera nación en hacerlo, creando con ello no solo la conciencia de la Humanidad como un todo, sino además el Derecho Internacional y los Derechos Humanos. A estas jornadas hay que añadir las múltiples conferencias que los oficiales y colaboradores del Instituto vienen dando, y que seguirán impartiendo en diversos foros sobre el mismo tema. Aconsejamos a nuestros lectores que no se pierdan, desde luego, la exposición «Fuimos los primeros», que ofrece el Museo Naval de Madrid, recién inaugurada.

En fin, esperamos que los lectores disfruten de los artículos y secciones que les ofrecemos en este número.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL actualiza periódicamente la lista de suscriptores, actualización que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de los datos de nuestro archivo. Con este motivo, apelamos a la amabilidad de nuestros suscriptores para que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén realizando cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o de domicilio. Hacemos notar que, cuando la dirección de envío corresponda a un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no solo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta, para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28014 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 4 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de Mena 1, 1.^a planta
28014 Madrid (España)
Teléfono: 913 12 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

«ENTRE ALAMBRADAS»

PRISIONEROS DE GUERRA ESPAÑOLES EN ESTADOS UNIDOS (1898)

José Antonio TOJO RAMALLO
Doctor en Historia

Resumen

En 1898, los Estados Unidos de Norteamérica se embarcaron en una nueva aventura expansionista dirigida hacia el área caribeña, auspiciada en lo ideológico por la doctrina del «destino manifiesto». Sus intereses chocarían contra los de España, en especial en la isla de Cuba, donde, desde hacía años, rebeldes independentistas luchaban contra las tropas peninsulares. La proximidad geográfica y un mayor desarrollo técnico y militar decantaron pronto la balanza en favor de los norteamericanos. Tras algunos enfrentamientos terrestres y navales, nuestras tropas se verían obligadas a capitular.

A mediados de año, 2.030 prisioneros de guerra españoles¹ (1.811 militares y 219 civiles) fueron trasladados a territorio estadounidense y confinados durante meses en distintos enclaves próximos a la costa. Algunos gozaron de un trato exquisito y hasta de cierta libertad de movimiento; otros –la mayoría– vivieron una experiencia distinta. Encerrados en campos de internamiento, rodeados de alambradas y fuertemente vigilados, sus días transcurrieron entre un ocioso aburrimiento y lejanos recuerdos, entre el amargo sabor de la derrota y el deseo de volver a casa.

Casi todos recibieron un trato digno y humano durante su cautiverio, en especial los heridos y enfermos, siempre colmados de atenciones. Pero hubo también quienes llegaron a sufrir en sus carnes el maltrato, el hambre, los insultos y las vejaciones.

Esta es la historia de todos ellos.

Palabras clave: almirante Cervera, prisioneros españoles, Cayo Hueso, Isla Seavey, guerra de 1898.

(1) Las cifras apuntadas se refieren exclusivamente a españoles peninsulares. De incluir el resto de los prisioneros –extranjeros capturados viajando bajo pabellón español e hispanoamericanos de distinta procedencia–, su número ascendería a un total de 2.257 individuos.

Abstract

In 1898, the United States of America embarked on a new expansionist adventure directed toward the Caribbean, supported ideologically by the Manifest Destiny doctrine. Their interests clashed with those of Spain -especially on the island of Cuba-, where, for years, pro-independence rebels had been fighting against the peninsular troops. Geographical proximity and greater technical and military development, soon decanted the balance in favor of the Americans. After a few land and naval clashes, our troops were forced to capitulate.

Half way through the year, 2,030 Spanish prisoners of war –1,811 soldiers and 219 civilians– were transferred to US territory and confined for months in different enclaves near the coast. Some were privileged with excellent treatment, as well as a certain amount of freedom of movement. Others -the majority- had a different experience. Enclosed in internment camps, surrounded by barbed wire and heavily guarded, their days went by in idle boredom and with distant memories, between the bitter taste of defeat and the desire to return home.

Almost all received treatment that was dignified and humane during their captivity, especially the wounded and sick, who were always well attended to. But there were also those who suffered from abuse, hunger, insults and humiliation.

This is their story.

Keywords: admiral Cervera, Spanish prisoners, Key West, Seavey's Island, Spanish-American War.

LA tarde del 3 de julio de 1898, más de 1.800 marinos españoles harapientos y heridos se hacinaban sobre las cubiertas de diversos buques de guerra norteamericanos tras la batalla naval de Santiago de Cuba, una de las mayores pérdidas sufridas por nuestra Armada en toda su historia. Había sido una lucha de David contra Goliat, pero en esta ocasión había vencido el filisteo². La enorme diferencia numérica y técnica –materializada en el diseño naval, mejor blindaje, mayor número y calibre de piezas artilleras y superior alcance de tiro– había sido, junto con una desacertada estrategia española, el factor determinante para la derrota.

Desde el primer momento, todo se había puesto en contra de la flota española. A pesar de sus rimbombantes denominaciones, ninguno de sus barcos se correspondía con las características técnicas que debía reunir un moderno

(2) No corresponde a este estudio presentar una descripción pormenorizada de la batalla, por otra parte harto descrita en una abundantísima bibliografía, sino ofrecer testimonio de lo ocurrido tras la misma, en especial, de la suerte sufrida por los prisioneros tras la aplastante derrota.

acorazado. Tan solo el *Pelayo* –y no participó en el combate– era digno de tal nombre. La escuadra contaba con un único crucero acorazado, el *Cristóbal Colón*, desprovisto en ese momento de sus piezas principales y con dificultades en la recarga del armamento secundario; con tres cruceros protegidos: *Infanta M.^a Teresa*, *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*, los dos últimos con deficiencias artilleras importantes, y con dos pequeños contratorpederos, *Furor* y *Plutón*, con un alcance de tiro inferior a los 500 metros, seis veces menor que el de la flota enemiga. Un tercero, el *Terror*, con serios problemas en sus calderas y en uno de los motores, había quedado en reparación en Fort-de-France (Martinica), poco antes de la batalla.

Frente a ella se desplegaba una de las flotas más modernas del mundo, compuesta por cuatro acorazados de última generación (*Texas*, *Iowa*, *Indiana* y *Oregon*), dos cruceros acorazados (*Brooklyn* y *New York*), un cañonero (el *Ericsson*) y tres navíos auxiliares (*Gloucester*, *Resolute* y *Vixen*), todos ellos fuertemente armados, con grueso blindaje en la línea de flotación y en ambos costados, y una velocidad y alcance de tiro muy superior al de la escuadra española.

A causa de la errónea estrategia adoptada por el almirante Pascual Cervera y Topete, quien decidió salir a plena luz del día, en fila y próximo a la costa –sin duda con el objeto de salvar el mayor número posible de vidas–, la batalla terminaría convirtiéndose en un auténtico tiro al blanco en el que los buques norteamericanos abrieron fuego concentrado contra cada uno de los barcos españoles, con efectos devastadores. En cuestión de una hora, nuestra flota había sido aniquilada por completo. A partir de entonces daría comienzo la lucha por salvar a los hombres.

Los supervivientes del *Infanta M.^a Teresa* se echaron al agua tratando de alcanzar la costa a nado. De todos los botes disponibles, tan solo se había salvado del fuego una pequeña lancha de vapor. En ella pudo efectuarse un viaje de ida, sin retorno, hacia la playa, pues terminaría hundiéndose apenas iniciado el regreso. El almirante Cervera alcanzaría tierra acompañado en todo momento de su hijo Ángel a su costado y de un fornido marinero al otro. Malherido e inconsciente, tras recibir el impacto de varios fragmentos de un proyectil en el pecho, Víctor Concas, comandante del buque, consigue llegar también gracias a la ayuda de dos buenos nadadores³. Setenta y ocho marinos de su dotación no correrán la misma suerte, siendo víctimas de las explosiones durante el fragor de la batalla y de los tiburones en el agua, cuya presencia se había visto acrecentada al olor de la sangre fresca.

Los hombres de este crucero y muchos de los del *Almirante Oquendo* terminarían por reagruparse en Playa Nimaniba semidesnudos, desarmados y heridos, la mayoría de ellos con astillas de madera incrustadas en torso y piernas. En la espesura les esperaban los rebeldes de Calixto García, dispuestos a acabar con su vida⁴. Tan solo un pequeño grupo, formado escasamente por un

(3) Risco, pp. 180-182.

(4) *Ibidem*, p. 203.

centenar de soldados, logrará llegar a Santiago tras tres días de penosa odisea, acosados en todo momento por una partida de mambises capitaneados por Agustín Cebretero.

La dotación del *Oquendo* no ha salido bien parada. Con solo dos lanchas disponibles, los supervivientes se dirigen a nado a la playa y ocupan aquellas en el traslado de heridos. El oficial al mando, Juan de Lazaga y Garay, viendo perdido su buque, y ante el insoportable dolor de la derrota, se suicida descerrajándose un tiro en la sien⁵. Con él perecen casi un centenar de miembros de su dotación, entre los que se cuentan Sola –su segundo de a bordo, cercenado en dos por un proyectil–, el 3.º comandante, Matos, y los tenientes de navío Eugenio Rodríguez y Alfonso Polanco. Ambos torpederos (el *Furor* y el *Plutón*) han perdido parte de su dotación durante la batalla. El comandante Fernando Villaa-mil, lugarteniente de Cervera y jefe de la flotilla, perece también a bordo del *Plutón* junto con varios de sus compañeros. Los restantes alcanzarán la costa con ayuda de una ballenera y de los chalecos salvavidas con que cuentan.

La situación en el *Vizcaya* tampoco es muy halagüeña. Con el único bote disponible se traslada a los heridos a tierra. El resto de la dotación se dirige a nado hacia la playa inmediata o termina siendo interceptada en el agua por los botes del *Iowa* del comandante Evans, que han salido a su rescate justo en el momento en que estos están siendo tiroteados desde tierra por los insurgentes cubanos y descuartizados por los tiburones en el agua. Su llegada resultará providencial. La situación llegará a tornarse tan sumamente tensa que el norteamericano amenazará a los rebeldes con bombardear sus posiciones si no cesan de disparar⁶.

Uno de los oficiales yanquis describirá de modo desgarrador la llegada de los españoles a su barco, con los botes enfangados en sangre, llenos de hombres heridos y mutilados, y la entrega del sable por parte de su comandante en señal de rendición. Su gallardía y bravura habían sido tan grandes que su homónimo norteamericano lo rechazó, permitiéndole lucirlo al cinto a pesar de su condición de prisionero⁷.

(5) *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 30, 15 de julio de 1898, p. 327, y MENDOZA Y VIZCAÍNO, p. 195. Esta es la versión más extendida y la que figura en la mayoría de los documentos consultados, incluido algún soneto dedicado a su persona. Circuló, no obstante, otra, una cuyas muestras puede encontrarse en el diario *La Opinión* de 10 de octubre de 1898 (pág. 2) y donde se sostiene que, aquejado de una dolencia cardíaca agravada desde su llegada a Cuba, el comandante fallecería en el interior de su barco, llevándose súbitamente las manos al pecho y cayendo desplomado entre el humo y las llamas.

(6) «I lowered all my boats and sent them at once to the assistance of the unfortunate men who were being shooting by dozens or roasted on the decks. I soon discovered that the insurgent Cubans from the shore were shooting on men who were struggling in the water after having surrendered to us. I immediately put a stop to this, but could not put a stop at the mutilation of many bodies by the sharks inside the reef». *The Worthington Advance*, 14 de julio de 1898, p. 1.

(7) RISCO, p. 207, y *El Correo Militar*, 19 de septiembre de 1898, p. 2. El testimonio del oficial norteamericano fue traducido y publicado también en España: «Aquel hermoso acto no se borrará jamás de mi memoria. Estreché la mano de aquel valiente español y no acepté su espada. Un sonoro y prolongado hurra salió de toda la tripulación del *Iowa*».

Una partida del *Harvard*, formada por nueve botes a las órdenes del teniente Bell, junto con varias balleneras del *Iowa* se dirigió entonces hacia Playa Nimaniba al rescate de los supervivientes del *Infanta M.^a Teresa* y del *Almirante Oquendo*, mientras más de 500 hombres del *Cristóbal Colón* eran salvados de una muerte segura a manos de los tiradores rebeldes y conducidos al *Brooklyn* y, a continuación, al *Resolute*. La mayoría estaban desnudos y fue preciso entregarles ropa y calzado.

Las labores de salvamento se prolongaron por espacio de cinco horas y lograron poner a salvo a cerca de novecientos españoles. Cervera, su hijo y varios oficiales de la escuadra –con Víctor Concas todavía inconsciente– alcanzarían la cubierta del *Gloucester* poco después de las tres de la tarde. El almirante, empapado, desaliñado y con la guerrera hecha jirones, sería ovacionado como un héroe por sus propios enemigos⁸.

Finalizado el rescate, daría comienzo un trasiego de hombres entre los distintos buques en función de su estatus y gravedad. Al *Harvard* sería trasladada la mayor parte de la suboficialidad y marinería. Enfermos y heridos fueron acomodados inicialmente en el *Olivette*, siendo transferidos a continuación al *Solace*, más equipado y con mejores medios. La plana mayor de la Armada y buena parte de sus oficiales permanecerían concentrados en el *S. Louis*.

Durante la batalla naval de Santiago de Cuba, los españoles han perdido cerca de 400 hombres, logrando salvarse 1.889 de una dotación inicial de 2.232 marinos. Las primeras estimaciones apuntan a que en torno a quinientos de ellos están heridos, doscientos de gravedad y los trescientos restantes con quemaduras, astillas incrustadas, cortes y hematomas de distinta consideración⁹.

Concluido el rescate, los tres buques se dirigirán hacia Guantánamo y Siboney en espera de instrucciones. En principio, se espera trasladar a los prisioneros a territorio norteamericano. Posiblemente a Key West, Isla Seavey (Portsmouth), donde ya han dado comienzo las labores de acondicionamiento de un campo de concentración, o a Annapolis, en Maryland.

(8) Risco, p. 198. En sus memorias, el almirante dirá respecto a este episodio: «... nuestros enemigos se han conducido y se conducen actualmente con nosotros con una hidalguía y delicadeza que no cabe más, no solo nos han vestido como han podido, desprendiéndose de efectos no solo del Estado, sino de propiedad particular, sino que además han suprimido la mayor parte de los hurras por respeto a nuestra amargura, hemos sido y somos objeto de entusiastas manifestaciones por nuestra acción, y todos a porfía se han esmerado en hacernos nuestro cautiverio lo más llevadero posible». Resulta complejo comprender tal respuesta, especialmente cuando nada heroico –no al menos a título colectivo– ha tenido lugar durante la batalla naval. En realidad, a lo que los marinos yanquis posiblemente estuviesen honrando era al temible adversario al que se habían enfrentado dos días antes (el 1 de julio) en las Lomas de San Juan, El Caney y Canosa, y que ahora por vez primera tenían frente a ellos. Tales episodios habían dado prueba de la gran ferocidad y espíritu combativo de los españoles, a quienes la propaganda propia había caracterizado como eserpentos bajitos, morenos, feos y cobardes.

(9) Las cifras pueden variar ligeramente en función de la fuente consultada y de la fecha del documento, pero en esencia todas ellas se aproximan a las apuntadas.

El navío encargado de transportar al mayor contingente de prisioneros fue el USS *Harvard*, ex-*City of New York*, a las órdenes del capitán C. S. Cotton, propiedad de la American Line y reconvertido en crucero auxiliar en abril de 1898. Todos los oficiales españoles, con el capitán de navío Juan B. Aznar al frente, habían sido conminados a rubricar un escrito en el que, bajo palabra de honor, se comprometían a no amotinarse durante su permanencia a bordo, así como a evitar cualquier posible desorden o levantamiento del resto de sus hombres.

La noche del 4 de julio tendría lugar un triste episodio que pasaría a ser conocido tanto en nuestro país como en Estados Unidos como el «incidente del *Harvard*». Como consecuencia de él, seis españoles resultaron muertos y otros catorce heridos de distinta consideración, en un suceso jamás dilucidado con la adecuada precisión. Al parecer, la oficialidad había sido instalada en un salón de primera clase, mientras más de seiscientos compatriotas se agolpaban sobre cubierta constreñidos a la zona de popa, sin protección alguna contra el sol y el calor, ni apenas agua ni comida. A su cargo se encontraban los voluntarios del 9.º Regimiento de Massachusetts, milicia carente del aplomo y la experiencia militar necesarios para lidiar con una tarea de semejante naturaleza.

A las once y media de la noche, estacionado todavía el buque en las proximidades de Siboney, y tratando de apartarse por un momento del claustrofóbico hacinamiento en que se encontraba, uno de los prisioneros, el marinero Isolino Martínez Lorenzo, trepó por el aparejo a una de las casetas que conformaban la bajada del vapor, sobrepasando mínimamente el área de confinamiento¹⁰. Llegados a este punto, ambas versiones –la estadounidense y la española– divergen por completo.

Según la versión norteamericana, esa zona de la cubierta principal se utilizaba como pañol de municiones, y el acceso a ella estaba terminantemente prohibido. Conminado por uno de los guardias a regresar al límite establecido, el muchacho no solo hizo caso omiso de la intimación sino que, poco después, varios compatriotas suyos ya le hacían compañía. Reiterando su advertencia, el voluntario apuntó con su rifle al prisionero, al tiempo que una docena de españoles se abalanzaban sobre él tratando de detenerlo, forzándole así a abrir fuego. Alertados por el disparo, los guardias comenzaron a disparar a quemarropa contra los cautivos, algunos de los cuales, atemorizados, se arrojaron por la borda, con el fatal desenlace anteriormente descrito. Esta versión –que conoció alguna que otra variación¹¹– es una tentativa de justificar los hechos,

(10) Solo una versión, bastante reciente, difiere de esta. Se trata de la de la ESCRIGAS RODRÍGUEZ (a), en la que su autor sostiene que el marino pretendía ofrecerle un cigarrillo a su padrino, preso también a bordo, y para abrirle paso, los hombres fueron apartándose, sobrepasando mínimamente el límite impuesto.

(11) Una de las más extremas, publicada en el diario neoyorquino *The Sun* el 7 de julio de 1898, se sirve incluso del supuesto testimonio de uno de los heridos españoles para hablar en términos de sublevación e intento fallido de tomar el barco: «Shortly before midnight last night a call to quarters was sounded and there was firing on deck. The Spanish sailors had

apelando al proceder irresponsable de los prisioneros y llegando a utilizar con excesiva ligereza la palabra «amotinamiento».

Por su parte, la versión española justifica la desobediencia del marinero basándose en su total desconocimiento de la lengua inglesa¹². Según ella, los norteamericanos no solo abrieron fuego indiscriminado, sino que dispararon con saña contra aquellos que, por miedo, se habían arrojado instintivamente al agua, asesinando en el acto a varios de ellos¹³.

Hasta las dos de la madrugada, el teniente de navío Aznar y el resto de los oficiales no fueron llamados a presencia del capitán, el señor Cotton, quien les informaría de lo sucedido. Aznar se resistió a creer tal explicación, alegando que conocía muy bien a sus hombres y que estos jamás habrían desobedecido una orden, por lo que acusó de falta de profesionalidad, de sangre fría y de buen hacer a los voluntarios de Massachusetts.

A media mañana del día siguiente, los seis fallecidos serían despedidos con honores militares. Cubiertos con la bandera de España, y tras las salvas de fusilería de rigor, fueron arrojados al agua los restos mortales de los cabos Manuel Riande Vázquez, Gabriel Muiños Fernández y Honorio Sáez Ferrer, y de los marineros Isolino Martínez Lorenzo, Hospicio Socorro Bilbao y Roque Santiago García, miembros todos ellos de la dotación del crucero *Almirante Oquendo*, a excepción del primero, perteneciente al Estado Mayor de la escuadra.

El día 7 se separó a los suboficiales de la tropa, y a todos se les facilitó por vez primera una muda, jabón y una toalla. La jornada siguiente el buque se desplazó hasta Playa Este para carbonear, en espera de la inminente orden de

tried to seize the arms. The wounded man in the hospital here says that an attempt was made to take the ship. The Spanish sailors overpowered two guards and took their rifles. The guards, in quelling the disturbance, it is reported, killed six prisoners...». Pero sin duda la que lleva la palma es la que incluye el testimonio del soldado Rex F. Shier, quien habla ya sin tapujos, abiertamente, de rebelión, y en la cual el protagonista afirma resultar herido de arma blanca en un costado. Véase MCSHERRY, pp. 18-21 y 56-57: «At about 7 00 night before last there was a mutiny among the prisoners and we had to kill 5 of them to stop the mutiny. I was below when it took place and got out of it pretty easy. I only got a dagger wound in the left arm».

(12) La versión publicada en el diario *The Virginia Enterprise* (Minnesota), el 29 de julio de 1898, alude también a este extremo: «... one of the Spanish Jackies who ran up the rigging was called down by a sentinel. He evidently did not understand what was said to him, for he did not obey».

(13) *El Día*, 25 de septiembre de 1898, p. 3. «Los que se habían tirado al agua volvieron al barco nadando al ver que habían terminado los disparos. Un oficial *yankee*, armado de revólver, perseguía á los que se acercaban, y cuando los tenía á tiro disparaba sobre ellos, matando así á algunos. Cuando este energúmeno vio satisfechos sus instintos de fiera, echaron al agua su bote, que recogió á los que quedaban con vida». RISCO (pág. 215) recrea un poco más por extenso este episodio: «Cuando los oficiales americanos acudieron, ya aquellos cobardes habían asesinado a cinco y herido a 14 de los cautivos, que, como es de suponer, no contaban con armas para defenderse. Llegaron hasta a hacer fuego sobre los que se habían arrojado al mar, y hasta hubo un americano que tuvo valor para disparar su revólver sobre el cráneo de un fogonero español de los que, arrepentidos de haberse arrojado al agua, gateaban por la borda del *Harward* (*sic*) para volver a su sitio».

partida hacia Portsmouth. Esa misma tarde embarcarían cuatro oficiales españoles y 200 prisioneros del *Cristóbal Colón*, siendo relevados los voluntarios de Massachusetts por un destacamento de marines. Dos días más tarde, el USS *Harvard* levaba anclas. Durante el trayecto se produjeron abundantes casos de fiebres que acabarían cobrándose la vida de doce prisioneros¹⁴.

A las ocho de la mañana del 11 de julio, tras una travesía ininterrumpida de cinco días, hacía su entrada en Portsmouth el crucero auxiliar *S. Louis* llevando consigo 692 marinos¹⁵ y 54 oficiales de españoles. Instantes después fijaba amarras en Fishing Island en espera de la preceptiva inspección portuaria, que no tardaría en llegar a bordo del remolcador *A. W. Chesterton*. Como resultado de la misma quedaría confirmada la inexistencia de enfermedad contagiosa. El número de postrados y heridos de distinta consideración se elevaba, sin embargo, a 91 individuos.

Viaja a bordo el almirante Cervera, aquejado de fiebres y recluido en su camarote desde hacía tres días, al igual que el capitán Eulate, con una herida en la cabeza de pronóstico leve. El periplo ha transcurrido sin novedad bajo el estricto control de 49 avezados marines procedentes de los cruceros USS *Brooklyn* y USS *Marblehead*. La oficialidad ha disfrutado incluso de autorización para moverse libremente por el barco, con la única excepción del gobernador de Santiago de Cuba, quien, tras haberse negado a firmar el documento de libertad condicional, ha permanecido todo el trayecto arrestado en su camarote¹⁶.

A media mañana, el primer oficial del buque se dirige a tierra para confirmar oficialmente al almirante Carpenter el arribo. Los españoles no podrán abandonar el barco hasta el día siguiente, cuando las obras de acondicionamiento del campo de concentración hayan finalizado. Entretanto, todos los mandos reciben autorización del secretario norteamericano de Marina para comunicarse vía cable con sus familias, sujetos, obviamente, a la censura propia del estado de guerra y a su condición de cautivos. Se acuerda asignarles también una pequeña cantidad monetaria para sus posibles gastos en tierra, y muchos reciben nueva vestimenta, pues la que tienen es insuficiente o se encuentra en un estado deplorable¹⁷.

(14) El día 12 fallecía el marinero Manuel Lomba Cividanes (*Cristóbal Colón*); el 13, el artillero Lorenzo Gran Masó (*Almirante Oquendo*); la jornada siguiente, el artillero Francisco Escudero Guindar (*Almirante Oquendo*); el día 15, el soldado de Infantería de Marina Florencio Escayol Font (*Infanta M.^a Teresa*), los marineros Francisco Piñeiro Rodríguez y Tomás Santuisti Peña y el fogonero José Méndez Pérez (*Almirante Oquendo*), y los marineros Pedro Porto Ferreiro y Luis Magariños Rodríguez (*Cristóbal Colón*); el día 17 pieren el artillero Vicente López Veiga (*Infanta M.^a Teresa*) y el 3.^o contramaestre Manuel Alvariño Rodríguez (*Cristóbal Colón*); y el 18, el artillero José Solís Corbeira (*Infanta M.^a Teresa*). En el certificado expedido en Bilbao por su comandante, y fechado el 18 de junio de 1900, este último figura como baja en el USS *Harvard* bajo el epígrafe «con toda probabilidad asesinado por los americanos».

(15) *The Corvallis Gazette*, 15 de Julio de 1898, p. 1. Este es posiblemente el dato aproximado más fiable. Otras fuentes hablan de 746 hombres y 54 oficiales, pero esta cifra es sin duda errónea por exceso.

(16) *Little Falls Weekly Transcript*, 12 de julio de 1898, p. 1.

(17) *The Evening Star*, 12 de julio de 1898, p. 1.

Al día siguiente da comienzo el desembarco. Desde el agua, y a cierta distancia, numerosos civiles –en su mayoría, familias al completo que, movidas por la curiosidad, se han aproximado en botes– vigilan atentamente las labores de traslado de los prisioneros. Algunos de ellos inmortalizarán el momento en distintas instantáneas en las que se distingue el traslado de heridos o enfermos a una de las barcas, arriada al costado de babor del buque¹⁸.

Una vez en tierra, y custodiados por guardias armados, los hombres emprenden camino hacia la instalación. La mayoría avanzan descalzos, sucios, harapientos. Algunos malcubren su desnudez con mantas. Todos ellos están famélicos y desaliñados¹⁹. El espectáculo es tan doloroso que la guarnición estadounidense guarda silencio al verlos avanzar en hilera. No es tiempo de festejar el dolor ajeno, de humillar a un enemigo que, saben, se ha batido con un coraje excepcional en una batalla perdida de antemano.

El propio Cervera desembarca visiblemente afectado y triste, cubierto con un abrigo varias tallas superior a la suya, cedido por el teniente Wainwright, del *Gloucester*, tras la batalla naval de Santiago de Cuba²⁰.

El capitán de navío Díaz-Moréu, del crucero *Cristóbal Colón*, asiste voluntariamente al coronel James Forney, oficial al frente de la instalación, y a su destacamento de marines en las labores logísticas del desembarco. Su trabajo consiste en tomar nota del nombre y de los datos básicos de cada uno de los recién llegados al campo. Acto seguido, estos debían arrojar a una bandeja sus escasas pertenencias. No pocos de aquellos cautivos sollozaron amargamente al depositar en ella los retratos y fotografías de sus seres queridos. Algunos estaban tan débiles que apenas podían caminar, y aquellos recuerdos, aquellos rostros lejanos, aquellas esperanzas eran lo único que los mantenía en pie. Mejor vestidos y alimentados llegaron los tripulantes del *Cristóbal Colón*, portando muchos de ellos sacos con ropa extra.

Completada la lista, Díaz-Moréu pidió permiso al oficial norteamericano para dirigirse a los hombres que tan bravamente habían combatido a su lado, y en un emotivo gesto fue estrechando la mano de cada uno de ellos, agradeciéndoles con los ojos empañados en lágrimas el enorme sacrificio que habían realizado por la patria. Los más allegados se fundieron en un abrazo con su capitán, llorando como niños de rabia e impotencia²¹.

En tan solo dos horas, el desembarco había concluido y todos los prisioneros se hallaban en el interior del recinto, tras una alambrada de dos metros y medio de alto precedida de una empalizada de madera de similar altura. Dentro les esperaba un plato de carne con patatas, cebollas, pan y café²². En la

(18) *The Wheeling Daily Intelligencer*, 11 de julio de 1898, p. 2. Participan en las labores de desembarco el remolcador *Piscataqua* (854 t) y los lanchones *Berwick*, *Kittery* y *Durham*.

(19) No son pocas las imágenes que confirman este extremo. Véase, por ejemplo, el folleto titulado *Two Historic Days. Snapshots of Spanish Prisoners from Cervera's Ships Landing at Seavey's Island, Portsmouth Harbor, July 1898*.

(20) *Hot Springs Weekly Star*, 29 de julio de 1898, p. 3.

(21) *The Corvallis Gazette*, 15 de julio de 1898, p. 1.

(22) *The Vermont Phoenix*, 15 de julio de 1898, p. 3. Ese día, en apenas unas horas, se sirvieron 1.000 hogazas de pan, 300 kilos de carne y 100 litros de café.

fila, haciendo cola había un niño de doce años. Se llamaba Ramón Soto Casanova. Sus padres habían sido asesinados en Cuba por las tropas rebeldes, y él terminaría siendo acogido como corneta en el *Infanta M.^a Teresa*. Era el preso más joven²³.

Acompañando al grueso de su marinería y velando por su bienestar, Cervera decide dejar en Isla Seavey a un oficial de cada uno de los buques de su extinta flota. Del *Vizcaya* queda en tierra el teniente de navío Antonio Mogaz; del *Infanta M.^a Teresa*, Fernando Bruquetas; Adolfo Calandria lo hará en representación del *Oquendo*; Antonio Cal, del *Cristóbal Colón*, y el alférez Carlos Boado y el guardiamarina Enrique Morris, en nombre de los torpederos. El teniente Francisco Batista formará parte del grupo representando al Ejército. Quedan asimismo, y por razones evidentes, los doctores Salvador Guinea, Alejandro Lallemand y Gabriel Montesinos, y los capellanes Matías Biesa y Antonio Granero²⁴.

Proximo a la desembocadura del río Piscataqua, a medio camino entre Portsmouth (New Hampshire) y Kittery (Maine), el campo de prisioneros de Isla Seavey había sido habilitado en un tiempo récord con todos los servicios básicos disponibles. En su interior se habían erigido once largos barracones de forma rectangular, paralelos entre sí, numerados y contruidos con madera de pino, acompañados de otros dos de menor dimensión, uno de ellos situado en un extremo, destinado a los mandos intermedios, y otro perpendicular, para uso de la oficialidad.

A cierta distancia del conjunto se erigía un gran comedor –con diferencia, el edificio de mayores dimensiones–, abierto por completo en varios de sus laterales, que albergaba 21 hileras de mesas y bancadas con capacidad para varios cientos de individuos.

Entre este y los alojamientos se encontraba la cocina, con sus siete chimeneas características elevándose por encima del tejado y veinte cocineros diariamente asignados a su cargo, y tras ella, dos pequeñas letrinas y un cuarto de aseo levantado sobre el agua, al que se accedía a través de una rampa.

Rodeando el perímetro se emplazaban ocho garitas de vigilancia, y anexos al campo, al otro lado de la alambrada, un barracón para los guardias²⁵ –con prisión incluida– y un pequeño hospital con capacidad para sesenta enfermos completaban el conjunto. Cada internado disponía de una cama, un colchón y dos mantas en el interior de los barracones²⁶.

El 16 de julio, Cervera y buena parte de su plana mayor desembarcaban por fin en Annapolis. El *S.^t Louis* se había visto obligado a retrasar veinticuatro horas su salida a causa del mal tiempo, pero tras un viaje sin mayores

(23) ESCRIGAS RODRÍGUEZ(b), p. 918.

(24) RISCO, p. 211.

(25) *The New York Times*, 10 de julio de 1898, p. 2. Sumaban un total de 125 hombres, todos ellos del cuerpo de marines. En conjunto contaban con armamento ligero, varias ametralladoras, seis cañones Gatling estratégicamente situados en torno al campo y una estación de señales.

(26) *New York Tribune*, 17 de Julio de 1898, p. 33.

contratiempos la expedición llegaba finalmente a destino. El remolcador *Stan-dish* se encargaría de trasladar a puerto a los 93 hombres del almirante (79 oficiales de distinta graduación y 14 asistentes) junto con sus escasas pertenencias.

Durante el trayecto serían conminados a firmar un documento en el que, una vez en tierra, se les concedía cierta libertad de movimiento a cambio de comprometer su palabra de honor en no intentar fugarse²⁷. Algunos de ellos protestarían airadamente, pero a sugerencia del propio Cervera terminarían por ceder. Tan solo Antonio Eulate, capitán del *Vizcaya*, pertinaz en su negativa, quedaría a partir de entonces sometido a estrecha vigilancia.

En puerto les esperaba para recibirlos el comandante Edwin White, un destacamento de marines, autoridades civiles y militares y un nutrido público deseoso de ver de cerca al enemigo vencido, al cual en los últimos días tantas líneas había dedicado la prensa²⁸.

El almirante y buena parte de sus ayudantes alcanzarán la dársena vestidos de paisano, y tras los preceptivos saludos se dirigirán a la residencia del almirante Frederick V. McNair, superintendente y director de la Escuela Naval Militar²⁹. Cervera, su hijo y el capitán G.^a de Paredes serán alojados en una vivienda de tres plantas, en el número 17 de Buchanan Road, mientras para el resto de sus hombres se asignan diversos cuartos de cadetes de la Escuela Naval, en Stribling Row.

El 15 de julio, el *Harvard* llegaba por fin a Isla Seavey, tras cuatro jornadas y media de navegación sin escalas. En su cubierta se hacinaban 1.008 prisioneros de guerra españoles, en su mayoría escualidos, descalzos y harapientos. En breve recibirían la visita del remolcador portuario *H. A. Mathes*, con el capitán Hoyt y el inspector sanitario Fred S. Towle a bordo. El reconocimiento, llevado a cabo en compañía del cirujano del buque, el doctor D. O. Lewis, y de un facultativo español, arrojaría un saldo próximo al centenar de enfermos, cincuenta y cinco de los cuales mostraban claros síntomas de malaria. Dada su gravedad, se preveía que alguno de ellos feneciese en el curso de los días siguientes. No se registraron casos de fiebre amarilla ni de enfermedad infectocontagiosa pero, a fin de extremar

(27) *The Daily Morning Journal and Courier*, 22 de julio de 1898, p. 1. El documento, transcrito íntegramente en una de las páginas de este diario, era del siguiente tenor: «I do pledge my word of honor that during the period of my retention at the United States Naval Academy as a prisoner of war I will not go beyond such limits as may be prescribed by the Superintendent of the Naval Academy, and freely agree to abide by such regulations as said Superintendent may from time to time establish. The limits now established will be the grounds of the Naval Academy and the city of Annapolis from 8 o'clock until sundown».

(28) *The Salt Lake Herald*, 18 de julio de 1898, p. 1, y ESCRIGAS RODRÍGUEZ(c), p. 514. El momento sería inmortalizado en una filmación propiedad de la American Mutoscope Company de Nueva York, titulada «Admiral Cervera and Officers of the Spanish Fleet leaving the *S. Louis*».

(29) RISCO, p. 212. El gobierno de Estados Unidos le había nombrado para ese puesto en fecha reciente, en sustitución de Philip H. Cooper, a fin de evitar que Cervera pudiese sentirse humillado al tener que plegarse a las órdenes de un mando de graduación inferior a la suya.

las precauciones, el desembarco se suspendió hasta el día siguiente, por decisión facultativa³⁰.

Este daría comienzo a las nueve de la mañana en un modo muy similar al descrito con los prisioneros del *S.^t Louis*. Los primeros en abandonar el barco serían 448 marinos sucios, harapientos y semidesnudos del *Almirante Oquendo*. Incapaces de levantarse, 46 hombres tuvieron que permanecer a bordo bajo tratamiento médico. Esa misma tarde, uno de ellos fallecía de malaria, y otro, como resultado de una afección cardíaca. Sus cadáveres serían arrojados por la borda a 10 millas de la costa³¹.

Un día después arribaba también a Norfolk el USS *Solace* (ex-*Creole*), con 55 norteamericanos³² y 46 españoles enfermos y heridos a bordo³³. Dos compatriotas –el 3.^{er} maquinista José Cervera Macías y el marinero José Delgado Sánchez– habían perecido durante la travesía³⁴.

Era este uno de los más avanzados buques hospital de su tiempo, propiedad de la Cromwell Line, con espacio para 200 camas, quirófano, equipo de desinfección, lavandería y farmacia propia. El personal sanitario lo integraban 4 cirujanos (los doctores Thomas H. Streets, C. F. Stokes, G.T. Smith y E. S. Bogert), 3 farmacéuticos y 8 enfermeras.

En las labores de desembarque, llevadas a cabo sin novedad, participaría el remolcador *Alice*, siendo trasladados los convalecientes al hospital naval militar y alojados los españoles en el ala norte, con vistas al río.

(30) *The Sun*, 16 de julio de 1898, p. 2. De regreso a puerto, acompañó a los doctores el agregado de la embajada alemana en Washington D.C. conde Von B. Goetzen, pasajero durante el trayecto a bordo del *Harvard* y testigo presencial del trato dispensado a los prisioneros.

(31) *The Semi-Weekly Messenger*, 19 de julio de 1898, p. 4. En el barco viajaba también un periodista alemán del *Frankfurter Anzeiger*, John Worth. Detenido en las proximidades de Santiago de Cuba por las tropas del general Shafter acusado de ser un espía al servicio de España, permaneció encerrado en las sentinas durante todo el viaje y fue puesto en libertad tras su llegada a Portsmouth.

(32) *The Wichita Daily Eagle*, 17 de julio de 1898, p. 2. Otros 44 heridos norteamericanos, en su mayoría por arma de fuego, serían desembarcados ese mismo día en Old Point (Virginia) y trasladados posteriormente a Fort Monroe.

(33) La relación completa es la siguiente: capitán del crucero *M.^a Teresa* Víctor Concas; teniente de navío José Noval; alféreces Luis Fajardo y Francisco Arderfús; sargento Rafael G.^a Morales; infante de marina Jaime Doltre Folgueres; 2.^o cañonero Nicolás Gómez Farnel; torpedero Antonio Vila; bomberos Julián Alemany Ivandí, Cayetano G.^a Bernal, Martín Hernández, Manuel Lozer López, Juan Pantín Dose, Antonio Rodríguez Reyer y Andrés Toanco Martínez; marinos Juan Avade Toerbe, Manuel Bravo Sánchez, Ricardo Bellas Rivas, José Charlín Bouzas, Pablo Codol Vila, Francisco de la Cruz García, José Fernández Carlín, José Figero Ramiver, Antonio G.^a Aved, José G.^a López, Francisco Garvido Camacho, Antonio Goldo Martín, Damián Gómez Fernández, Francisco Gómez Planell, Alejandro González García, Raimundo González Llanos, Ventura Mari y Martínez, Isidoro Martínez Lovencias, Ignacio Matías Martínez, Francisco Martínez Mejías, Damián Niebla Incógnito, Francisco Pastoriza Chapela, Juan Pérez Blanco, José Pérez Pérez, Agustín Pever García, José Rubio Sevilla, Antonio Salguero Gutiérrez, Francisco Sánchez Montejo, José Seijo Vara, Salvador Vilveny Flor y Joaquín Villegas.

(34) Antes de emprender viaje se habían registrado cuatro bajas: el fogonero José Montero Peña (fallecido el 6 de julio), el cabo Francisco Lago Beceira (9 de julio), el artillero de 1.^a Juan Rodríguez Vila (10 de julio) y el marino Agustín Casado Abaña (11 de julio).

Al frente de las instalaciones se encontraba el doctor C. J. Clerborne y sus asistentes, los doctores Huntington y Kennedy, a quienes auxiliaban tres ayudantes voluntarias: White, Platt y Geismann, a las que pronto se unirían cinco hermanas de la caridad (Magdalene Kelleher, Cecilia Beck, Chrysostom Moynahan, María Conway y Victorine Salazar) en horario nocturno. Una de ellas anotaría en una de las entradas de su cuaderno de notas: «Estoy muy agradecida al Señor por mi español, porque es un gran consuelo para estos prisioneros pobres hablar en su propio idioma y contar sus problemas y miedos a alguien que entiende lo que dicen»³⁵.

En contraste con la escasa profesionalidad observada durante el viaje, Víctor Concas, en sus memorias, se deshará en elogios hacia la humanidad del personal sanitario del hospital naval de Norfolk y el trato recibido por los prisioneros españoles durante su convalecencia³⁶. Autorizado a desplazarse para verificar la situación en que se encontraban sus hombres, el 5 de agosto el almirante Cervera realizaría una visita a estas instalaciones, comprobando por sí mismo la veracidad de dicho extremo.

El barracón descrito como «hospital» en Isla Seavey carecía de las condiciones, personal y equipamiento de que disponía su equivalente de Norfolk, a pesar de que el volumen de pacientes acogidos en él llegó a ser muy superior. Tras el arribo del *Harvard*, el 16 de julio, hasta la propia prisión militar tendría que ser acondicionada de urgencia para dar cobijo y atención a 260 hombres aquejados de distintas dolencias. El mismo barracón, con capacidad para 60 enfermos, se hallaba desbordado, y los cinco facultativos norteamericanos y sus dos homólogos españoles no daban atendido adecuadamente tal volumen de pacientes³⁷.

(35) GRAF, 29 de agosto de 1898, p. 43.

(36) RISCO, pp. 213 y 220-221. Respecto a la primera, sirva lo dicho en este fragmento: «Aparte de que ni por mi edad, graduación y estado merecí las consideraciones que eran consiguientes, y si tuve una celosa atención médica fue debida a uno de los médicos subalternos, Mr. Stokes, la marinería estuvo mal instalada, peor alimentada, maltratada y hasta robada por los enfermeros, a pesar de las amistosas reclamaciones que yo hice sobre ello, apoyadas por el propio Comandante del buque. Murieron algunos infelices marineros de falta de cuidado, y llegaron a su destino en un estado espantoso, aunque, eso sí, vestiditos de limpio el último día para desembarcar en el hospital de Norfolk. Debemos, sin embargo, hacer justicia, porque la equidad reinaba para todos, puesto que nos parece que los heridos americanos no estaban mucho mejor tratados que los nuestros, ni a ello se dedicaban las horas de trabajo extraordinarias que requerían las circunstancias y que imponían tantos sufrimientos; cosa tanto más extraña cuanto que ni el número de heridos de unos y otros era excesivo, y cuando a bordo había un lujo de recursos y una esplendidez de todo, que hacían alto honor a los que habían organizado este servicio y a la generosidad del país con los que habían de ser víctimas de la guerra».

Tres de los 46 ingresados (José G.^a López, Jaime Doltre Folgueres y José Charlín Bouzas) nunca se recuperarán, siendo sus restos mortales enterrados en el cementerio anexo al hospital naval el 16 y el 23 de julio, y el 8 de agosto, respectivamente. Allí reposan todavía y allí se les sigue recordando en cada *Memorial Day*.

(37) *The Daily Morning Journal and Courier*, 18 de julio de 1898, p. 1. Puntualmente, llegará a proponerse la asistencia urgente de seis enfermeras, siendo denegada por el responsable del campo.

Pronto quedaría patente también la necesidad de personal adicional en la cocina. Dos veteranos del *Cristóbal Colón* serían asignados a la misma, para colaborar con los doce norteamericanos en la elaboración de tres ranchos diarios³⁸.

A su llegada a la isla, algunos cautivos temían por su vida, y los comentarios y rumores acerca de torturas, interrogatorios y fusilamientos fueron normales durante los primeros días. Pero este sentimiento pronto se disiparía al ver que, salvando las estrictas normas del campo, el trato dispensado era, con sus luces y sus sombras, humano³⁹.

Los interminables ratos de ocio trataban de rellenarse charlando, jugando a las cartas, cantando, paseando, lavando y tendiendo la ropa sobre la hierba o en tendederos improvisados al efecto, organizando «corridas de toros»⁴⁰ o pescando. No serían nada infrecuentes tampoco los casos de curiosos y visitantes en botes frente a la costa, en especial tras el almuerzo, cuando tandas completas de prisioneros se hallaban en la orilla refrescando los pies en el agua o limpiando sus platos y vasos. Los diarios estadounidenses registraron con relativa frecuencia este tipo de situaciones, en las que se narraba cómo grupos de señoritas fotografiaban desde la distancia a los españoles, mientras estos se agrupaban en actitudes simpáticas, y respondían a los saludos agitando sus sombreros, silbando y echando piropos a las muchachas. En una ocasión, una chica arrojó al agua un ramo de flores, y jugándose la vida al contravenir las normas del campo, uno de los prisioneros se lanzó a recogerlas, entregándole después una flor a cada uno de sus compañeros⁴¹. Tampoco era nada infrecuente que, a su paso frente a la isla, los hombres saludasen a los barcos en ruta, y que desde aquellos accionasen las sirenas para devolverles el saludo⁴².

En una ocasión, un grupo de periodistas tuvo acceso al recinto para entrevistar a los oficiales españoles. La conversación se centró, como era de esperar, en el interés por conocer su punto de vista sobre la batalla naval de Santiago de Cuba. Tres de ellos, dos maquinistas y uno de los facultativos, conversaron con los reporteros, aportando detalles y testimonios personales

(38) *The Kansas City Journal*, 13 de junio de 1898, p. 2.

(39) *The Evening Times*, 15 de julio de 1898, p. 1.

(40) *Shiner Gazette*, 27 de julio de 1898, p. 2. Al parecer se trataba de espectáculos bien organizados, con hombres haciendo las veces de caballos, y otros, de picadores, matadores y banderilleros. De «toro» solía hacer un marino muy fornido del *Cristóbal Colón* de cuyo nombre no ha quedado constancia.

(41) *The Kansas City Journal*, 31 de julio de 1898, p. 10. Los casos de desobediencia en Isla Seavey fueron una completa excepción. Durante todo el periodo de cautividad, solo se registraron dos casos de rebeldía contra los guardianes, que terminarían con sus protagonistas en prisión. Información más detallada sobre este último aspecto puede consultarse en la pág. 3 del diario *Burlington Weekly Free Post*, de Vermont, de 28 de julio de 1898.

(42) *The Herald*, 26 de julio de 1898, p. 4. En ocasiones, la prensa interpretaba estos actos como muestras de agradecimiento al pueblo norteamericano por el trato recibido en la isla. Tal fue, por ejemplo, la conclusión a que llegaron los tripulantes de la cañonera USS *Frolic* el 25 de julio de 1898, tras ser saludada desde tierra por los prisioneros.

sobre el desarrollo del choque. Sus historias serían publicadas en la prensa norteamericana en jornadas sucesivas⁴³.

Entretanto, en Annapolis, Cervera recibe a diario cientos de postales, notas, cartas y flores de religiosos católicos, señoras y señoritas, particulares y asociaciones, contrarios todos ellos a la guerra. Asimismo, dirigirá al ministro español de Marina, a través de la embajada francesa, un completo y detallado memorando sobre lo acontecido con su flota en aguas de Cuba⁴⁴. El documento, mucho más extenso que su homólogo yanqui, sufrirá la censura del departamento de la Armada norteamericana antes de partir hacia destino.

La preocupación por sus hombres es constante. Hasta en dos ocasiones solicitará el almirante autorización para desplazarse a comprobar su estado y las condiciones en las que se encuentran. La primera (el 5 de agosto), apuntada anteriormente, para visitar a los marinos hospitalizados en el hospital naval de Norfolk; la segunda –ocho días después–, para dirigirse a Isla Seavey y observar en persona la situación en la que se encuentra el grueso de su escuadra. Esta última visita le causará una amarga impresión. Muchos de los barracones sufren filtraciones y goteras, las fricciones con los guardias son bastante frecuentes⁴⁵, y el alojamiento de los oficiales carece de las comodidades básicas con que debiera contar. Ninguna de las edificaciones dispone de aislantes ni de un sistema de calefacción para soportar las bajas temperaturas del invierno que se avecina⁴⁶.

Tras su protesta a su regreso a Annapolis, el exceso de celo del coronel al mando de las instalaciones terminará por costarle el relevo, siendo fulminantemente sustituido por otro oficial más humano con el que muchas de las deficiencias observadas serán subsanadas de inmediato⁴⁷.

El 10 de agosto, tres prisioneros –uno de ellos gravemente enfermo– reciben un salvoconducto para regresar a España. Se trata del doctor Antonio Jurado, con una tuberculosis en estado muy avanzado; del capellán José Riera Senac, encargado de cuidarlo durante el viaje, y del capitán de navío Díaz-Moréu. Los dos primeros partirán hacia la patria el día 20 a bordo del mercante alemán *SS Kaiser Wilhelm II*, vía Nueva York-Gibraltar. El último lo hará, a través de El Havre, en el vapor francés *La Normandie*⁴⁸.

(43) *The Maning Times*, 3 de agosto de 1898, p. 4. En un artículo a varias columnas rubricado por Julius Chambers, se publican los testimonios de varios miembros de los torpederos *Plutón* y *Furor*, de un teniente del *Infanta M.^a Teresa*, de otro del *Vizcaya* y de uno de los doctores del *Cristóbal Colón*.

(44) *The Daily Morning Journal and Courier*, 29 de julio de 1898, p. 1.

(45) RISCO, p. 224. Sirva de muestra este fragmento: «Llegó el caso que, cuando el Gobierno americano, solícito hasta lo sumo con los pobres prisioneros, les proveyó de completo vestuario, y el consabido coronel hacía o consentía que les fuesen arrojadas a la cara de los soldados pieza por pieza, y cuando eran efectos duros como cepillos, se los lanzaran como quien tira al blanco».

(46) *The Record Union*, 26 de agosto de 1898, p. 1.

(47) CERVERA Y TOPETE, p. 140.

(48) *The Sun*, 21 de agosto de 1898, p. 3.

Entre el 22 de abril y el 11 de agosto de 1898, 84 barcos españoles⁴⁹ de distinto tonelaje, cargamento y valor fueron apresados en torno a la isla de Cuba por la flota de bloqueo del almirante William T. Sampson⁵⁰. Muchos de ellos terminarían siendo remolcados hasta Key West, y sus tripulaciones pasarían a engrosar a partir de entonces la lista de prisioneros civiles retenidos en territorio norteamericano.

Las particularidades de cada una de estas capturas es todavía materia pendiente de estudio, pero a día de hoy sabemos que solo dos de aquellos buques (el *Panamá* y el *Argonauta*) transportaban material bélico con destino a las tropas españolas en el Caribe.

En su mayoría se trataba de goletas y pesqueros de escaso tonelaje que trataban de burlar el bloqueo, si bien en conjunto su tipología era muy variada.⁵¹ Muchos eran propiedad de pequeñas navieras locales⁵², y sus tripulaciones las constituían marinos insulares. Otros pertenecían a conocidas casas armadoras afincadas en Cádiz, Bilbao y Barcelona⁵³. Algunos eran barcos

(49) La relación alfabética de presas –no se incluyen los buques capturados de otras nacionalidades–, con sus respectivos tonelajes –siempre que ha sido posible localizarlos–, es la siguiente: *Adula*, *Amapola*, *Ambrosio Bolívar* (106 t), *Amistad* (20 t), *Amparo*, *Angedita*, *Antonia* (50 t), *Antonio Suárez* (33 t), *Antonio y Paco* (47 t), *Argonauta* (941 t), *Bella Inez* (*sic*), *Benito Estenger* (371 t), *Blanco* (4 t), *Buenaventura* (1.763 t), *Candita* (51 t), *Canelita* (49 t), *Carlos F. Roses* (499 t), *Carnista* (80 t), *Catalina* (3.491 t), *Cristina*, *Cuatro de Septiembre* (30 t), *Cuidado de Sagua* (4 t), *Dolores*, *Domingo Aurelio* (20 t), *Emmanuel Raúl*, *Engracia* (43 t), *España* (54 t), *Expreso de Gibara* (1.018 t), *Fernandito* (25 t), *Fernando*, *Frasquita* (325 t), *Freo Juanitas* (4 t), *Gallito* (130 t), *Gibara* (1.018 t), *Guido* (3.094 t), *Humberto Rodríguez* (338 t), *Jacinto* (20 t), *Josefita* (1.114 t), *Josephine* (10 t), *José Pilari* (6 t), *Joven Genaro* (20 t), *Lalulula* (20 t), *Lola* (35 t), *Lorenzo* (281 t), *Luz* (15 t), *Manatí*, *Manita*, *Manuelita* (20 t), *M.^a Dolores* (375 t), *Mascota* (120 t), *Matero*, *Matilde* (64 t), *México*, *Miguel Jover* (3.591 t), *Nabiero* (*sic*) (4 t), *Nemesia* (25 t), *Nipe* (6 t), *Oriente* (45 t), *Panamá* (2.085 t), *Paquete Habana* (250 t), *Paquita* (33 t), *Pedro* (2.929 t), *Pensamiento* (4 t), *Perdita* (160 t), *Pinero* (111 t), *Poder de Dios* (51 t), *Príncipe* (10 t), *Purísima Concepción* (1.349 t), *Reina de los Ángeles* (1.334 t), *Rita* (220 t), *Safi*, *S.F. 22* (4 t), *San Fernando*, *Santiago Apóstol* (58 t), *Santo Domingo* (5.500 t.), *Saturnina* (1.785 t), *Severita* (41 t), *Sofía* (57 t), *Sol*, *Tomás Brooks* (433 t), *Tres Hermanos* (34 t), *Trinidad* (51 t), *Uto y Vivero Lorenzo* (4 t).

Dicha cifra podría verse incrementada en otros 80 pesqueros de pequeño calado, caso de incluir los apresados en el puerto de Ponce (Puerto Rico), el 28 de agosto de 1898, por el USS *Cincinnati* y el USS *Massachusetts*.

(50) Conocida como North Atlantic Squadron, comenzaría oficialmente el bloqueo el 23 de abril de 1898, contando en ese momento con 26 buques, número que ascendería progresivamente hasta alcanzar las 124 unidades.

(51) La distribución era la siguiente: 12 vapores y mercantes (21,4%), 8 balandras (9,5%), 30 goletas (35,7%), 2 bergantines (2,4%), 1 velero (1,2%), 3 bricbarcas (3,6%), 2 cargueros (2,4%), 2 embarcaciones de práctico portuario (2,4%), 1 remolcador (1,2%), 1 queche (1,2%) y 16 pesqueros (19%).

(52) Tal era el caso, por ejemplo, de la naviera Menéndez y C.^{ia}, de Cienfuegos; de los buques de Jaime Prats, Modesto Yagüe o Matilde Alemany, matriculados en La Habana; de los de la compañía Estenger, Mesa y Gallego, de Santiago de Cuba; de los de Toméu, Janer y C.^{ia}, de Nuevitas, o de los de R. López Vallado, de Gibara.

(53) La presencia de buques de matrícula española detenidos o apresados fue muy reducida, en contraste con la cifra de los procedentes del área caribeña. Entre los primeros cabe destacar el *Catalina*, de la naviera Pinillos, Sáenz y C.^{ia} con razón social en Cádiz. De matrícula de

españoles que, recién adquiridos por firmas inglesas –tal era el caso del *Emanuel Raúl* y del *Benito Estenger*–, operaban bajo pabellón británico transportando víveres y provisiones, y no faltó tampoco algún ejemplo de navegación bajo bandera falsa⁵⁴.

Prácticamente la mitad de ellos fueron apresados en torno a La Habana y poblaciones costeras próximas, aunque en el sur de la isla (Batabano, Cienfuegos, Manzanillo) se produjeron también abundantes capturas. Hubo incluso –recién iniciado el conflicto o escasos días antes– embarcaciones detenidas en aguas jurisdiccionales norteamericanas y pesqueros que regresaban de faenar en los bancos de Campeche, ignorantes por completo de la declaración estadounidense de guerra.

En relación con la carga transportada, baste decir que veinte de ellos (24 por 100) viajaban en lastre en el momento de ser apresados, y otros treinta y seis (43 por 100) navegaban con alimentos y provisiones de todo tipo (azúcar, maíz, pescado, vino, ron, plátanos, ajos, carne, harina, cereal, gallinas, etc). El resto iban cargados de madera, duelas para barriles, carbón y algodón, así como de diversas cantidades monetarias con destino tanto a la isla como a otros puntos de Europa.

Como ya hemos indicado, tan solo dos de ellas transportaban material bélico para las fuerzas españolas del general Blanco. A estas, sus captores añadirían el mercante *Catalina* –con un cargamento de 423 mulas y 9 caballos en sus bodegas– y su homólogo *Santo Domingo* –provisto de dos pequeños cañones de a 12–, ambos considerados susceptibles de llevar idéntico destino. Buena presa sería considerada también la goleta *Engracia*, con sus bodegas rebosantes de pescado, por el mero hecho de que sus siete tripulantes eran veteranos de la Armada española.

El procedimiento de detención era siempre muy similar y dependía de la respuesta de la presa. Si esta obedecía al cañonazo de aviso y detenía máquinas, una dotación norteamericana subía a bordo y se hacía cargo de ella, iniciando su remolque a Key West. Caso de que el aviso no fuese obedecido, daba comienzo una persecución a cañonazos que tarde o temprano concluía con su captura. El 27 de abril, el monitor USS *Terror*, la cañonera USS *Machias* y el mercante español *Guido* protagonizarían un ejemplo extremo de este último proceder a diez millas escasas de la costa de Cárdenas. Perseguido bajo intenso fuego artillero, el *Guido* perdería parte de su arboladura, uno de los botes salvavidas y la casi totalidad del castillo de proa. Ocho de sus tripulantes, incluido el capitán, resultaron heridos de diversa gravedad, y el piloto, Manuel Rivas, alcanzado por un impacto directo en la cabina, fallecería en el acto. Transportaba chocolates, pastas y alimentos varios, así como cierta suma

Bilbao eran los mercantes *Buenaventura* y *Saturnina*, de la casa Olano, Larrinaga y C.^{ia}, así como el *Pedro* y el *Guido*, de la naviera La Flecha. La Compañía Trasatlántica, de Barcelona, sufriría la captura del *Panamá*; Hijos de J. Jover y Serra, la de uno de sus buques insignia, el *Miguel Jover*, y la naviera de Pedro Roses Valentí, la de la bricbarca *Carlos F. Roses*.

(54) Tal fue el caso del bergantín *Amapola*, detenido el 24 de junio de 1898 en las inmediaciones de La Habana ostentando pabellón hondureño.

en monedas de plata que se supuso destinada a satisfacer los haberes de las tropas españolas⁵⁵.

Dos días después, el USS *Mangrove*, el USS *Indiana*, el USS *New York* y el USS *Wilmington* detenían al *Panamá*, de la Compañía Trasatlántica de Barcelona, en ruta entre Nueva York y la capital cubana. A bordo viajaban 29 refugiados, junto con algunos extranjeros. El mercante ocultaba, bajo un cargamento de maíz, 200 rifles máuser y gran número de cajas con sables y bayonetas. Tanto la tripulación (72 hombres) como los pasajeros fueron considerados de inmediato prisioneros de guerra, y como tales pasarían unos días en Fort Taylor (Florida) y un prolongado internamiento en Key West⁵⁶.

Paradigma del maltrato dispensado al pasaje fue el vivido en el vapor *Argonauta* el 4 de mayo de 1898, en las inmediaciones de Cienfuegos, tras ser capturado por el crucero USS *Marblehead* y las cañoneras USS *Nashville* y USS *Eagle*⁵⁷. Apenas alcanzada la cubierta, el destacamento norteamericano se dedicó a asaltar la cantina, saquear baúles, robar equipajes y joyas y abandonar a su suerte en un bote a cuatro mujeres y un grupo de niños. Silenciada en la prensa norteamericana, la noticia no pasaría desapercibida ni en la cubana ni en la española, que dedicaron duras denuncias a semejante comportamiento⁵⁸.

Un total de 34 barcos terminarían amarrados a los muelles de Key West antes de que rematase la guerra, y sujetos en condición de prisioneros de guerra, 444 marinos y 22 pasajeros. De estos, al menos 239 eran españoles, oriundos de Galicia, Canarias, Cádiz, el País Vasco y Cataluña. Su situación había ido deteriorándose rápidamente tras su llegada a Florida. Privados de alimentos y medicinas desde el primer día, muchos sobrevivían de lo que pescaban en puerto y del intercambio esporádico de productos con algunos mercantes.⁵⁹ Para el 9 de mayo, la situación tenía ya visos alarmantes. A bordo del *Argonauta* se habían producido cuatro bajas a causa de la fiebre amarilla, y muchos de los detenidos mostraban claros síntomas de hambruna⁶⁰.

La llegada de Clara Barton, presidenta de la Cruz Roja norteamericana, a bordo del *State of Texas* (ex-*Seneca*, 2.820 t), repleto de ayuda humanitaria y personal sanitario propio con destino a la isla de Cuba, resultaría providen-

(55) *Pullman Herald*, 7 de mayo de 1898, p. 2.

(56) *The Cape Girardieu Democrat*, 30 de abril de 1898, p. 6.

(57) *La Iberia*, 5 de mayo de 1898, p. 1. A bordo, junto con la tripulación y 48 pasajeros, viajaban una veintena de militares españoles a las órdenes del coronel de Caballería Vicente de Cortijo. En las bodegas del barco se encontrarían, tras su llegada a Key West, 150 rifles máuser, 15 cajas de munición y 14 de medicinas.

(58) Véase, por ejemplo, lo que dice el diario *El Día* de 11 de junio de 1898, p. 1.: «... puñal en mano, como fieras acobardadas, y antes de dirigirse al capitán del buque ni hacerse cargo de él, empezaron por desvalijar á todos los pasajeros, robándoles las prendas que llevaban y el dinero que tenían en sus bolsillos y maletas. Á una señora extranjera le quitaron los anillos que tenía en sus dedos, las prendas y cinco mil pesos en oro y billetes del Banco de España, de una maleta que traía dentro de su camarote. Realizado este pillaje, los soltaron en unos botes del mismo vapor, llenándolos de insultos y groserías de todas clases».

(59) *La Correspondencia de España*, 26 de junio de 1898, p. 3.

(60) *El Heraldo de Madrid*, 9 de mayo de 1898, p. 1.

cial. Advertida de lo delicado de la situación y comprobada esta, la señorita Barton ofrecería de inmediato asistencia médica y parte de sus recursos a los enfermos⁶¹. El transporte *Panther* fue el encargado de repartir agua, provisiones y medicinas en abundancia para diez días, con la firme promesa de que serían renovadas periódicamente. El cargamento de plátanos de la goleta *Mascota* y 40 toneladas de carne procedente de las bodegas del bergantín *Frasquita* quedaban a partir de entonces a disposición de los prisioneros⁶².

La autoridad portuaria se disculparía con la señorita Barton alegando la imposibilidad de prever el abastecimiento de tantas tripulaciones en tan escaso lapso, lo cual tenía más de negligencia que de realidad. Informado de ello, el almirante Sampson ordenaría su destitución, poniendo el puesto en manos del comandante militar de la base naval⁶³.

Pero no todo el personal apresado en estos barcos era civil. En el momento de su detención, a bordo del *Argonauta* viajaba un grupo de veinte militares españoles a las órdenes del coronel de Caballería Vicente de Cortijo, primo del teniente general Valeriano Weyler⁶⁴. Reducidos de inmediato sin ofrecer resistencia, todos ellos serán conducidos a bordo del USS *Nashville*, trasladados a Key West y alojados provisionalmente en las bodegas del mercante *Guido*, antes de su traslado definitivo a Fort McPherson.

Las penalidades sufridas por todos ellos fueron pormenorizadamente descritas por el propio Cortijo tras su regreso a España⁶⁵, y apuntan a un trato en extremo inapropiado. Desprovistos de todas sus pertenencias, encerrados en jaulas como animales, durmiendo en camastros húmedos e infestados de larvas, tratados como criminales, mal alimentados y sujetos a constantes vejaciones, nuestros compatriotas sufrieron un auténtico calvario durante los meses que duró su cautiverio⁶⁶.

No sería hasta finales de mayo, a raíz de la noticia de que el mismo Cortijo, el cirujano médico y dos de sus ayudantes serían canjeados por un par de periodistas estadounidenses capturados en Cuba, cuando el trato comenzó a normalizarse.⁶⁷ A

(61) WHITE, p. 307.

(62) BARTON, pp. 369-370.

(63) CASADO, p. 64.

(64) *The Scranton Tribune*, 6 de mayo de 1898, p. 1, y *The Times*, Washington D.C., 6 de junio de 1898, p. 2. Conocemos la identidad de buena parte de los oficiales: 1.º teniente Lucas S. Gastamina, médico cirujano García Julián, y 2.ºs tenientes Luis Guion, Emilio M. Cabezer, Luis Piner, Baldomero A. Zambrana, Juan M. Ramos, Cleto M. Castro y Pedro L. Álvarez. Completaba el grupo un sargento mayor y nueve marinos.

(65) Su relato fue publicado los días 8 y 9 de agosto de 1898 en el diario madrileño *El Imparcial*. No sería el único en narrar sus experiencias como prisionero de guerra. El teniente del batallón de Puerto Rico Luis Piner, prisionero también en Fort McPherson, confirmaría las palabras de Cortijo en *El Día* de 30 de septiembre de 1898.

(66) DEWBERRY, p. 34. El teniente coronel William Hall, responsable de las instalaciones, negará en todo momento tal acusación.

(67) *La Correspondencia de España*, 23 de mayo de 1898, p. 3. Se trataba del ilustrador y dibujante del diario *World* Hayden Jones, y de uno de los reporteros del mismo, Charles Thrall, apresados en la playa de Salado y posteriormente recludos en la fortaleza de La Cabaña, en La Habana.

partir de ese momento, los prisioneros serían reubicados en el salón de baile y tendrían permiso para salir al patio a estirar las piernas, tumbarse en hamacas, escuchar las marchas de la banda militar y presenciar el entrenamiento de los reclutas⁶⁸. Sus pasatiempos favoritos consistían en simular corridas de toros y jugar a las cartas⁶⁹.

Seis espías (cinco civiles y un militar) serán transferidos al fuerte en junio, tras ser cogidos in fraganti tomando notas del movimiento de tropas y del tráfico portuario en Key West⁷⁰. Aislados por completo y sujetos a estricta vigilancia, conocemos la identidad de dos de ellos por una noticia de prensa⁷¹. El primero dice llamarse José Castellanos y ser de ascendencia cubana; el otro, un militar norteamericano de nombre Frank Mellar, había sido detenido mientras enviaba varios telegramas a la legación española en Montreal⁷².

A mediados de julio, las tripulaciones de los buques mercantes son finalmente autorizadas a abandonar Estados Unidos. La mayoría carece de medios económicos para costearse el regreso y deberá esperar a recibir el monto de sus pasajes de manos del gobierno español, por intermediación de la embajada austriaca. La suma total asciende a 5.000 dólares de la época⁷³, que en la práctica se traduce en 17 dólares libres de impuestos por repatriado⁷⁴. El buque elegido para realizar la travesía será el SS *Hesperia* (3.037 t), propiedad de la Anchor Line británica, que parte de Nueva York hacia Italia, haciendo escala en Gibraltar⁷⁵.

El día 24, 239 repatriados civiles procedentes de las embarcaciones *Buena-ventura*, *Guido*, *Pedro*, *Argonauta*, *Matilde*, *Candidito*, *Sofía*, *Tres Hermanos*, *Mascota*, *Lorenzo*, *Carlos F. Rosas*, *Antonio Suárez*, *Poder de Dios*, *Lola*, *Engracia*, *Severita* y *Fernando* parten hacia España⁷⁶.

(68) *The Evening Times*, 10 de junio de 1898, p. 1.

(69) *The Copper Country Evening News*, 14 de junio de 1898, p. 4. Al parecer, el matador más aventajado era un tal Martínez, antiguo policía en La Habana, transferido al Ejército al inicio de las hostilidades.

(70) Las alusiones a agentes secretos y supuestos actos de sabotaje aparecen esporádicamente en los diarios de la época. Por tales alusiones sabemos del marino español Carlos Iglesias, fusilado en Fort Taylor, en presencia de los hombres del *Panamá* allí internados, acusado de haber querido dinamitar el crucero *Puritan* (*El Imparcial*, 2 de mayo de 1898, Madrid, p. 2); de la espía canadiense al servicio de España Josephine de Chappelle (*The Wilmington Daily Republican*, 11 de agosto de 1898, Wilmington [Carolina del Norte], p. 3), y de presuntos sabotajes llevados a cabo en Portland, Oregon (*El Día*, 2 de mayo de 1898, Madrid, p. 1), California e Indiana (*El Correo Militar*, 23 de mayo de 1898, p. 2).

(71) *Mexico Weekly Ledger*, 23 de junio de 1898, p. 1.

(72) DEWBERRY, p. 35. Cuatro de los cinco espías serán puestos en libertad el 20 de agosto. El quinto fallecerá en la enfermería al día siguiente. Por su parte, el militar estadounidense sería sometido a corte marcial y expulsado del Ejército en septiembre de ese mismo año. En julio de 1918, Fort McPherson serviría de alojamiento a 1.411 prisioneros de guerra alemanes.

(73) *The Sun*, 25 de julio de 1898, p.1.

(74) *The Evening Star*, 25 de julio de 1898, p. 10.

(75) *La Correspondencia*, 16 de agosto de 1898, p. 1.

(76) *Alexandria Gazette*, 23 de julio de 1898, p. 3.

El viaje será un auténtico infierno. Maltratados, pobremente alimentados, vejados y sometidos a trabajos a bordo, sobrevivirán a duras penas alimentándose casi en exclusiva de pan durante el trayecto⁷⁷. Pero el 6 de agosto llegan por fin a Gibraltar, donde transbordan al vapor *Mogador* (464 t), de la Compañía Trasatlántica, en el que alcanzan Algeciras. El día 13, 137 de ellos desembarcan en la villa gaditana. Cuatro niños de entre diez y doce años –uno de ellos mudo– forman parte de los recién llegados. Uno es el benjamín del patrón del *Poder de Dios*⁷⁸, otros dos son huérfanos. Todos han sufrido malos tratos, hambre y vejaciones, al igual que los adultos.

Los repatriados relatarán al descender del barco sus experiencias en Key West. Castigos corporales, hambre y humillaciones de todo tipo han sido constantes durante su cautiverio. Las tripulaciones del *Buenaventura* y del *Poder de Dios* han sido tratadas con especial saña. Muchos de sus miembros han tenido que permanecer impasibles ante un ultraje a la bandera, destrozada y pisoteada por sus captores delante de ellos, enseña que, sucia y hecha jirones, ha traído oculta, atada a su cintura, el carpintero del barco⁷⁹.

Esa misma noche serían trasladados a la comandancia de Marina, donde recibirían entre dos y tres pesetas en función del puesto y categoría a bordo de sus embarcaciones. Casi todos ellos se vieron obligados, por falta de alojamientos, a pasar la noche a la intemperie, cubiertos con mantas en el patio de la capitanía. Al día siguiente partirían en tren, felices, hacia sus distintas localidades de origen. Estaban de nuevo en su patria⁸⁰.

A finales de agosto, y en nombre de Estados Unidos, Henry D. Wolff, embajador inglés en Madrid, entabla negociaciones con el presidente del Gobierno, Práxedes Mateo Sagasta, para iniciar la repatriación de los militares españoles internados en territorio norteamericano. En su propuesta inicial, el delegado británico ofrece la inmediata puesta en libertad de todos los oficiales cautivos. El presidente liberal rechazará la oferta, alegando –le asistía toda la razón– el silencio vertido sobre la situación de la tropa.

La negativa española tendrá una mala acogida en el gobierno estadounidense, en especial en su ala más conservadora, el cual amenazará con poner a trabajar a todos los prisioneros para ganarse su sustento y el futuro pasaje de regreso a España⁸¹. Pero tal amenaza contravenía abiertamente lo acordado en el tratado de París y jamás pasó de simple advertencia.

(77) «... quejaronse todos del trato recibido en el vapor inglés *Hesperia* que los trajo á Algeciras, en el que les daban una comida tan mala, que era imposible que la comieran ni aun los perros. Únicamente el pan era medio regular, y con esto vinieron sosteniéndose durante la travesía». *El Cantábrico*, 11 de agosto de 1898, p. 1.

(78) *La Opinión*, 23 de agosto de 1898, p. 2.

(79) «... y refieren tristes pormenores de su cautiverio, especialmente los del primero de los buques nombrados [*Buenaventura*], a los cuales maltrataron, robaron y sometieron a las mayores vilezas, destrozando en presencia de ellos la bandera española, haciéndoles saludar á viva fuerza el pabellón norteamericano». *El Cantábrico*, 11 de agosto de 1898, p. 1.

(80) *La Correspondencia*, 16 de agosto de 1898, p. 1.

(81) *The Herald*, 26 de agosto de 1898, p. 2.

Para entonces hacía ya días que el ministro de Marina, señor Auñón y Villalón, se había puesto en contacto con Cervera para que este gestionase la contratación de uno o varios buques en que repatriar a sus hombres. El 17 de agosto, el ministro propone como puertos de acogida Ferrol, Cartagena o Cádiz, pero a partir del 1 de septiembre los sustituirá bruscamente por el de Santander –caso de regresar en un único buque–, o por este y Vigo en el supuesto de que fuesen necesarios dos transportes, alegando para ello razones sanitarias. En realidad, el Gobierno trataba de evitar su arribo a un puerto de gran concentración naval, donde el recibimiento sin duda tendría un importante eco militar, social e informativo. La prueba evidente es que en Santander los hospitales se hallaban en ese momento abarrotados de enfermos procedentes de Cuba.

Para esa fecha, el almirante ya había enviado a Nueva York a los capitanes Eulate y Concas con el propósito de sondear a distintas navieras. Desechadas las presas de guerra *Miguel Jover* y *Catalina*, entablan a continuación negociaciones con el representante del North German Lloyd, descartando sus buques por carecer de suficientes balleneras y botes salvavidas⁸². Ambos oficiales pasarán la noche en Boonton (Nueva Jersey), para regresar de vacío a Annapolis el 2 de septiembre.

Una segunda comisión, constituida por los señores Juan B. Aznar, Eduardo Urdapilleta y uno de los facultativos, conseguiría cuatro días más tarde contratar el SS *City of Rome* (7.468 t), tras revisar el barco y hacer efectivas a Krajewski, Pesant & Company 11.185 libras esterlinas. El vapor, propiedad de la Anchor Line, sería finalmente elegido para trasladar a España a los hombres de Cervera.

Los primeros en recibir autorización para subir al *City of Rome* son el medio centenar de oficiales y mandos procedentes de Annapolis, que embarcan el 10 de septiembre. Ese mismo día los seguirán los 44 enfermos del hospital naval de Norfolk, quienes son trasladados a Nueva York en el viejo vapor de palas *Old Dominion* (2.222 t). Tres de ellos, con pronóstico grave, no se preveía siquiera que completasen el viaje.

Esa misma tarde, tras un brindis por el regreso a España, un grupo de oficiales aprovechó para conocer la gran manzana, admirando la altura de sus numerosos rascacielos y la vida moderna y agitada de sus habitantes⁸³.

Enterados en Portsmouth de la inminente partida de los prisioneros, dará comienzo una vertiginosa carrera por la adquisición de recuerdos y *souvenirs*. Muchos norteamericanos llegarán a pagar medio dólar de la época por un simple botón de guerrera española y hasta uno por el de la gorra de un oficial. Las escasísimas bandas de las gorras de plato con los nombres de los cruceros *Vizcaya* o *Cristóbal Colón*, que un puñado de marinos todavía conservan, acaban la jornada cotizándose a varios dólares la unidad, y los precios continúan disparándose en días sucesivos⁸⁴.

(82) *The Brownsville Daily Herald*, 15 de septiembre de 1898, p. 1.

(83) *The Times*, 11 de septiembre de 1898, p. 2.

(84) *Watertown Republican*, 5 de octubre de 1898, p. 7.

El 11 de septiembre, el *City of Rome* llega a Portsmouth para recoger al grueso de los prisioneros. De madrugada, tras un rápido desayuno, da comienzo el embarque. A las nueve, los hombres están ya a bordo, alegres, riendo y bromeando⁸⁵. Todos ellos han recibido ropa nueva y una ración de carne y pan a su llegada al barco⁸⁶. Las operaciones han sido dirigidas desde tierra por el comandante Remey, siguiendo instrucciones de Washington y del propio Cervera. Este último, en compañía de su hijo Ángel, dedicaría sus últimas horas en Estados Unidos a visitar a distintas autoridades navales para despedirse de ellas y agradecerles personalmente el trato dispensado.

Al frente de la expedición, al margen del propio almirante, viajan los capitanes Juan B. Aznar y Carlos González Llanos, los tenientes José Butrón y Lorenzo Milá, el capitán de artillería Manuel Hermida, el alférez de fragata Enrique de la Cierva y los guardiamarinas Juan Muñoz y Raimundo Torres⁸⁷.

Esa misma noche, el *City of Rome* partía hacia Santander. A bordo viajaban 1.791 hombres⁸⁸, trescientos de ellos enfermos, vigilados por varios facultativos y cuatro voluntarios norteamericanos de la Cruz Roja embarcados expreso para ayudar en lo necesario.

Tan solo un español, un pobre muchacho llamado José M.^a Villar Toimil, gravemente enfermo, quedaba encamado en Portsmouth. Su estado de salud era tan frágil que no se contaba con que pasase de los próximos días. Cervera se despedirá cariñosamente de él, dejándole al comodoro Remey 50 dólares para sus últimas atenciones. La jornada siguiente, solo, en tierra extraña, mientras el resto de sus compañeros regresaban a la patria, José María abandonaba este mundo. Era el último de los 31 compatriotas que habían fallecido en Isla Seavey. El paludismo se había cebado con la mayoría de ellos (61%), y las enfermedades gastrointestinales (13%) y el tifus (10%) habían hecho el resto. Más de la mitad (58%) eran de procedencia gallega, y un 13%, andaluces. El resto eran levantinos, cántabros, vascos y de otras regiones peninsulares. Formaban parte de las tripulaciones del *Almirante Oquendo* (48%), el *Cristóbal Colón* (29%) y el crucero *Vizcaya* (19%). Casi todos eran marineros (68%), si bien se contabilizaban también algunos fogoneros, un par de artilleros, varios infantes de marina, un condestable y un enfermero. La media de edad –incrementada a causa de

(85) «... the Spaniards were seemed in high spirits, joking and laughing and some singing songs». *The Times*, 13 de septiembre de 1898, p. 1.

(86) *Barre Evening Telegram*, 12 de septiembre de 1898, p. 1. Algunos reciben ropas donadas por la Women's War Relief Association, y otros, uniformes viejos norteamericanos, con sus característicos tonos blanco y azul marino. Tras subir al barco, el gobierno de Estados Unidos pierde legal y efectivamente toda jurisdicción sobre ellos.

(87) CERVERA Y TOPETE, p. 141.

(88) Según las distintas fuentes que consultemos, la cifra de repatriados en dicho buque oscila entre 1.687 y 1.791 hombres. Los datos más fidedignos, consignados durante el arribo del buque a Santander y publicados en *El Correo Militar* de 22 de septiembre, aluden claramente a 87 pasajeros en primera categoría, 346 en segunda y 1.358 en tercera.

tres individuos de 59, 46 y 38 años, respectivamente— a duras penas alcanzaba los veinticinco años (24,9%)⁸⁹.

El 20 de septiembre, tras un viaje sin novedad en el curso del cual, lejos de tener que lamentar baja alguna, más de la mitad de los enfermos experimentaron una notable mejoría, el *City of Rome* echaba anclas frente a Santander, a cierta distancia de la ensenada del Sardinero, en espera de la preceptiva inspección sanitaria.

En España, hacía días que el Gobierno trataba de minimizar el impacto que la llegada de estos hombres, símbolo de la derrota naval de Santiago de Cuba, pudiera tener en la sociedad en general y entre los militares en particular. Los trabajadores de los astilleros de Bilbao, donde habían sido construidos los cruceros *Infanta M.^a Teresa*, *Almirante Oquendo* y *Vizcaya*, tenían pensado asistir en bloque a recibirlos y manifestarse a continuación por las calles de la localidad. Y muchos oficiales de la Armada habían expresado también su deseo de acudir a Santander.

La mayor preocupación por parte del Gobierno era que la situación se le escapase de las manos y se produjeran desórdenes. Para evitarlo, por acuerdo del Consejo de Ministros se desautorizó sutilmente a buena parte de los mandos en los acuartelamientos a acudir al recibimiento⁹⁰, y se enviaron comunicados a las autoridades civiles y militares de la villa para la adopción de medidas extraordinarias en caso de manifestación o revuelta⁹¹.

La prensa también fue silenciada. En cierta medida se censuraría a sí misma, arrepentida de las arengas y soflamas irresponsables vertidas en el pasado. Muy pocos diarios publicaron la noticia, limitándose la mayoría a incluirla en forma de escueta reseña en páginas secundarias.

No había nada que celebrar. Desde el 23 de agosto, y con una periodicidad prácticamente semanal, estaban llegando a La Coruña, Vigo y Santander barcos con repatriados procedentes de Cuba.

Antes del arribo del *City of Rome*, a primeros de mes atracaría en el Sardinero el vapor *Covadonga*, con 2.296 hombres a bordo —un millar de ellos enfermos—; el día 6 lo haría el *Patricio de Satrústegui*, con 2.519, y el 13, el *Colón*, del que desembarcaron 1.775 soldados. El dantesco espectáculo no había hecho más que comenzar⁹².

Así las cosas, la delegación militar que finalmente acude a recibir a sus camaradas es muy pequeña. De Cádiz se desplazan doce mandos, y de Carta-

(89) Elaboración propia, basada en distintas fuentes, incluyendo datos facilitados por la asociación Regreso con Honor (véase cuadro, pág.).

(90) «... el viaje no tiene ni puede tener carácter de manifestación, según el Gobierno, porque no se puede consentir la de ningún cuerpo armado, y en las presentes circunstancias menos por hallarse suspendidas las garantías...». *El Correo Militar*, 20 de septiembre de 1898, p. 3.

(91) «... se comunicarán instrucciones á las autoridades de Santander para que adopten las medidas de previsión y de represión, en su caso, que las circunstancias aconsejen». *El Correo Español*, 20 de septiembre de 1898, p. 1.

(92) El arribo de buques con repatriados no concluirá hasta el 30 de abril de 1899, tras la llegada a Cádiz del vapor *Méjico* con los últimos 211 españoles procedentes de Cuba.

gena, nueve escasos⁹³. Incluyendo los precedentes de Galicia y los afincados en Santander, la cifra apenas alcanza la cincuentena. La presencia familiar es también reducida. La mayoría es gente humilde que carece de medios económicos para desplazarse hasta Santander. Esperarán ansiosos a sus hijos y esposos en los andenes de las estaciones de tren locales, en días sucesivos⁹⁴.

Parte de la comitiva, entre la que se incluyen dos de los hijos del almirante, Juan y Luis, así como su sobrino Joaquín, periodistas y altos mandos de la Armada alcanzan el *City of Rome* a bordo del remolcador *Cuco*. El recibimiento tiene lugar en el salón principal del buque, donde el general Warletta, en nombre de los allí presentes y de los que no han podido desplazarse, pronuncia un cariñoso discurso dando la bienvenida a los hombres de Cervera. El almirante replicará justificando la derrota sufrida, basándose en las enormes diferencias técnicas y de diseño existentes entre ambas flotas.

Contraviniendo todas las disposiciones, los señores Paredes, Chacón y Eulate, junto con los alféreces Nardiz y Colomer, serán los primeros en abandonar el buque, dirigiéndose a tierra en el *Cuco*. Al primero lo esperaban en puerto sus dos hijas, y los dos últimos eran oriundos de la villa cántabra, donde toda su familia aguardaba ansiosa su regreso⁹⁵.

Al día siguiente por la mañana, recibida la preceptiva autorización portuaria, tendría lugar el desembarque. Cervera lo haría a las diez de la mañana, dirigiéndose acto seguido hacia el Hotel Continental acompañado por el alcalde y los gobernadores civil y militar.⁹⁶ A continuación alcanzaría tierra la oficialidad⁹⁷, enfermos y resto del contingente. La marinería pasaría primero

(93) *El Globo*, 20 de septiembre de 1898, p. 1.

(94) Las referencias a ello son harto frecuentes en prensa. Véase, por ejemplo, *El Día* de 23 de septiembre de 1898, p. 2.

(95) *La Época*, 21 de septiembre de 1898, p. 2.

(96) *El Heraldo de Madrid*, 22 de septiembre de 1898, p. 3, y *El Globo*, 2 de octubre de 1898, Madrid, p. 3. De ahí se dirigirá en tren a la capital, donde es recibido en la Estación del Norte por una comitiva presidida por el ministro de Marina. El primero de octubre, el almirante prestará declaración ante el Consejo Supremo de Guerra y Marina en una sumaria que se instruye sobre el combate naval de Santiago de Cuba y de la que resultará exonerado.

(97) *El Correo Militar* de 22 de septiembre de 1898 incluye en su segunda página la relación exhaustiva de los mismos: «Jefes: D. Pascual Cervera, D. José María Paredes Chacón, D. Antonio Eulate Terry, D. Víctor María Concas y Palau, D. José Mac-Crohon y Seide, D. Juan Aznar Cabañas, D. Francisco J. Quiroga Bárcenas, D. Carlos González Llanos, D. Pedro Vázquez Pérez de Vargas y D. Diego Carlier Velázquez. Oficiales: D. Ángel Cervera Jácome, D. Antonio López Cerón, D. Francisco Gómez Imaz, D. Gerardo Armijo Segovia, D. Fernando Bruqueta Fernández, D. Joaquín Cheheri León, D. Rafael Pérez Ojeta, D. Emilio Alcal Rodríguez, D. Adolfo Calandria González, D. Enrique Marro López, D. Germán Suárez Calvo, D. Antonio Magar Pers, D. Fernando Luga Gargolo, D. José Paros Gómez Colón, D. Antonio Gorifos, D. José Austrón García, D. José Col Díaz, D. Lorenzo Mela Batle, D. Jesús Manjón, D. Ignacio Fossi Gutiérrez, D. Antonio Bartolomé Soto, D. Quirino Gutiérrez Gutiérrez, D. Juan Dovar Drices, D. José Velasco Peña, D. Raimundo Torres, D. Juan Muñoz Torres, D. José Barreda Castañeda, D. Gerardo Enrique Monz Soriano, D. Gerardo Albertín Roldán, D. Ramón Fossi Gutiérrez, D. Cristóbal Benítez Pérez y D. Joaquín García Quesada. D. Alfonso Moreno Milla, D. Ramón Rodríguez Navarro, D. Alfonso Mir Rameau, D. Francisco Calvo Pino, D. Carlos Boado Suances, D. José Noval, D. Juan Díaz Escribano, D. Narciso Díaz Santoy, D. Alfredo

en tres gabarras al crucero auxiliar *Meteoro*, donde se desharía de las prendas recibidas en territorio norteamericano, para recibir uniformes nuevos antes de hacer su aparición en público⁹⁸.

Su recibimiento sería parco, sin pompa ni efusividad. Ya nadie quería oír hablar de derrotas, ni ver a sus hijos llegar mutilados, caquéticos o enfermos, envueltos en mantas, de una guerra en la que España lo había entregado absolutamente todo. La nación entera estaba sumida en el desaliento, el dolor y la tristeza. Y aún tendría que soportar el arribo de muchos otros barcos, y con ellos, de miles de hombres con la derrota impresa en sus demacrados rostros.

Los soldados del *City of Rome* fueron recibidos al llegar a sus pueblos y hogares con el abrazo que solo unos padres saben dar.

Ese fue el fin de su historia como prisioneros de guerra en una tierra lejana.

A mediados de junio de 1898, una veintena de soldados españoles del 64.º Regimiento de Infantería –todos ellos valencianos– fueron capturados en la bahía de Guantánamo por tropas norteamericanas y trasladados a bordo del USS *Abarenda* (6.790 t).

Uno de los tripulantes, tras observarlos durante varias jornadas, anotaría sus impresiones sobre ellos. Las páginas de su diario hablan de hombres valientes abandonados a su suerte en territorio hostil. Sucios y hambrientos, sobreviviendo a duras penas de pequeñas rapiñas tras más de nueve meses sin percibir paga ni alimento alguno. Ajenos por completo a cualquier noticia proveniente del exterior. Y, a pesar de ello, llenos de patriotismo y con una inquebrantable convicción en la victoria.

El único que se mostraba siempre triste y cabizbajo era el oficial al mando⁹⁹. Quizá porque él sí intuía el desenlace del conflicto.

Nardiz Irrillary, D. Emilio Pascual, D. Víctor Servet, D. Miguel Sagrera Ciudad, D. José Cabanillas Peón, D. José Aracibia Liborio, D. Enrique Cervera Clare, D. Luis Fajardo Pingruti, D. Gerardo Sobrino Argulos, D. Félix González Castañeda, D. Ramón Mazón y D. Ángel Carrasco González. De Infantería de Marina: D. Federico Balgato Quiros, D. Ángel Boada Montes, D. Eugenio Espina León, D. Manuel Hermida Álvarez, D. Eduardo Urdapilleta Carballeda, D. José Mellado Juntero; médicos D. Alejandro Lallemand Lemus, D. Salvador Junca Alzate, D. Eduardo Parra Peláez, D. Gabriel Montesinos Donlay y D. Nicolás Gómez Fernell; capellanes, D. Benito Martínez y Martínez, D. Matías Buesa Puergo y D. Antonio Granero Gómez; maquinistas; D. Román Rey Doce, D. Carlos García Garrido y D. Emilio Bonet. Segundos tenientes de Infantería de Marina: D. Luis Fummaga Miguel v D. Juan González Vázquez, todos viajeros de primera. Vienen también en dicho buque soldados de Infantería de Marina, y de los batallones de Simancas, Cádiz y Las Navas, de Caballería de la Princesa y la Guardia Civil. Vienen también los tenientes de cazadores D. Luis Giner y D. Juan González Vázquez, hechos prisioneros en el *Argonauta*, y ocho soldados que cayeron prisioneros también en dicho buque. Además vienen 13 soldados del batallón de Simancas, que fueron sorprendidos en Guantánamo».

(98) *El Día*, 21 de septiembre de 1898, p. 3.

(99) «The prisoners we have on our ship are in the most deplorable condition, half starved. Their patriotism is wonderful. They received no money or food for nine months -just lived on what they could get for foraging. They know nothing absolutely, only they are fighting for their country -blind patriotism, as it were. The Spanish lieutenant we have on our ship is heart-broken. He wont eat or drink, only worry». *The Jersey City News*, 24 de junio de 1898, p. 1.

El tiempo de ganar batallas con coraje y bravura era ya cosa del pasado, a pesar de que aquella España atrasada, encerrada en sí misma y a remolque de Europa, todavía no lo hubiera percibido. El mundo se adentraba en un nuevo tiempo en el que los avances técnicos y científicos se habían convertido en el factor decisivo para salir airoso de cualquier conflicto bélico.

En abril de 1916, los restos mortales de los 31 marinos españoles fallecidos en el hospital naval de Norfolk y enterrados en Isla Seavey fueron exhumados y trasladados a España. Año tras año desde el final de la guerra entre ambas naciones, habían sido honrados con honores y salvas de fusilería, y sus tumbas, cubiertas con banderas nacionales durante la celebración del *Memorial Day*, día en que el pueblo norteamericano honra a sus propios soldados fallecidos en combate. Dos funerarias locales (Tasker & Chesley y J.H. Grimes & Son) se habían encargado de la exhumación de los cuerpos.

El 12 de abril tendría lugar su entrega ante una delegación española recién llegada en el transporte *Almirante Lobo* (2.545 t), responsable de repatriarlos. En un acto emotivo y solemne, frente a un batallón de marines y tres compañías de *bluejackets* de los cruceros USS *Washington*, USS *Sacramento* y USS *Southery*, con repique de campanas y banderas a media asta¹⁰⁰, el contralmirante Austin M. Knight, en representación del departamento de la Armada estadounidense, hizo entrega oficial al coronel Nicolás Urculla, agregado de la embajada española en Washington D.C., de 31 cajas de madera conteniendo los cuerpos de nuestros hombres allí fallecidos en 1898¹⁰¹. Su destino no era otro que el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz), ciudad a la que el *Almirante Lobo* arribó el 29 de ese mismo mes, siendo desembarcados y conducidos al mismo cuatro días más tarde, el 3 de mayo¹⁰².

(100) *Vida Marítima*, núm. 517, 10 de mayo de 1916, p. 9.

(101) En su discurso, el contralmirante se despidió de ellos en los siguientes términos: «Como representante de mi gobierno y en especial del Departamento de la Armada, me corresponde el deber de transferirle los restos de estos valientes, compatriotas suyos, cuyo destino no fue otro que el de morir lejos de la tierra que amaban y que honraron con su valor. Han descansado durante muchos años en suelo extranjero, si bien de un país no hostil. Hoy, regresan a casa. Nos alegramos con ustedes de ello; sin embargo no queremos que sientan que hemos pensado en ellos como extraños durante estos años a través de los cuales han descansado en esta, para ellos, extraña tierra. Lo que podríamos hacer lo hemos hecho, para crear sobre su lugar de reposo una atmósfera no sólo de respeto, sino también de afecto. Año tras año honrando a nuestros propios héroes los hemos honrado también a ellos, sin mediar diferencia alguna. Año tras año en nuestro Memorial Day, la bandera que amaron ha sido izada sobre ellos. Llegó el momento en que deben pasar bajo los pliegues de aquella bandera para abandonar su refugio. Y así a vosotros, que representáis a la nación grande y galante a la que pertenecen y el recuerdo de sus hechos, os entregamos sus restos sagrados. Llevadlos con cariño al otro lado del mar y confirmad a vuestro soberano y a vuestro pueblo la seguridad de la sincera simpatía del Presidente y de los ciudadanos de esta nación amiga en cuyo cuidado los habéis dejado tanto tiempo. Que su viaje sea feliz y que su arribo llegue marcado por cielos más brillantes de los que han encontrado en nuestro frío clima del norte. Ustedes crearán, yo lo sé, que nuestro clima hace escasa justicia a la calor de nuestra amistad y de nuestras simpatías».

(102) *El Herald Militar*, 4 de mayo de 1916, p. 1. Sus restos mortales fueron recibidos en el muelle portuario por una nutrida representación civil y militar que incluía al general

Un reportero local, encargado de cubrir la noticia, escribiría al día siguiente estas sabias palabras en una de las columnas de su diario:

«Han vuelto los héroes, y nuestro espíritu debe elevarse y ennoblecerse ante los sagrados despojos. Por lo menos nosotros, los que en aquella tragedia que privó á España de su territorio colonial no tuvimos arte ni parte, estamos obligados, ya que sentimos con más intensidad aquel dolor, á inclinarnos ante ellos y vengarlos con amor, con voluntad, con perseverancia; á vengarlos, más que materialmente, dándoles la seguridad con nuestra conducta de que aquellos errores, aquellos terribles descuidos que les llevaron á ellos á la muerte y á España a la ruina, no volverán. Nosotros no queremos que vuelvan.

A vengarlos, asegurándoles que, lejos de amortiguarse con el tiempo el dolor de la herida, va acentuándose de generación en generación y ahora con su llegada se ha hecho más vivo que nunca.

Las cenizas que acaban de recibir definitiva sepultura renuevan la visión y el dolor del descalabro.

¡Que esas cenizas sean semilla de una cosecha fecunda en realidades!...»¹⁰³.

Juzgue el lector si, como pueblo, hemos sabido honrar a nuestros héroes; si hemos sido dignos merecedores del sacrificio de toda aquella generación de jóvenes que, valiente y generosamente, lo dieron todo por su patria; si hemos adoptado las medidas precisas para que otro desastre como aquel jamás vuelva a suceder.

RELACION DE ESPAÑOLES FALLECIDOS EN EL HOSPITAL NAVAL DE NORFOLK (VIRGINIA) (*)

Nombre	Deceso	Edad	Causa	Localidad	Provincia	Rango	Buque
Santiago Pozo Pozo	16/07/1898	59	Paraplejia	Cádiz	Cádiz	Enfermero	Vizcaya
Ramón Romero Dosil	17/07/1898	21	Paludismo	Muros	La Coruña	Marinero	Vizcaya
Anselmo Alsansa Zuluaga	18/07/1898	23	Tifus	San Sebastián	Vizcaya	Marinero	Vizcaya
Miguel Llobet Péix	18/07/1898	22	D.O.A.	Denia	Alicante	Marinero	Oquendo
Isidro Beceiro Rodríguez	19/07/1898	27	Paludismo	Esmelle	La Coruña	Artillero de 1ª	Oquendo
Fernando Lago Martínez	18/07/1898	22	Tifus	Chapela	Pontevedra	Marinero	Oquendo
Agustín Vales Couce	19/07/1898	38	Tifus	Carantoña	La Coruña	Fogonero de 1ª	Oquendo
José Rivas Chapela	18/07/1898	22	Gastritis	Moaña	Pontevedra	Marino de 1ª	Oquendo
Manuel Rodríguez							
Barrios	18/07/1898	25	Disentería	Bornos	Cádiz	3º Condestable	Oquendo
José María Berdiñas							
Abruñedo	19/07/1898	22	Tifus	Cayón	La Coruña	Marinero	Colón

gerente del arsenal, un regimiento de Infantería de Marina, la dotación del crucero *Reina Regente* (4.800 t), los cañoneros *Álvaro de Bazán* (823 t), *Bonifaz* (800 t) y *Vasco Núñez de Balboa* (300 t), el yate *Urania* (600 t), una sección de torpedistas de la Armada, alumnos de la Escuela Naval, autoridades municipales, numeroso público y un puñado de veteranos, entre los que se encontraba José Aldeguer, antiguo tripulante del *Colón* y amigo personal de la mayoría de los fallecidos.

(103) *La Mañana*, 4 de mayo de 1916, p. 1.

(*) Agradecemos a la asociación cultural Regreso con Honor, y en especial a los señores Fernando González Magán y Rafael Galván Díaz, la ayuda prestada en la identificación de algunos de los marinos enfermos y fallecidos incluidos en este cuadro anexo.

«ENTRE ALAMBRADAS». PRISIONEROS DE GUERRA ESPAÑOLES EN ESTADOS...

Celestino López Méndez	19/07/1898	22	Paludismo	Carroedo, Sada	La Coruña	Marinero de 1ª	Colón
Antonio Barcia Crespo	19/07/1898	23	Tifus	Marín	Pontevedra	Marinero de 1ª	Vizcaya
Daniel Hormaecha Naverán	19/07/1898	22	Paludismo	Bermeo	Vizcaya	Marinero de 1ª	Colón
Jacinto Suárez Ventura	20/07/1898	24	Gastritis	Miravalles	Vizcaya	Marinero	Oquendo
Manuel Carrión Casado	20/07/1898	23	Paludismo	Sevilla	Sevilla	Infante Marina	Colón
José Bermúdez Outeiral	20/07/1898	23	Tifus	Cangas	Pontevedra	Marinero de 1ª	Oquendo
Baldomero Fernández Pasapar	20/07/1898	24	Paludismo	Mañón	La Coruña	Infante Marina	Vizcaya
Francisco Díaz Ferreiro	22/07/1898	46	D.O.A.	Serantes	Ferrol	Fogonero de 2ª	Oquendo
Manuel Leira Bonome	22/07/1898	22	Paludismo	Monfero	La Coruña	Marinero	Colón
Domingo Solano Calleja	22/07/1898	21	Paludismo	Argoños	Santander	Marinero	Oquendo
José Domingo Tejera Fernández	23/07/1898	22	Paludismo	Suances	Santander	Infante Marina	Vizcaya
Marcelino Coello Fernández	23/07/1898	23	Paludismo	Villagarcía	Pontevedra	Marinero de 1ª	Oquendo
Antonio Dopico Basco	25/07/1898	20	Paludismo	Paderne	La Coruña	Marinero de 1ª	Inf. M. Teresa
Antonio Fernandez Grande	25/07/1898	21	Paludismo	Torrevejea	Alicante	Marinero de 1ª	Colón
Francisco Martínez López	29/07/1898	20	Paludismo	Cartagena	Murcia	Artillero de 1ª	Colón
José Veiga Seoane	29/07/1898	23	Paludismo	Neda	La Coruña	Fogonero de 2ª	Oquendo
Juan Pérez Salvador	30/07/1898	20	Paludismo	Pto. St. María	Cádiz	Marinero	Oquendo
Indalecio Rivas Fernández	06/08/1898	24	Paludismo	Boiro	La Coruña	Marinero	Colón
Ciriaco Ochoa Bringa	08/08/1898	23	Paludismo	Laredo	Santander	Marinero de 1ª	Colón
Francisco Núñez Chapela	24/08/1898	23	Paludismo	Bueu	Pontevedra	Marinero de 1ª	Oquendo
José María Villar Toimil	13/09/1898	23	Paludismo	La Guardia	Pontevedra	Marinero de 1ª	Oquendo

Fuentes

Hemerográficas

Diarios españoles: *El Cantábrico* (Santander), *El Correo Español* (Madrid), *El Correo Militar* (Madrid), *El Día* (Madrid), *El Globo* (Madrid), *El Heraldo de Madrid* (Madrid), *El Heraldo Militar* (Madrid), *La Correspondencia* (Palma de Mallorca), *La Correspondencia de España* (Madrid), *La Época* (Madrid), *La Iberia* (Madrid), *La Mañana* (Cádiz), *La Opinión* (Cádiz), *La Voz de Galicia* (La Coruña).

Diarios estadounidenses: *Alexandria Gazette* (Virginia), *Barre Evening Telegram* (Vermont), *Burlington Weekly Free Post* (Vermont), *Hot Springs Weekly Star* (Dakota del Sur), *Little Falls Weekly Transcript* (Minnesota), *Mexico Weekly Ledger* (Misuri), *New York Tribune* (Nueva York), *Pullman Herald* (Washington), *Shiner Gazette* (Texas), *The Brownsville Daily Herald* (Texas), *The Cape Girardieu Democrat* (Misuri), *The Copper Country Evening News* (Michigan), *The Corvallis Gazette* (Oregon), *The Daily Morning Journal and Courier* (Connecticut), *The Evening Star* (Washington), *The Evening Times* (Washington D.C.), *The Herald* (California), *The Jersey City News* (Nueva Jersey), *The Kansas City Journal* (Misuri), *The Manning Times* (Carolina del Sur), *The New York Times* (Nueva York), *The Record Union* (California), *The Salt Lake Herald* (Utah), *The Scranton Tribune* (Pensilvania), *The Semi-Weekly Messenger* (Carolina del Norte), *The Sun* (Nueva York), *The Vermont Phoenix* (Vermont), *The Virginian Enterprise* (Minnesota), *The Wheeling Daily Intelligencer* (Virginia), *The Wichita Daily Eagle* (Kansas), *The Worthington Advertiser* (Minnesota), *Watertown Republican* (Wisconsin).

Revistas: *El Mundo Naval Ilustrado* (Madrid), *Nuevo Mundo* (Madrid), *Vida Marítima* (Madrid).

Documentales

National Archives and Record Administration (NARA), Washington D.C., sign. M1360. Admiralty Final Record Books, 1829-1911.

Bibliográficas

- ANÓNIMO: *Two Historic Days. Snapshots of Spanish Prisoners from Cervera's Ships Landing at Seavey's Island, Portsmouth Harbor, July 1898*. Preston of New Hampshire, 1898.
- CASADO, Matt A.: *La guerra hispano-estadounidense de 1898. Versión norteamericana de la contienda*. Northern Arizona University, 2014.
- CERVERA Y TOPETE, Pascual: *The Spanish-American War. A Collection of Documents Relative to the Squadron Operations in the West Indies*. Office of Naval Intelligence, Government Printing Office, Washington, 1899.
- C. DOYLE, Robert: *The Enemy in our Hands. America's Treatment of Enemy Prisoners of War from the Revolution to the War on Terror*. University Press of Kentucky, EE.UU., 2011.
- DEWBERRY SEXTON, Cameron: *The Building of a Worthy Post. A History of Fort McPherson*. US Army Corps of Engineers, Mobile District, Brockington & Associates, Inc., s/f.
- ESCRIGAS RODRÍGUEZ, Juan (a): «Fotografías con historia. El niño náufrago (I)», *Revista General de Marina*, vol. 265. Ministerio de Defensa, noviembre 2013, pp. 709-722.
- (b): «Fotografías con historia. El niño náufrago (II)», *ibidem*. Ministerio de Defensa, diciembre 2013, pp. 907-918.
- (c): «Fotografías con historia. En Annapolis», *ibidem*, vol. 266. Ministerio de Defensa, abril 2014, pp. 511-522.
- (d): «Fotografías con historia. En el Hospital Naval de Norfolk», *ibidem*. Ministerio de Defensa, enero-febrero 2014, pp. 97-105.
- FROMAGEOT, Henry: *La Jurisprudence de la Cour Suprême des États-Unis en Matière de Prises Pendant la Guerre Hispano-Américaine. D'Après les Documents Officiels*. Librairie Militaire R. Chapelot et C.^{ie}, Successeurs de L. Baudoin, París, 1901.
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La Guerra Hispano-Americana*. Imprenta del Cuerpo de Artillería, Madrid, 1901.
- GRAF, Mercedes: «Band of Angels. Sister Nurses in the Spanish-American War», *Fall*, vol. 34, núm. 3, 2002.
- HALSTEAD, Murat: *Full Official History of the War with Spain*. H.L. Barber, Chicago, 1898.
- MC SHERRY, Patrick: «The Harvard Incident», *Sea Classics*, vol. 37, núm. 12. Challenge Publications, Inc., Chatsworth (California), 2004.
- MENDOZA Y VIZCAÍNO, Enrique: *Historia de la Guerra Hispano-Americana*. A Barral y C.^{ia} Editores, México, 1902.
- RISCO, Alberto (S.J.): *La Escuadra del Almirante Cervera*. Jiménez y Molina Impresores, Madrid, 1920.
- RUSSELL, Henry B.: *History of Our War with Spain including the Story of Cuba*. A. D. Worthington & Co., Hartford (Connecticut), 1898.
- SHELLINGS, William J.: «Key West and the Spanish American War», *Tequesta. The Journal of the Historical Association of Southern Florida*, núm. 20, 1960, pp. 19-31.
- YOUNG, James R.: *History of Our War with Spain including Battles on Sea and Land*. Library of Congress, Washington D.C., 1898.
- VV.AA.: *Annual Report of the Attorney General of the United States for the Year 1898*. War Department, Government Printing Office, Washington, 1898.
- VV.AA.: *Appendix to the Report of the Chief of the Bureau of Navigation*. Government Printing Office, Washington, 1898.
- VV.AA.: *Military Notes on Cuba*. War Department, Government Printing Office, Washington, 1898.
- VV.AA.: *The Abridgment. Message from the President of the United States to the Two Houses of Congress at the beginning of the First Session of the Fifty-Sixth Congress, with the Reports of the Heads of Departments and Selection from Accompanying Reports*, vol. II. War Department, Government Printing Office, Washington, 1900.

CORSARIOS EN EL CARIBE DURANTE LA CARRERA DE INDIAS

Enrique TAPIAS HERRERO
Capitán de Navío (Retirado)
Doctor en Historia

Resumen

Durante los tres siglos que duró la Carrera de Indias, los corsarios resultaron fundamentales para la defensa del tráfico comercial español y de los enclaves coloniales caribeños, así como para la represión del contrabando. Si bien su labor fue importante en todo momento, resultó esencial durante los amplios periodos en que la Marina no disponía de navíos de guerra o de suficientes guardacostas para dejar sentir su presencia. En general fue una labor casi anónima, pero rindió extraordinarios frutos. La prueba está en que fue un tema recurrente en las sesiones de la Cámara de los Comunes a mediados del siglo XVIII.

Palabras clave: Corsarios, Piratas, Carrera de Indias, Caribe, Contrabando.

Abstract

Along the three centuries of the Indies Course the role of privateers was essential to defend the Spanish maritime trade, villages and to prevent smuggling. Their performance was important at any time but became crucial during the period of time which the Spanish Navy had less power than other European countries willing to establish in the Caribbean Coast and supporting illegal trade in Spanish areas. This effort was almost anonymous but important enough to be matter of discussion several times in the Parliament of London (House of Commons) about the middle of XVIII century.

Keywords: Corsairs, Pirates, Caribbean Sea, Smuggling, Spanish maritime trade.

Introducción

CUANDO se habla de corsarios, a una buena parte de la población se le presentan serias dudas sobre el significado del vocablo «corsario» y acerca de la diferencia entre aquellos y los piratas, mucho más conocidos. Estos últimos han existido desde la Antigüedad, ya que se conocen casos de ataques a naves mercantes fenicias, y hoy en día siguen manifestándose, como es bien conocido, en aguas del océano Índico y en otros lugares del sudeste asiático.

Los navíos corsarios son aquellos que han conseguido el respaldo de un monarca o autoridad con la concesión de una «patente de corso» para capturar buques enemigos, permitiéndoles utilizar el pabellón de la citada autoridad. Una vez tomada una presa, el corsario debía entregar un porcentaje del valor de lo capturado (20 por 100 normalmente), mientras que el resto se repartía entre armador, capitán o maestre y tripulación. Los países utilizaban este procedimiento cuando no disponían de unidades navales de guerra para hacer frente al contrabando, al tráfico enemigo o a la amenaza sobre costas desprotegidas. Curiosamente, existe la creencia general de que España no dispuso de corsarios o, al menos, de que sus actividades de corso no tuvieron mucha importancia. Espero que con este trabajo se les conceda la relevancia que merecen.

Por el contrario, los piratas eran hombres fuera de la ley que buscaban el botín en embarcaciones de cualquier pabellón y que también practicaban con frecuencia el asalto a poblaciones costeras, normalmente poco pobladas y escasamente defendidas. A menudo actuaban agrupados para aumentar su poder ofensivo. Tras los saqueos podían capturar algunos vecinos por los que pedían rescate, además de torturarlos para conocer dónde escondían sus dineros. También era habitual que solicitasen una cantidad importante a cambio de no incendiar las viviendas y de abandonar el lugar, ya que los habitantes huían a la llegada de los asaltantes.

Varios historiadores aseguran que la línea divisoria entre corsarios y piratas es a menudo difusa ya que, debido a las distancias y al desconocimiento de los tratados de paz alcanzados, era habitual que muchos navíos continuaran con sus cacerías después de finalizadas las contiendas. En otros casos persistían en sus acciones a pesar de que ya no eran válidas sus patentes. Por este motivo se ha usado frecuentemente el vocablo «corsario-pirata», ya que era habitual actuar indistintamente bajo las dos versiones¹. Y había una tercera ocupación, conexas con las mencionadas: el contrabando, pues, para generar nuevas ganancias, el botín obtenido solía venderse en zonas no permitidas. También se han dado casos de países, como Inglaterra u Holanda, que para debilitar el comercio español en el Caribe daban patentes de corso sin mediar conflictos bélicos y durante amplios periodos, patentes financiadas por

(1) AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, J.L.: *El corso marítimo*, Madrid, 1950; MARTÍNEZ-FERNÁNDEZ, L.: «Far beyond the Line: Corsairs, Privateers, Buccaneers, and Invading Settlers in Cuba and the Caribbean», *Revista de Indias*, vol. LXXV, núm. 263, Logroño, 2015, p. 11.

hombres de negocios e incluso por la Corona, ante la posibilidad de obtener jugosos dividendos.

En el título se refleja claramente el marco de este trabajo, tanto en el tiempo –los tres siglos de la Carrera de Indias– como en el escenario –que limitaremos al Caribe–. Y, aunque la referencia principal son los corsarios, será inevitable mencionar a los piratas más conocidos de este periodo, ya que sería España la que sufriese con preferencia las depredaciones de estos individuos, tanto en sus flotas como en el saqueo de poblaciones costeras.

El siglo XVI

Los países europeos se quejaron del monopolio comercial aplicado por los reinos peninsulares sobre las tierras americanas desde el momento de su descubrimiento, criticando el reparto papal y el hecho de quedar excluidos. Al comienzo de la Carrera de Indias, los navíos salían de Sevilla sin protección, pero el inicio de las guerras con los franceses provocó algunas capturas de sus corsarios, que operaban en las proximidades del cabo San Vicente como zona obligada de paso en el regreso de las Indias. Eran a menudo embarcaciones extranjeras que tomaban patentes de corso del monarca francés. Será a mediados del siglo XVI cuando comience el envío de navíos agrupados en flotas y protegidos por una escolta de buques de guerra, que soportaban económicamente los armadores y los propietarios de las mercancías con el llamado «impuesto de avería»².

En 1522, Jean Fleury, corsario francés de origen italiano, al mando de ocho navíos capturó dos de las tres embarcaciones que transportaban el tesoro de Moctezuma, enviado por Hernán Cortés a Carlos I y que al final fue a parar, parcialmente, a manos de su mayor enemigo, Francisco I. Esta captura despertó el interés de otros corsarios y piratas al conocer las riquezas que podían traerse desde el nuevo continente. Fleury, después de conseguir varias presas, fue capturado y ajusticiado por orden directa de Carlos I. Poco después, el normando François Le Clerc, *Pata de Palo*, se convertía en el primer corsario con permiso y orden de atacar expresamente territorios americanos. Para combatir esta amenaza, Carlos I autorizó en 1521 un corso defensivo que se incentivaría tres décadas más tarde. Además, pequeñas agrupaciones navales proporcionaban protección de zona patrullando entre las Azores y Canarias³.

Hacia la década de los treinta ya hay una actividad estable del corso francés en el Nuevo Mundo. La carencia de puertos franceses en el Caribe en esos momentos no fue un problema para el refugio y apoyo de las naves que, como

(2) Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, leg. 420, L.9, f. 20, y leg. 422, L.16, ff. 289-290.

(3) THOMAZI, Augusto: *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*. Madrid, 1985, pp. 40 y 46.

harán también ingleses y holandeses, se sirvieron de la desprotección de las Antillas Menores, que se encontraban a pocos días de Puerto Rico o La Española, para abastecerse de comida y agua y mantener sus embarcaciones. Desde este lugar privilegiado podían actuar contra las rutas dominicanas y puertorriqueñas, así como contra sus poblaciones. Entre 1535 y 1563, corsarios franceses procedentes de La Rochela y Dieppe realizaron sesenta ataques a poblaciones españolas y capturaron 17 naves. En una ocasión, seis navíos vascos con ochocientos hombres y la ayuda de un piloto sevillano saquearon Isla Margarita, Santa Marta y Cartagena. La Corona, ante estos ataques, decidió fortificar los principales asentamientos y, en 1542, enviar una escuadra de seis galeones y seis carabelas con 1.000 hombres para combatir a los corsarios franceses, que estaban diezmando el tráfico comercial. En 1553, Le Clerc, al mando de varias naves, causó terror en Canarias y en poblaciones de las Antillas como Santo Domingo, regresando a Francia con un cuantioso botín. Cuando los corsarios de La Rochela, de filiación calvinista y entre los que se destacaba Jacques de Sores⁴, entraron en liza, convirtieron la guerra corsaria en una guerra de religión, burlándose del culto católico y actuando de una forma mucho más inhumana. Destacó su saqueo de La Habana en 1555⁵. Con la paz de Cateau-Cambrésis, en 1559, se normalizaron las relaciones con Francia, disminuyendo así su actividad corsaria.

Durante la primera mitad del siglo XVI, La Española era la isla más poblada y, por tanto, más codiciada por corsarios y piratas, que atacaban sus enclaves costeros y tenían la desfachatez de vender el producto de sus capturas en la costa norte de la isla, que se encontraba muy despoblada, pero donde habitaban colonos ávidos de hacer negocios con mercancías ofrecidas a muy buen precio. A mediados de siglo, el almirante Pedro Menéndez de Avilés, que había actuado como corsario en el Cantábrico, diseñó una doble flota anual a Nueva España y Tierra Firme, al mismo tiempo que descubría las principales minas de plata americanas. Otro logro importante del almirante fue la expulsión de los hugonotes franceses que se habían instalado en las costas de Florida, amenazando así el paso de las flotas en su regreso a Sevilla. Tras fundar San Agustín en 1565, permaneció en Cuba como gobernador hasta 1574, reforzando las defensas de La Habana, lo que evitó nuevos ataques⁶. Por entonces, tanto Francia como Inglaterra, que todavía no se habían instalado en el Caribe, apoyaban a piratas y corsarios para combatir al imperio español, que persistía en mantener el monopolio comercial con las nuevas tierras⁷.

Ya en la segunda mitad del siglo, John Hawkins (mercader, negrero, corsario y pirata) realizó varias incursiones en aguas caribeñas en calidad de mercader y contrabandista, capturando algunas presas. Su negocio principal consistía en vender esclavos negros a las poblaciones, si era preciso bajo coacción.

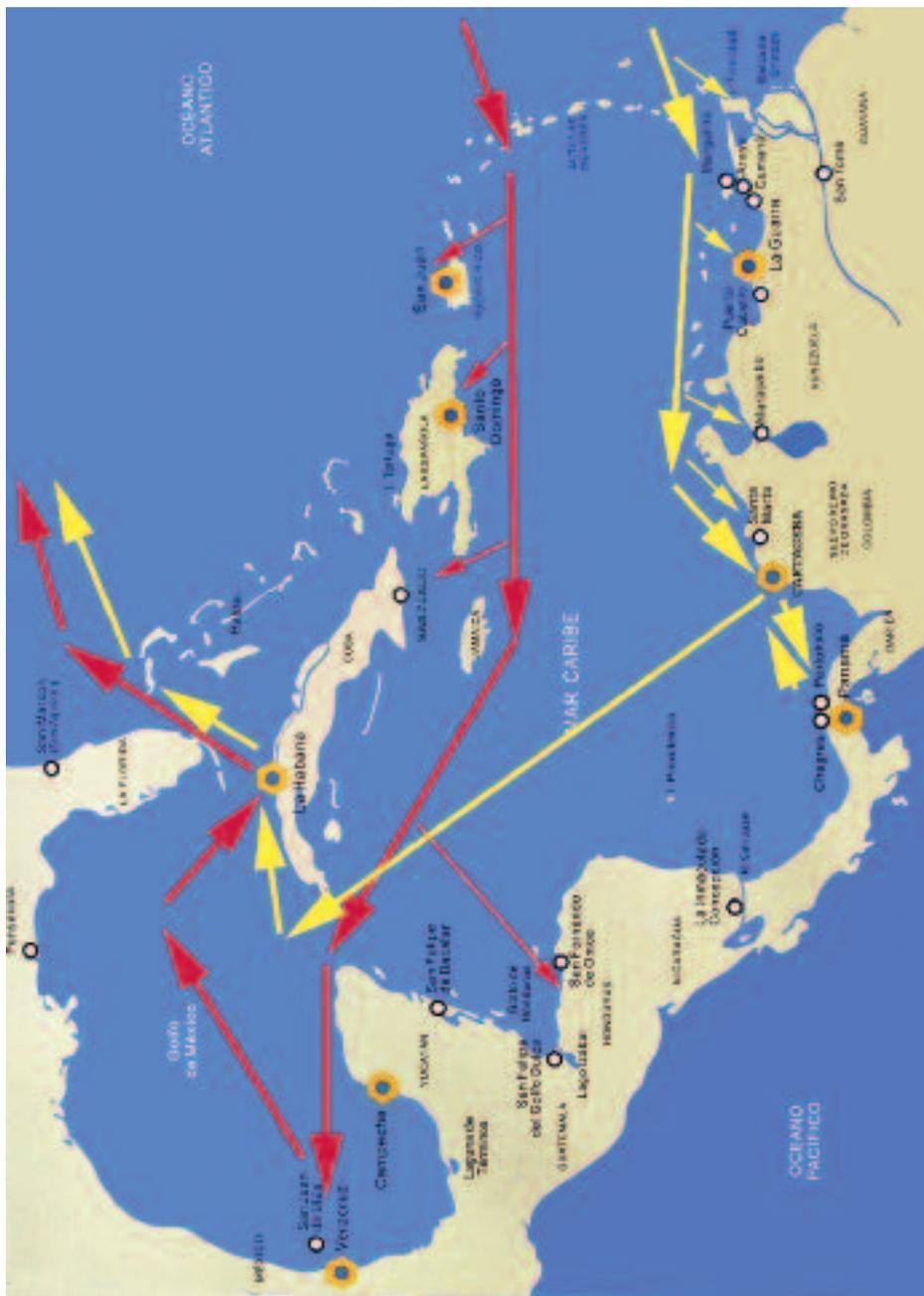
(4) Sores era más partidario de las incursiones en tierra que del apresamiento de naves.

(5) THOMAZI, p. 55.

(6) FERNÁNDEZ TORAÑO, A.: *Pedro Menéndez de Avilés: señor del Mar Océano, adelantado de la Florida*. Madrid, 2018.

(7) MARTÍNEZ-FERNÁNDEZ, p. 19.

CORSARIOS EN EL CARIBE DURANTE LA CARRERA DE INDIAS



Derrotas de las flotas del Caribe

Era el líder de los «perros del mar», conjunto de corsarios y piratas británicos que buscaban ganancias en el Caribe español, financiados por hombres de negocios ingleses. En una de sus expediciones, llegando de arribada a Veracruz tras un temporal, sus navíos sufrieron una fuerte derrota ante una flota española, salvando la vida de milagro él y su sobrino Drake, que le acompañaba. Inglaterra aprovechó la guerra contra España (1585-1604) para lanzar a sus perros del mar contra las posesiones atlánticas de los Austrias; con Hawkins y Drake se distinguió Raleigh, favorito de Isabel I. El capitalismo inglés apoyó fuertemente el corso ofensivo en el Caribe durante este periodo.

En este último tercio del siglo tuvo lugar el acontecimiento más importante de la actividad corsaria contra La Española: el ataque de Drake a Santo Domingo (1586). Francis Drake, quizá el corsario y pirata inglés más importante de su tiempo, atacó las posesiones americanas en una serie de expediciones a lo largo de las dos últimas décadas del siglo XVI. Drake ejerció durante su vida diversos cometidos: negrero, contrabandista, corsario, pirata y almirante. Llegó a La Española con una flota de 18 naves, llevando a cabo el saqueo más importante hasta la fecha y burlando las defensas portuarias al desembarcar 1.000 hombres a unas diez millas de la ciudad. Las escasas defensas no pudieron hacer nada contra los asaltantes, que sometieron la ciudad a un saqueo sistemático durante un mes, expoliando y matando hasta que lograron el rescate buscado. Este ataque de Drake nos ofrece una clara imagen de la situación durante el siglo XVI: una ciudad y una isla mal defendidas y pertrechadas, alejadas de cualquier auxilio inmediato. A continuación, tomó Cartagena de Indias después de una fuerte resistencia; sin embargo, no se atrevió a atacar La Habana, que era el puerto mayor y mejor defendido del Caribe⁸.

Estas acometidas harán reaccionar a las autoridades españolas, que se plantearon la necesidad de una enérgica política de defensa en las Antillas. Un año más tarde, el inglés atacaría Cádiz, destruyendo una veintena de mercantes, lo que retrasaría un año la proyectada invasión de Inglaterra. Fue uno de los líderes de la flota inglesa que se enfrentó a la Gran Armada. Tras el fracaso de la Contraarmada, permaneció en el ostracismo durante un lustro, hasta conseguir aprestar una nueva y última expedición con Hawkins para atacar a las flotas españolas en el Caribe. Este último moriría en un ataque frustrado a Puerto Rico, y Drake, poco después, haría lo propio en su intento de saquear Panamá⁹.

El siglo XVII

A comienzos del siglo, piratas y aventureros franceses e ingleses se instalaron en la isla de Tortuga y en la cercana costa noroccidental de La Española-

(8) CABEZOS ALMENAR, Francisco: «Piratería y corso en La Española: 1550-1650», *Naveg@mérica. Revista Electrónica de la Asociación Española de Americanistas*, núm. 16, 2016; FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española*, Madrid, 1972, t. II, pp. 396-397.

(9) THOMAZI, pp. 135-136.

la, que estaba casi abandonada. Inicialmente se dedicaban a cazar el abundante ganado salvaje para comerciar con sus pieles y su carne, que, siguiendo las costumbres de los nativos, asaban, secaban y ahumaban en barbacoas –llamadas *bucan*, de donde proviene el nombre de «bucaneros»–. Vendían a los navíos estos productos y, en ocasiones, se hacían con algunas embarcaciones. Para algunos investigadores, los bucaneros no eran verdaderos piratas. España los expulsó en 1620, pero una década más tarde volvieron a instalarse. A ellos se les unieron otros piratas para formar los llamados «filibusteros», que se especializaron en el saqueo de poblaciones costeras desguarnecidas. La Tortuga, que cambió de manos en varias ocasiones, fue uno de sus habituales refugios. Jamaica, tras la ocupación británica, fue el otro asentamiento importante de estos piratas, entre los que destacaron figuras como Masvelt, el Olonés y Morgan.

Desde el inicio del siglo asoman nuevos actores en el Caribe: los corsarios holandeses. Se contabilizan 768 navíos que arriban a Cumaná, Araya e Isla Margarita entre 1599 y 1607, en busca de sal para sus importantes pesquerías, ya que se les habían vetado los suministros ibéricos. Al mismo tiempo, comerciaban con los colonos y practicaban el corso y el contrabando. Eran embarcaciones pseudoprivadas apoyadas por los Estados Generales¹⁰. De las actuaciones holandesas habría que destacar el ataque y saqueo parcial de San Juan de Puerto Rico, en 1625, por una potente flota y, solo tres años más tarde, la captura de la flota de la plata de Nueva España, primera y última vez que se produjo un hecho de estas características. La acción la perpetró una armada de 32 velas financiada por la Compañía de las Indias Occidentales y comandada por el almirante holandés Piet Heyn. Esta captura le costó la cabeza al comandante español, el general Benavides Bazán, y el desastre no fue mayor porque los galeones de Tierra Firme fueron alertados y permanecieron en puerto¹¹. De 1624 a 1633 el comercio español caribeño se redujo un 40 por 100 debido a la presión corsaria, principalmente holandesa.

Varias flotas españolas eliminaron asentamientos de extranjeros que amenazaban el tráfico comercial. En 1605, el general Luis Fajardo expulsó a los holandeses asentados en las salinas de Araya; en 1629, el general Fadrique de Toledo hizo lo propio en las islas Nieves y San Cristóbal (Saint Kits and Nevis), donde se habían asentado franceses e ingleses, y en 1632 el general Lope de Hoces desalojó de intrusos la isla de San Martín¹². A mediados de siglo, Holanda, Francia e Inglaterra se instalaron en diversos lugares del Caribe, de modo que el comercio ilegal con los enclaves españoles aumentó consi-

(10) BARRAZUTTI, Roberto: «La guerre de course néerlandaise dans les Antilles au XVII^e siècle», en PLOUVIEZ, David (dir.): *Défense et colonies dans le monde atlantique*. Rennes, 2014; SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, F.J.: *La defensa militar de la Carrera de Indias. La Infantería de Armada y el Tercio de Galeones (1521-1717)*, Madrid, 2015, pp. 379-387.

(11) ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1675)*, Barcelona, 1975, p. 251; HARING, C.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, 1972, pp. 296-298; LYNCH, J.: *Los Austrias (1516-1700)*, pp. 499 y 625.

(12) SAN MARTÍN DE ARTIÑANO, pp. 381-382 y 405-412.

derablemente. España trató de buscar el acuerdo de las naciones europeas para la lucha contra los piratas, pero habrá que esperar a comienzos del siglo XVIII para que se acepte la propuesta española, habida cuenta que hasta entonces el único país verdaderamente perjudicado fue España. La segunda mitad del siglo XVII fue la época dorada de los piratas en el Caribe.

Ante las continuas capturas, y después de muchas dudas, la Corona implantó en 1635 la Armada de Barlovento¹³. Debía proteger a las flotas y al tráfico marítimo español en aguas caribeñas, pero contaba con pocas unidades y, además, su actividad fue irregular, dejando la principal defensa de los intereses españoles en manos de los corsarios. Pero en la corte no estaba bien vista la actividad corsaria, y en 1652 Felipe IV eliminó todas las patentes, tal vez por el comunicado de la Junta de Armadas que consideraba la guerra de corso indigna de la majestad real, y también por la mala experiencia de los ataques berberiscos a nuestras costas mediterráneas, perpetrados por corsarios norteafricanos que navegaban con patente turca¹⁴. La desestabilización del comercio marítimo en el Caribe, como resultado de la conquista inglesa de Jamaica en 1655, aconsejó reimplantar el corso español. En consecuencia, la reina Mariana de Austria emitió el 22 de febrero de 1664 unas ordenanzas específicas para el corso americano. Al mismo tiempo, el consulado sevillano se quejaba a la Corona de las pérdidas acumuladas por los cargadores y exigió ponerles remedio, bien fortificando los enclaves costeros, bien potenciando la Armada de Barlovento¹⁵.

Cromwell envió una importante flota para asentarse en La Española, flota que fue contundentemente rechazada, por lo que, como alternativa, ocupó Jamaica, que se encontraba defendida a duras penas. Poco después, uno de los más famosos piratas, Henry Morgan, saqueó Campeche, Maracaibo y Portobelo, y ocupó, saqueó e incendió Panamá. De 1655 a 1671, corsarios y piratas saquearon 18 ciudades, 4 pueblos y 35 aldeas. Fue el momento álgido del filibusterismo pues, a partir de aquí, el tratado de paz de España con Inglaterra eliminaría la protección que daba a los piratas, que deberán huir, enrolarse en la Armada inglesa o reconvertirse en campesinos. La mayoría regresó a la isla de Tortuga, siendo protegidos de Luis XIV durante un tiempo, para potenciar la defensa de sus asentamientos en la costa noroeste de La Española. Una flota combinada angloespañola expulsó a franceses y filibusteros de esta zona y, como represalia, Luis XIV favoreció la formación de una escuadra francesa financiada por armadores que, apoyada por navíos filibusteros, bajo el mando del barón de Pointis atacó y saqueó Cartagena de Indias en 1697¹⁶. Durante el

(13) TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981.

(14) AGI, Indiferente General, leg. 429, Prohibición de navíos con patente de corso; OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*, Ponferrada, 2015, p. 100.

(15) LUCENA SALMORAL, M.: «Algunas notas sobre el corso español en América durante los siglos XVI al XVIII», en XVII Coloquio de Historia Canario-Americana. Las Palmas, 2006, pp. 1570-1583.

(16) FERNÁNDEZ DURO, pp. 286-296; AGI, MP-Panamá, leg. 1.

reinado de Carlos II (1665-1700), los filibusteros destruyeron o apresaron 250 buques de guerra o comerciales, asolando siete veces Maracaibo y algo menos las demás poblaciones¹⁷.

Las ordenanzas revaluaban el oficio de corsario, tan despreciado anteriormente, señalando que «[a] los marineros de los navíos que salieren de corso les serán reputados los servicios que hubieren, como si los hicieran en mi Armada y flotas de las Indias». La Corona autorizó de nuevo a los gobernadores de asentamientos españoles a emitir patentes de corso, lo que llevaron a cabo los de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo. Durante las últimas décadas salieron de España hacia el Caribe varias pequeñas agrupaciones para la lucha contra el corso, sin apenas modificar el panorama naval. Resumiendo: durante la primera mitad del siglo XVI dominó el corso francés, y durante la segunda, el inglés. En el XVII, primero dominó el corso holandés, y en la segunda mitad, los filibusteros.

El siglo XVIII

La Guerra de Sucesión española fue propicia para el desarrollo del corso, ya que ingleses, holandeses y franceses fueron beligerantes o aliados en el conflicto, y aprovecharon la ocasión para realizar un copioso contrabando con el pretexto de ayudar a uno u otro de los aspirantes al trono español. España, con una Marina bajo mínimos, no podía dar protección a sus flotas de Indias, por lo que necesitó acudir al alquiler de navíos franceses. La mejor prueba de esta penosa situación se dio con motivo de la necesaria expulsión de los escoceses asentados en el Darién, puesto que, ante las grandes dificultades para formar una flota, hubo que acudir al consulado de comercio en busca de recursos para la compra de varias unidades¹⁸. Los gobernadores caribeños se vieron obligados a autorizar el corso, sobre todo en las zonas donde el contrabando era más intenso. Estas fuerzas corsarias españolas eran los principales defensores de los intereses hispánicos en el Caribe. La actividad corsaria fue notable hasta el tratado de Utrecht, de 1713, en las Antillas Mayores y Tierra Firme. En 1710, el gobernador de Puerto Rico aseguraba que 36 naves corsarias con base en Jamaica amenazaban el tráfico mercantil español y francés en aguas caribeñas.

El final del conflicto bélico fue la sentencia de muerte del filibusterismo¹⁹, pero abrió infinitas vías al contrabando organizado por el capitalismo occidental, principalmente inglés, gracias a las concesiones españolas de Utrecht: el «navío de permiso» y el asiento esclavista de la South Sea Company²⁰. Los

(17) THOMAZI, p. 201.

(18) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E.: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, 1982, pp. 387-390.

(19) LUCENA SALMORAL, M.: *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Madrid, 2005, pp. 39-40.

(20) TAPIAS HERRERO, E.: *El almirante López Pintado (1677-1745). El duro camino del éxito en la Carrera de Indias*. Sevilla, 2017, pp. 54-55.

franceses se sintieron también amparados por su amistad con España, aunque esta situación fue enfriándose progresivamente. En cualquier caso, su participación en el comercio exterior del virreinato del Perú alcanzó el 68 por 100, y la mayor parte era ilegal dadas las facilidades de las autoridades del virreinato. Los holandeses siguieron ejerciendo el contrabando tradicional, sin subterfugios. Para paliar este estado de cosas, las autoridades del Caribe se vieron obligadas a seguir dando patentes de corso, además de reclamar el auxilio de la metrópoli.

A partir de 1713, los corsarios españoles (dominicanos, puertorriqueños y de lugares como Isla Margarita) capturaron una media de cinco o seis mercantes por año. En ocasiones se extralimitaron en sus actuaciones, como cuando capturaban cabezas de ganado o indios que utilizaban como esclavos, lo que motivó las denuncias de los gobernadores holandeses de Aruba y Curazao y de su homólogo inglés de Jamaica, quienes, para defenderse de estos ataques, armaron algunas embarcaciones. Muchos corsarios españoles pagaron con su apresamiento, tortura y muerte la represión del contrabando. Todo esto nos demuestra su eficacia; una página de nuestra historia silenciada, o no suficientemente investigada. A los cabecillas de los piratas y a los de nacionalidad española se les ahorcaba, mientras que a los corsarios enemigos se les condenaba a galeras²¹.

En 1714, Felipe V ordenó reagrupar las diferentes Armadas existentes, salvo la de Barlovento y la de Galeras, en una sola Armada Real. Al mismo tiempo, se realizaron varias compras de bajeles y se comenzó la construcción de varias unidades con vistas a disponer de una flota acorde con la importancia de la nación²². En 1718 se promulgaron unas nuevas reglas para el corso que estuvieron en vigor durante toda la primera mitad del siglo²³. Inglaterra y Holanda intentaron poner freno a aquella carrera de aprehensiones en el Caribe ordenada por el secretario de estado Patiño, convocando en 1728 el congreso de Soissons. Allí presentaron sus numerosas quejas, pero no se alcanzó ningún acuerdo ya que no estaban dispuestas a renunciar al comercio con la América española, única forma de solventar el problema. Tras el congreso, ingleses, holandeses y franceses reanudaron el contrabando con mayores bríos, lo que llevó a duros enfrentamientos²⁴.

Al freno del comercio ilegal se sumaron los guardacostas reales que, con unidades de mayor porte, operaban desde los principales puertos del Caribe, y los de las nuevas compañías comerciales, como la Compañía Guipuzcoana de Caracas o la Real Compañía de La Habana²⁵, a las que la Corona encomendó

(21) VICTORIA OJEDA, J.: *La piratería en la América española: siglos XVI al XX. Una transición de intereses*. México, 2003, p. 41.

(22) MERINO NAVARRO, F.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, p. 18.

(23) FERNÁNDEZ DURO, t. VI, p. 331.

(24) LUCENA SALMORAL: «Algunas notas sobre...», p. 1575.

(25) PARCERO TORRE, C.: «Comercio y contrabando en Cuba», en MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.): *El sistema atlántico español (siglos XVII y XVIII)*, Madrid, 2005, pp. 253-270. Durante la primera década de operatividad de la compañía, el contrabando se redujo considerablemente.

la vigilancia de las costas donde realizaban sus explotaciones, convencida de que nadie mejor que ellas controlaría el negocio fraudulento, al defender sus propios intereses. Aumentó entonces la presión sobre el contrabando, hasta el punto de que Inglaterra vio seriamente afectada su economía, por lo que declaró la guerra a España en 1739. Fue la famosa Guerra del Asiento o «de la Oreja de Jenkins», llamada así porque el capitán de un buque contrabandista logró conmover a los diputados de la Cámara de los Comunes exhibiendo la oreja cercenada por el capitán de un guardacostas español. Durante el conflicto bélico, los corsarios españoles hicieron 330 presas inglesas, mientras que los ingleses tomaron 230 españolas; por estas fechas, el comercio británico en la zona era ya superior al español. Tras el fallecimiento de Felipe V, en 1745, su sucesor, Fernando VI, estableció un periodo de paz limitando la concesión de patentes. En 1750 se firmó la paz con Inglaterra, y el marqués de la Ensenada estableció una junta de comerciantes para decidir el futuro de las flotas, ya que los consulados gaditano y mejicano reclamaban su continuidad. Desde el principio de siglo hasta la Guerra del Asiento salieron doce flotas a Nueva España y siete de galeones a Tierra Firme, sin contar los envíos de azogues²⁶. Y, tras la guerra, a pesar de que no todo el gobierno era favorable a su continuación, se permitió que salieran seis flotas a Nueva España; sin embargo, se decidió terminar con las de Tierra Firme. Carlos III promulgó nuevas ordenanzas sobre el corso en 1762, aplicables a las aguas caribeñas²⁷. El tráfico mercantil aumentó gracias a los «navíos de registro»²⁸, que tenían una mayor movilidad, aunque muchos se perdieron por temporales o por ataques de corsarios o de piratas.

Corsarios españoles

Si bien el fenómeno corsario español puede considerarse prácticamente anónimo, aunque está documentada su actividad, se considera oportuno resaltar la figura de un corsario destacado de la época: el puertorriqueño Miguel Enríquez²⁹. Era este un mulato que adquirió un gran capital con la actividad corsaria gracias a la venta de las mercancías apresadas, que en ocasiones precisas podían ser vendidas sin impuestos, aunque esto no era lo regulado. Llegó a acumular una de las mayores fortunas de San Juan, pero su origen le obligó a repartir favores y prebendas entre autoridades y notables que envidiaban su posición y trataban de hacerle caer.

Enríquez debió de comenzar sus actividades hacia 1701, manteniendo a su cargo diferentes embarcaciones, no solo para limpiar aquellas costas de enemigos, sino también para cumplimentar mandamientos de la Corona. Sus

(26) WALKER, G.: *Política española y comercio colonial, 1700-1789*. Barcelona, 1979, apéndice 1.

(27) Archivo Histórico Nacional (AHN), Diversos-Colecciones, leg. 30, n.º 12.

(28) Buques que navegaban con independencia.

(29) LÓPEZ CANTOS, A.: *Miguel Enríquez*. Santo Domingo, 1998.

naves se enfrentaron principalmente a las de los contrabandistas de Jamaica y Curaçao, pero realmente cubrieron todo el Caribe. Con el tiempo se convirtió en un gran armador y tuvo a su servicio varios capitanes franceses y españoles. De 1709 a 1714, sus navíos no dieron tregua a las potencias europeas allí instaladas, capturando cuatro balandras, un bergantín y una fragata de Gran Bretaña; nueve balandras de los Países Bajos y, finalmente, cuatro goletas y un bergantín de Dinamarca. Para realizar estas operaciones dispuso de doce naves a lo largo del periodo. Es preciso señalar que, durante estas operaciones, algunas de sus unidades fueron capturadas por otros corsarios o piratas. En 1712 tenía armadas cinco embarcaciones (un bergantín y cuatro balandras) con 500 hombres. En varias ocasiones, el virrey lo contrató para llevar el «situado»³⁰, así como correos a diferentes lugares caribeños. Capturó una infinidad de naves contrabandistas durante la Guerra de Sucesión y fue condecorado por Felipe V en 1712, además de ser nombrado capitán de mar y guerra, a pesar de que nunca mandó un navío³¹.

Tras la Guerra de Sucesión se reanudó el contrabando, que, como se ha dicho, encontró frente un reforzado curso defensivo. Durante este periodo, los ingleses y franceses tuvieron que dividir sus esfuerzos para terminar con la amenaza de los filibusteros, a quienes previamente habían amparado y que ahora representaban un peligro para sus propias colonias en América. De 1725 a 1731, los corsarios de Enríquez capturaron más de cuarenta embarcaciones, la mayoría británicas. El acoso alcanzó tal punto que se llegó a discutir su amenaza y las posibles represalias en catorce ocasiones en la londinense Cámara de los Comunes. En una de ellas, el almirante Stewart presentaba «el estrago que las embarcaciones de Miguel Enríquez hacen en aquellos mares»³².

Generalidades

Los corsarios españoles se abstuvieron de atacar las plazas y mares ingleses o franceses de Norteamérica, convirtiéndose en una especie de brazo auxiliar de la Marina Real. En la patente o carta partida, el corsario llevaba a bordo la mitad del documento, quedando la otra mitad archivada. Allí se indicaba la persona a la que se le otorgaba, la embarcación con que realizaría el trabajo, la zona donde operaría, la prohibición de ir a lugares pertenecientes a países amigos de España, e incluso el hecho de haber entregado una fianza, como garantía de que el corsario obraría con honestidad. A esta carta se añadía una copia de las Ordenanzas de Corso que regían su actividad. Fue a partir de 1762 cuando se exigió a los armadores o corsarios una fianza de 60.000 reales

(30) Recursos monetarios enviados periódicamente a las poblaciones caribeñas por el virreinato de Nueva España.

(31) AGI, Santo Domingo, leg. 573.

(32) LÓPEZ CANTOS, p. 347.

de vellón para cubrir cualquier daño colateral o actividad no justificada por las Ordenanzas del Corso.

La patente podía concederse a un armador o a un capitán de nave; en el primero de estos casos, el armador podía elegir a los capitanes de sus barcos. La operación de armar una embarcación en corso era muy costosa, ya que implicaba pagar la fianza, comprar o arrendar la nave, dotarla de armamento y munición, equiparla convenientemente y abonar los sueldos de la tripulación. El armador era así el socio capitalista que corría con los gastos, arriesgando parte de su fortuna en una empresa de servicio al rey con la esperanza de obtener a cambio grandes dividendos³³. Habitualmente era una personalidad de la sociedad colonial, como un hacendado, un militar ilustre o un hombre de negocios. La marinería de las embarcaciones corsarias era poco profesional, ya que estaba formada por aventureros, en su mayoría criollos, negros y mulatos, marineros de la navegación de cabotaje, contrabandistas frustrados y desertores de la Armada. La realidad es que ni siquiera los capitanes de los guardacostas reales fueron muy estrictos en preguntar el pasado de quienes se enrolaban; solían recorrer las calles de las poblaciones costeras reclutando «voluntarios forzosos». Más que marineros de la Armada, se buscaba a los soldados desertores, que siempre abundaban, ya que los sueldos de la milicia eran escasos y tardíos. De esta forma, se les brindaba la oportunidad de limpiar su mancha ejerciendo una profesión honorable y hasta lucrativa.

La experiencia demostró que lo más funcional para reprimir el comercio ilegal era emplear naves del mismo tipo y porte que las de los contrabandistas, ya que estos operaban en aguas de escaso calado, muy próximas a la costa, con objeto de pasar desapercibidos. Si los corsarios empleaban buques de gran porte y de mayor calado, les resultaba complicado o imposible aproximarse a sus presas, y mucho menos perseguirlas en zonas costeras. Al igual que los filibusteros, muchos corsarios utilizaban las embarcaciones capturadas a los contrabandistas, que compraban en las subastas. La Corona asimiló toda esta experiencia en las Ordenanzas de 1718, cuando estableció que sus embarcaciones fueran de «300 toneladas abajo, a fin de poseer una mayor ligereza».

Eran embarcaciones ligeras, de poco calado, podían estar impulsadas por una o varias velas, fáciles de arriar y auxiliadas por remos que les permitían maniobrar en caso de ausencia de viento. Las más utilizadas fueron las criollas: balandras, canoas, jabequillos, piraguas..., que podían acompañar a bergantines y jabeques, los cuales actuaban como naves nodriza. Las piraguas grandes, con capacidad para unos veinticinco o treinta hombres, fueron frecuentes entre los corsarios venezolanos. La táctica de los corsarios era la misma que la de los piratas: incitar al enemigo a la rendición. Debían advertir su presencia a la presa disparando sus cañones, a lo que esta debía responder arriando las velas. La visita debía hacerse sin violencia, pero si la nave sospe-

(33) AGI, Indiferente General, leg. 2121, n.º 69; Estado, leg. 2, n.º 47; MP-Ingenios 301, 3; Archivo General de Simancas (AGS), SGU, leg. 7062, 29, patente de corso a Tomás de Arceche en Río Hacha.

chosa de contrabando no se rendía, podía entonces abordarse y declararse luego buena presa.

Al navío apresado se le cerraban las escotillas para llevarlo hasta un puerto español, que solía ser aquel de donde procedía el corsario, a menos que estuviese muy alejado. En caso de que el buque enemigo hubiera quedado inutilizado, se pasaban sus mercancías al buque corsario, en presencia de dos oficiales. Teóricamente, el botín no podía repartirse, ocultarse ni venderse, pues había que entregarlo al intendente o subdelegado del puerto para que diligenciase el proceso correspondiente. El capitán corsario debía rendir un informe, anotando el día, hora y paraje donde había ocurrido el apresamiento, detallando si el capitán enemigo había rehusado arriar las velas al recibir el aviso, si se le había enfrentado y bajo qué bandera, etc. El intendente procedía a examinar la mercancía capturada, comprobando si había bienes pertenecientes a españoles o a súbditos de países amigos, en cuyo caso debía restituírselos, y luego, si procedía, la declaraba buena presa³⁴.

La mercancía se vendía en pública subasta, al igual que el buque y el armamento. El dinero recaudado se depositaba por un tiempo, en espera de que surgieran posibles reclamaciones. Finalmente, se procedía a entregar su parte de la presa a los corsarios. Estos debían pagar a la Corona los derechos por las ventas, como cualquier particular. El procedimiento era muy lento, y los armadores se quejaron continuamente.

Conclusión

La actividad corsaria española, que no ha sido suficientemente investigada, fue esencial en aguas del Caribe, ya que la debilidad de la marina de guerra durante amplios periodos no permitió dar protección a los numerosos enclaves españoles ni al tráfico mercantil nacional; fue un corso claramente defensivo. Las autoridades locales jugaron un doble papel pues, mientras que la mayoría concedían patentes de corso para proteger sus costas del acoso de piratas y fuerzas enemigas, así como del contrabando, otras no solo no luchaban contra el comercio ilegal, sino que colaboraban en sus operaciones para lucrarse, y no fueron pocos los condenados por prácticas fraudulentas³⁵. Patiño impulsó la represión del contrabando, lo que incrementó la tensión en la zona y provocó la Guerra del Asiento con Gran Bretaña. Durante el conflicto bélico se produjo una de las derrotas británicas más importantes de la historia, al fracasar Vernon en su tentativa de conquista de Cartagena de Indias, llave del mercado con Sudamérica. En cualquier caso, tras la destrucción de Portobelo, apenas defendida, se suprimieron las flotas a Tierra Firme, mientras que, ante el inte-

(34) AHN, Diversos-Colecciones, leg. 30, n.ºs 6, 8 y 12, normas de Felipe V sobre el corso y las malas presas; AGI, Consulados, leg. 52, ordenanzas de 1778 prescribiendo las reglas con que se ha de hacer el corso de particulares contra enemigos de la Corona.

(35) AGI, Contratación, leg. 5102, Carta del general López Pintado a Patiño explicando lo sucedido con los oficiales reales y el gobernador de Cartagena; TAPIAS HERRERO, pp. 254-255.

rés de los consulados gaditano y mejicano, todavía salieron seis flotas a Nueva España. Finalizó el siglo con el nuevo marco de la libertad de comercio y el telón de fondo de la independencia norteamericana.

Bibliografía adicional

- ALCEDO Y HERRERA, D.: *Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa a la América española desde el siglo XVI al XVIII*. Madrid, 1883.
- BUTEL, Paul: *Les Caraïbes au temps des filibustiers*. Aubier Montaigne, París, 1982.
- GONZÁLEZ DE VEGA, Gerardo: *Mar brava. Historias de corsarios, piratas y negreros españoles*. Miraguano, Madrid, 2013.
- GOSLINGA, C.: *Los holandeses en el Caribe*. La Habana, 1983.
- MOYA PONS, Frank: *Historia colonial de Santo Domingo*. Universidad Católica Madre y Maestra, Santiago de los Caballeros (República Dominicana), 1974.
- ZAMBRANO PÉREZ, M: «Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe (1550-1650)», *Historia Caribe*, vol. IV, núm. 12. Barranquilla (Colombia), 2007, pp. 23-56.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

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

IMPORTE ANUAL (AÑO 2018)

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

CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2018)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

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

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

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

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

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

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

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

Protección de datos de carácter personal.

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

PORTUGAL Y ESPAÑA EN LA MAR DURANTE LA GRAN GUERRA

Augusto A. ALVES SALGADO
Capitán de Mar e Guerra
Miguel CASTRO BRANDÃO
Máster en Historia y Patrimonio

Resumen

A principios del siglo xx, la implantación de la República en Portugal empeoró las relaciones de este país con España. Esta desconfianza se agravó debido al apoyo prestado a esta por Gran Bretaña para reconstruir su Armada, lo que le permitió tener medios navales muy superiores a los portugueses. Y, cuando Portugal entró en la Gran Guerra en el bando aliado, la idea de que España estaría apoyando, más o menos discretamente, a las Potencias Centrales acentuó la desconfianza y las divergencias. Este artículo trata de mostrar cómo Portugal vio a España en la mar durante este conflicto mundial.

Palabras clave: Portugal, España, Gran Guerra, *U-Boote*, Guerra Naval

Abstract

With the implantation of the Republic in Portugal, at the beginning of the twentieth century the relations with Spain deteriorated. This mistrust was aggravated by the support that Britain gave Spain to rebuild its Armada, allowing it to have a far superior navy than the Portuguese. And when Portugal entered the Great War on the side of the Allies, the suspicions that Spain was supporting, more or less discreetly, the Central Powers, sharpened the mistrust. This article tries to show how Portugal saw Spain at sea during this world conflict.

Keywords: Portugal, Spain, Great War, U-Boats, Naval Warfare

Relaciones entre Portugal y España

DESDE la creación de la República en Portugal, el 5 de octubre de 1910, el rey de España Alfonso XIII dio su apoyo, más o menos declarado, a los monárquicos que se refugiaron en su país. Las incursiones monárquicas realizadas en Portugal desde España en 1911 y 1912, son mues-

tra de ello y provocaron que Portugal mantuviese durante muchos años el miedo a una invasión española. Este deseo de anexionarse Portugal se agudizó en octubre de 1914, y solamente lo impidió la oposición de Inglaterra y Francia¹. Y esta fue la sensación que sintió el almirante inglés De Salis en su visita a Lisboa de abril de 1916. Según él, los oficiales de la Armada portuguesa temían un ataque español, especialmente por parte de uno de los nuevos acorazados de la clase España, armado con piezas de 12 pulgadas (305 mm). Un barco con piezas de ese calibre podría alcanzar el arsenal de la Armada sin tener que traspasar la barra de Lisboa².

Para tratar de evitar un ataque a Lisboa, durante el siglo XIX, y desde las invasiones francesas, el sistema de defensa costera de la capital se asoció con el campo atrincherado de Lisboa. Esta fue la noción central de toda la política militar nacional entre 1852 y 1914. Dentro de este concepto, una de las principales misiones de la Armada, en ese siglo XIX y principios del siguiente, fue completar las defensas de Lisboa junto al mar. Fue el concepto de la «escuadra fortaleza», que llevó a la compra del acorazado de defensa costera *Vasco da Gama*³. Este fue el único barco de la Armada que podría denominarse crucero, aunque en realidad era un barco de defensa costera con deficiencias importantes como buque oceánico. Su artillería y protección resultaban obsoletas para los estándares de la Gran Guerra. Antes del comienzo de esta, Portugal adquirirá su primer submarino: el *Espadarte*, que fue el primer sumergible operativo en la península ibérica.

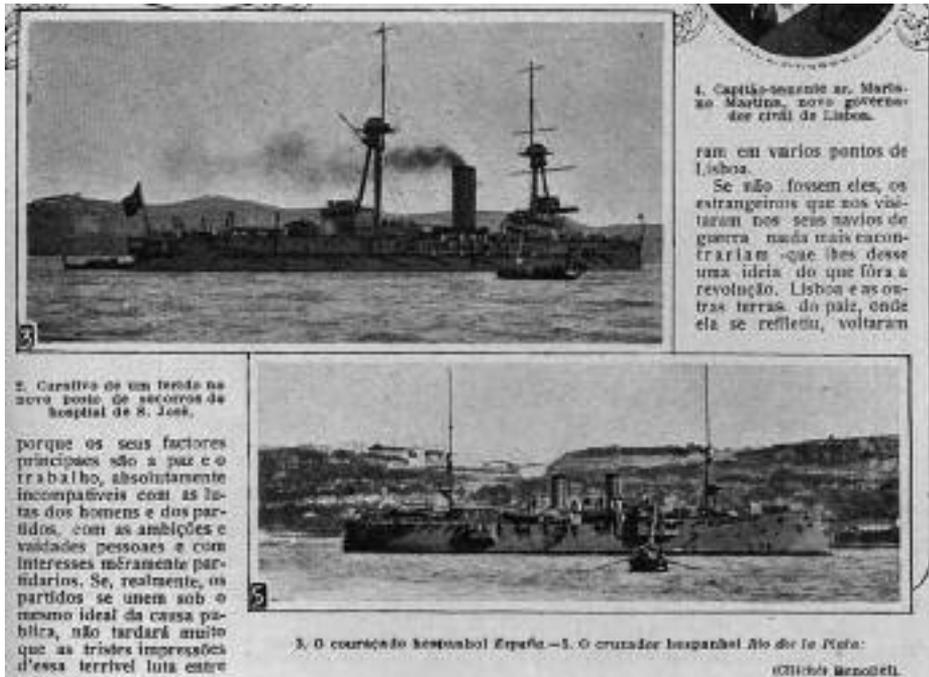
Ante la posibilidad de que un escuadrón enemigo bloqueara el Tajo, el «plan» era que el «viejo aliado» de Portugal, Inglaterra, enviase una fuerza naval. Sin embargo, desde el establecimiento de la República, para los políticos de Lisboa era notorio el distanciamiento de Gran Bretaña, la cual tardó, por ejemplo, alrededor de un año en reconocer el nuevo régimen, al que trató con evidente desdén, sin darle el apoyo que antes era normal. Y así, la República pidió repetidamente a Londres que abriese créditos y concediese apoyo técnico para lanzar un programa de construcción naval, pero la respuesta siempre fue negativa. Por el contrario, en estos años Inglaterra apoyó con importantes medios el programa naval de España, que pasó por la modernización de varios astilleros y permitió a esta fabricar los acorazados de la clase España en arsenales locales. El *España*, el buque más poderoso de la Península, triplicaba la capacidad del portugués *Almirante Reis*⁴.

(1) PONCE MARRERO, Francisco Javier: *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918: estrategia y diplomacia*. Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas, 2006, pp. 95-96.

(2) National Archives-Kew (NA-PRO), ADM137-1203, «Relatório do Alm. De Salis de 12 Maio 1916».

(3) Entró en servicio el 20 de junio de 1876, con 3.100 t de desplazamiento y una protección reducida. Tenía como armamento principal dos anticuadas piezas de 203 mm, con un rango reducido. Se modernizó en los astilleros italianos a principios del siglo XX, y su velocidad quedó en 15,5 nudos.

(4) El *España* entró en servicio en octubre de 1913. Desplazaba 15.452 t, montaba 8 piezas de 305 mm y 20 de 102 mm y su protección llegaba a los 203 mm en la línea de



Noticias de barcos españoles en Lisboa después de la revolución de mayo de 1915 (*Ilustração Portuguesa*, núm. 484, 31 de mayo de 1915)

Este acercamiento a España, antes de 1914, obedeció a que Inglaterra tenía como objetivo evitar a todo trance que Alemania obtuviese puertos fuera del Mar del Norte que le permitieran tener libre acceso al océano. Y España era una de las posibilidades, especialmente sus islas Canarias o la costa norte de su protectorado marroquí. Londres propuso a Madrid un entendimiento simple: estaba dispuesto a apoyar las pretensiones españolas en Marruecos y a reconstruir la Escuadra, destruida en 1898. El precio consistía en garantizar que no se otorgaría concesión alguna a una potencia extranjera para instalaciones navales en las islas Canarias u otras zonas del litoral español sin la aprobación previa del Reino Unido. España aceptó, comenzó su expansión en Marruecos con luz verde de Francia e Inglaterra, y rehízo la industria naval con apoyo británico⁵.

Esta tensión con España se siente más tras el golpe de Estado del 14 de mayo de 1915, cuando el Partido Democrático de Afonso Costa instauró por la fuerza un gobierno presidido por Pimenta de Castro. Esta revuelta causó cien

flotación. El *Almirante Reis*, el mejor crucero portugués, era de 1898, con 4.253 t, 4 piezas de 152 mm y 8 de 120 mm, y una protección máxima de 110 milímetros.

(5) TELO, António José, y SALGADO, Augusto: *A Grande Guerra no Atlântico Português*, vol. I. Fronteira do Caos, Oporto, 2018.

muerdos y mil heridos. La situación era tan grave que los embajadores de Inglaterra, Francia y España enviaron telegramas a sus capitales dando cuenta de la retirada incontrolada de la ciudad y solicitando el envío urgente de fuerzas militares para proteger a sus comunidades. Sin embargo, aunque el gobierno revolucionario no pudo detener el saqueo, que duró tres días, dio órdenes estrictas de no atentar contra propiedades extranjeras, lo que en esencia se obedeció.

España dudó en intervenir militarmente, lo que tendría grandes repercusiones en una Europa en guerra, así que decidió limitarse a enviar una fuerza naval importante. La formaron el acorazado *España*, el crucero *Río de la Plata* y los torpederos núm. 3 y núm. 5, que llegaron el 18 de mayo. La llegada de esta poderosa fuerza española a Lisboa calmó la revuelta y detuvo el saqueo. Francia y Gran Bretaña respondieron enviando sendos cruceros, los cuales llegaron a Lisboa casi al mismo tiempo que los buques españoles, en gran medida para tratar de evitar una intervención mayor de estos. Todos desembarcaron fuerzas con el pretexto de proteger sus legaciones, ante la pasividad de las autoridades. Como no hubo ataques contra las embajadas extranjeras, tras algún tiempo las fuerzas desembarcadas regresaron a sus buques y zarparon del Tajo. El episodio sirvió para recordar que, en poco más de un día y de forma improvisada, España podía enviar al Tajo una fuerza naval mucho más potente que toda la Armada portuguesa. Los periódicos locales, sin embargo, subrayaron que el acorazado *España* estuvo al alcance de los torpedos del pequeño submarino *Espadarte*, que podría haberlo hundido...

El bloqueo inglés

Cuando comenzó la guerra, la lógica del comercio mundial cambió por completo. Gran Bretaña dominaba los mares y utilizó la navegación internacional como una de sus principales bazas para ganarla. En pocos meses, el sistema estaba a punto. Los barcos que no tuviesen autorización para navegar, concedida en cualquier consulado británico del mundo, podrían ser incautados. Además, la Marina Real británica controlaría las mercancías transportadas, para verificar que correspondían a las previstas en la autorización.

Este fue el principal instrumento británico para presionar a los no beligerantes. Solamente los neutrales podrían recibir el mínimo para su suministro normal, sin crear reservas ni poder reexportar los productos a las Potencias Centrales. El control del comercio fue particularmente fuerte en aguas de naciones neutrales limítrofes con las de algún país enemigo, como los Países Bajos o Dinamarca. Sin embargo, este control también fue muy estrecho en Portugal, debido en gran parte a su condición fronteriza con España. Inglaterra, como decíamos, no permitía que los neutrales constituyeran reservas, para mantenerlos siempre dependientes de sus compromisos, y ejercía mayor o menor presión sobre este punto esencial, para obtener compensaciones en otros ámbitos.

Durante la guerra, Portugal diversificó sus socios comerciales y, por tanto, el destino de sus exportaciones, al no depender tanto de Inglaterra, que lo trata-

ba exactamente igual que al resto de sus aliados. Estas restricciones no significaban desconfianza por parte del gobierno portugués, sino que apuntaban a la posible utilización de intermediarios portugueses por parte de los compradores españoles. Es decir, España fue objeto de fuertes restricciones comerciales⁶.

Para llevar a cabo el innovador «bloqueo a distancia» y asegurar, al mismo tiempo, que las líneas marítimas permaneciesen abiertas, al comienzo de la guerra los ingleses dividieron el Atlántico en zonas, destinando a cada una de ellas una agrupación de cruceros ya obsoletos, pero perfectamente capaces de bloquear posibles operaciones. También tenían la misión de buscar cualquier barco alemán que permaneciese en la mar. En el Atlántico central operarán dos de esas fuerzas de cruceros: la núm. 9 y la núm. 5⁷, al día siguiente de la declaración de guerra, al norte y al sur de Madeira⁸. Cubrían las derrotas provenientes del Atlántico sur⁹.

Los cruceros de la Fuerza núm. 9, al comienzo del conflicto, utilizaron como base de apoyo principal el puerto de Funchal¹⁰, pero también Lisboa, Horta y, por supuesto, Gibraltar. Desde estos puertos, los barcos ingleses vigilaban de cerca a los alemanes que hubieran podido refugiarse en puertos neutrales, especialmente en Funchal y las Canarias¹¹. Los cruceros de la Fuerza núm. 5 tuvieron su base en Mindelo (Cabo Verde), donde se estacionaron a partir del 14 de agosto¹². El 9 de noviembre de 1914, las zonas fueron alteradas, siendo Canarias responsabilidad de la núm. 9¹³. En estas islas, buques alemanes armados y otros de reabastecimiento de combustible, ante la muy permisiva actitud de las autoridades españolas¹⁴, apoyaron a los corsarios que, procedentes de Alemania, operaban en esta importante zona¹⁵.

Sin embargo, a pesar del bloqueo marítimo llevado a cabo por británicos y alemanes, continuaba el contrabando «tradicional» entre naciones, como el proverbialmente existente entre Portugal y España¹⁶. Y si en aquel había

(6) NA-PRO, ADM137-2783, telegrama 5473/17, 18 enero 1016.

(7) Las fuerzas inglesas también estaban designadas por la letra del área de patrulla, surgiendo por eso identificaciones como «Fuerza I» o «Fuerza D». Informalmente, la primera también fue conocida como «Tagus Patrol» y, más tarde, como «Canary Islands Patrol».

(8) (*Diary*) By George H.J. Hanks, S.B.A. (*Sick Berth Attendant*), <http://www.vlib.us/medical/hanks/diary.htm>, consultada el 2 de enero de 2018.

(9) PONCE MARRERO, pp. 166-169.

(10) NA-PRO, ADM137-1204.

(11) PONCE MARRERO, F.J.: «El bloqueo aliado y el control de la navegación en Canarias durante la Primera Guerra Mundial», *Vegueta*, núm. 0. Mayo 1992, pp. 137-148.

(12) PONCE MARRERO, 2006, p. 169.

(13) *Ibíd.*, p. 173.

(14) El mismo cónsul portugués en Las Palmas escribió a sus superiores afirmando que las autoridades españolas de Canarias eran germanófilas. Biblioteca Central da Marinha-Arquivo Histórico (BCM-AH), núcleo 320, 21 diciembre 1916.

(15) Para más pormenores sobre el papel de las Canarias durante la Gran Guerra, véase PONCE MARRERO, 2006.

(16) Sobre el contrabando entre Portugal y España, véase CASTRO BRANDÃO, Miguel: (*Con*)*Viver com o inimigo. A atividade submarina alemã durante a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Interações na costa de Esposende* (tesis de fin de máster). Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015.

pocos germanófilos –lo importante para algunos era «hacer negocios», independientemente de la política–, en esta la situación era más complicada, pues el país estaba francamente dividido. Este tipo de operaciones sobre el terreno, tan bien organizadas como cumplidamente equipadas, siempre plantean un problema importante para los investigadores, independientemente del país, lugar o medios que utilicen, por cuanto muy rara vez dejan rastro en las fuentes oficiales. En otras palabras, por lo general no hay fuentes documentales en que apoyar su análisis, lo que hace su estudio muy difícil.

Entre Portugal y España existía principalmente el problema del envío de grandes cantidades de gasolina y petróleo, especialmente del primero a la segunda. Esta actividad se produjo debido a la débil vigilancia que Portugal mantuvo a lo largo de sus fronteras, especialmente en la frontera norte y en la de Trás-os-Montes¹⁷, pero también en las inmediaciones de Vila Real de Santo António¹⁸. Aunque esos productos podrían tener como destino final la población española, se sospechaba que parte se destinaría a abastecer los submarinos alemanes. La entrega de combustible a Alemania, según los servicios de información, la hacían arrastreros españoles¹⁹, que actuaban con gran libertad habida cuenta el buen conocimiento que tenían de la forma en que operaban las autoridades portuguesas²⁰.

Por ejemplo, las autoridades portuguesas no entendieron por qué, en un momento dado del verano de 1918, un arrastrero español había permanecido cuatro días en la entrada de la barra del Duero²¹. Sin embargo, la Armada portuguesa, en enero de ese mismo año, había ordenado a los buques pesqueros españoles evitar arribadas o fondeos sin previo aviso. Según Lisboa, los tripulantes españoles, sabiendo la manera descuidada e imperfecta con que los portugueses realizaban las acciones de vigilancia, utilizaban estos momentos para introducir alemanes en el territorio nacional, adquirir suministros o conseguir información sobre las defensas de los puertos nacionales, especialmente en Leixões, Viana do Castelo, Vila do Conde, etc. Lisboa sospechaba que uno de los principales objetivos de estas «visitas» era conocer la nueva base de patrulleros franceses instalada en Leixões²².

En cuanto al contrabando de combustible, bien fuese para exclusivo abastecimiento español, bien para abastecer a los submarinos, supuso un problema serio que los ingleses tuvieron que encarar. Sospechaban que el contrabando de productos petrolíferos lo llevaría a cabo directamente la empresa Vaccum Oil²³, que tenía el monopolio del suministro a Portugal. Sin embargo, su director para Portugal era inglés, y su representante en Oporto, francés, y ambos se aseguraron de que las ventas se llevasen a cabo legalmente. Pero la verdad es

(17) BCM-AH, núcleo 320, nota 42, 21 abril 1916.

(18) BCM-AH, núcleo 320, nota 250, 17 agosto 1917.

(19) NA-PRO, ADM137-709.

(20) BCM-AH, núcleo 224-537, nota 254, 22 enero 1918.

(21) BCM-AH, núcleo 320, nota 592, 29 agosto 1918.

(22) BCM-AH, núcleo 224, nota 537, 22 enero 1918.

(23) BCM-AH, núcleo 320, nota 250, 17 agosto 1917.

que había varios veleros y vapores portugueses cruzando entre Lisboa y la costa de Marruecos, en particular con destino a Tánger²⁴.

Sin embargo, había otras connivencias. En el verano de 1915, incluso antes de que Portugal entrase en el conflicto, el vicecónsul inglés en Alicante informó a sus superiores del intento de los alemanes de convencer al capitán del velero estadounidense *Hieronymous* para que transportase combustible a los *U-Boote*. Pero eso podría ser un señuelo, y este contrabando habría continuado –asómbrense– en el velero inglés *Charlevoix*, que había zarpado para La Habana con una carga declarada de azulejos²⁵.

El apoyo a los U-Boote y a los corsarios alemanes

Al comienzo de la guerra, nadie creía que los U-Boote tuvieran gran autonomía, por lo que los periodistas inventaron que eran transportados en el interior de navíos neutrales. Como ya hemos mencionado, la otra alternativa era que se abastecieran de combustible y otros suministros imprescindibles procedentes de buques neutrales, incluidos los de bandera portuguesa o española²⁶. También hubo sospechas sobre barcos de otras naciones que podrían estar involucrados en estas acciones²⁷. Para que las marinas aliadas mantuvieran una vigilancia especial sobre estos buques, los servicios británicos de información enviaban periódicamente²⁸ a sus aliados relaciones de los buques sospechosos de estar involucrados en este tipo de operaciones. En una de estas recopilaciones encontramos los siguientes barcos españoles como sospechosos de abastecer a los U-Boote: *Andrés Roca*, *Montserrat*, *Noya*, *Manuel*²⁹, *Antonio López*, *Bella Aurora*, *Miguel* (después *Donostia*), *Infanta Isabel de Borbón*, *Lando* y *Plencia*³⁰. Curiosamente, en esta compilación no está el *Triana*, de la empresa Ibarra, que en febrero de 1918 fue denunciado a Portugal como sospechoso de suministrar combustible a los submarinos alemanes entre Cabo Mondego y las islas Berlengas³¹.

En cuanto a las compañías navieras, el Almirantazgo británico identificó durante la guerra a varias sospechosas de estar involucradas en el suministro a submarinos alemanes o en el contrabando con Alemania. Entre ellas se encontraba la *Isleña Marítima*, por participar en el suministro de combustible a los U-Boote en su derrota entre Alicante y Palma de Mallorca³². En el norte de

(24) NA-PRO, ADM137-4212.

(25) NA-PRO, ADM137-4212.

(26) BCM-AH, caja 346, 8 junio 1915.

(27) BCM-AH, núcleo 224-537, nota 269, 1 febrero 1918.

(28) NA-PRO, ADM137-4206.

(29) Hay una referencia a un barco de nombre *Manuel Calvo*, pero debe de ser otro. BCM-AH, núcleo 320, nota 606, 3 octubre 1918.

(30) NA-PRO, ADM137-4206.

(31) BCM-AH, núcleo 320, nota 61, 16 febrero 1918.

(32) NA-PRO, ADM137-4212.



Así vieron los franceses, en su momento, el apoyo dado por los pescadores españoles a los submarinos alemanes (*Le Miroir*, núm. 105, 28 de noviembre de 1915)

España hubo varias empresas más con conexiones en Alemania. Los británicos identificaron las siguientes: Actividad, Bilbaína de Navegación y Unión. Pero había otros, no conectados a la navegación comercial. Por ejemplo, un submarino alemán habría regresado a Zeebrugge con mineral de hierro proveniente de las siguientes firmas con sede en Bilbao: Sociedad Anónima Minas de Cala, Compañía de Arragola y Pepita de Galdámez. En noviembre de 1917, otro submarino habría recibido explosivos de la Sociedad Anónima Española de Dinamita³³.

Para tratar de limitar el movimiento de alimentos no autorizados, a mediados de 1917 el gobierno español incluso prohibió cualquier exportación de este tipo de mercancías a Portugal, Inglaterra o Francia. Pero, pese a esta medida, su contrabando permaneció inalterable hasta el final de la guerra³⁴.

Con respecto al apoyo directo a los U-Boote en el Atlántico portugués, se montaron una serie de acciones en las que «no se distinguían fronteras». A menudo se sospechaba que se estaban produciendo operaciones de suministro en aguas españolas o portuguesas, con la participación de ciudadanos de ambas naciones. Además del conocido apoyo español al submarino U-21 en abril de 1915³⁵, hasta el final de la guerra se seguirá sospechando que los submarinos alemanes fueron reabastecidos, generalmente por buques procedentes de los puertos de Cádiz y Huelva, en el sur, y Vigo y Bilbao³⁶, en el norte. En relación con esta última zona existen referencias sobre los pesqueros *Bernabé* y *Santiago*, en aguas de Bilbao, mientras que en el área de Vigo

(33) *Ibidem*.

(34) BCM-AH, núcleo 419, nota 185, 17 junio 1917.

(35) GRAY, Edwyn A.: *The killing time. The German U-Boats, 1914-1918*, Pan Books Ltd, Londres y Sídney, 1972, pp. 95-97, y GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo, y AUBERT, Paul: *Nidos de espías. España, Francia y la Primera Guerra Mundial, 1914-1919*, Alianza Editorial, Madrid, 2014, pp. 116-117.

(36) INSO, Jaime Correia do: *A Marinha Portuguesa na Grande Guerra*, Edições Culturais da Marinha, Lisboa, 2006, p. 56; PAZOS, Lino J.: *Submarinos al acecho. Guerra submarina en Finisterre*, Damaré Edicións, Pontevedra, 2008; TOJO RAMALLO, José Antonio, y TOJO GONZÁLEZ, Sergio: *Cazadores de barcos*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2008.

las sospechas recaían en un tal Antonio Soares, de Villanueva de Arosa, que suministraba al barco alemán SS *Cap Arcona*, todos los días, tres cabezas de ganado, dos cajas de conservas y otros alimentos, suministros que, cada dos días, eran transferidos a los submarinos que se atracaban a este buque³⁷. En la costa portuguesa y en la española se producían estas situaciones de intercambio de suministros entre buques españoles y submarinos alemanes, según declararon los propios pescadores de La Guardia, Bayona y Vigo. Los pesqueros entregaban pescado, y los U-Boote pagaban en tabaco o dinero³⁸. La gran dificultad en estos casos era percibir si eran situaciones fortuitas o si existía una organización.

Las Canarias fueron también una base muy activa para este tipo de operaciones³⁹, no solo en sus remotas islas, sino también a través de los barcos alemanes refugiados allí. Estos suministros también se podían hacer a través de pequeños veleros españoles, que pasaban más fácilmente inadvertidos para los patrulleros ingleses. Por ejemplo, en algún momento las sospechas recayeron sobre el velero *Alberto*, registrado en Las Palmas. Por lo general, permanecía durante grandes periodos en la bahía de Maspalomas y, después, suministraba repostaje a los submarinos alemanes. En este entorno sospechoso, un barco inglés informó de que también había visto en las islas Salvajes un buque español (solo identificado por el número, LP 386) descargando grandes fardos en la Salvaje Grande. Pero no pudo obtener más información⁴⁰.

Otras ciudades españolas y portuguesas fueron consideradas también sospechosas de ser fuentes del suministro de submarinos. Poco después del caso del U-21, pudo haberse producido un grave incidente diplomático entre Portugal e Inglaterra de resultas del apresamiento del velero portugués *Laura* en junio de 1915. Según los ingleses, este velero pertenecía a una empresa alemana, tenía un patrón alemán y había zarpado de Lagos con suministros y combustible para los submarinos alemanes⁴¹. Curiosamente, alrededor de un mes después de ser apresado por el crucero británico HMS *Pelorus*, los servicios ingleses de inteligencia en Madrid informaron a su Almirantazgo de que dicho velero había atracado en Huelva, y sospechaban que, de nuevo, transportando petróleo. También sospechaban que, aunque el capitán era portugués, la tripulación era alemana y había un equipo radio escondido a bordo. Vigilado estrechamente a ambos lados de la frontera, aparentemente el barco se limitaba a transportar fosfatos entre Riotinto (Huelva) y Vila Real de Santo António, y su tripulación era enteramente portuguesa⁴².

Otro acaecimiento fue el de la goleta española *Juanina*. Inspeccionada por barcos portugueses tras fondear en las inmediaciones de Cascaes, resultó que en su dotación faltaban cuatro hombres, además de que se encontraron a

(37) NA-PRO, ADM137-4099, y BCM-AH, núcleo 419, nota 185, 17 junio 1917.

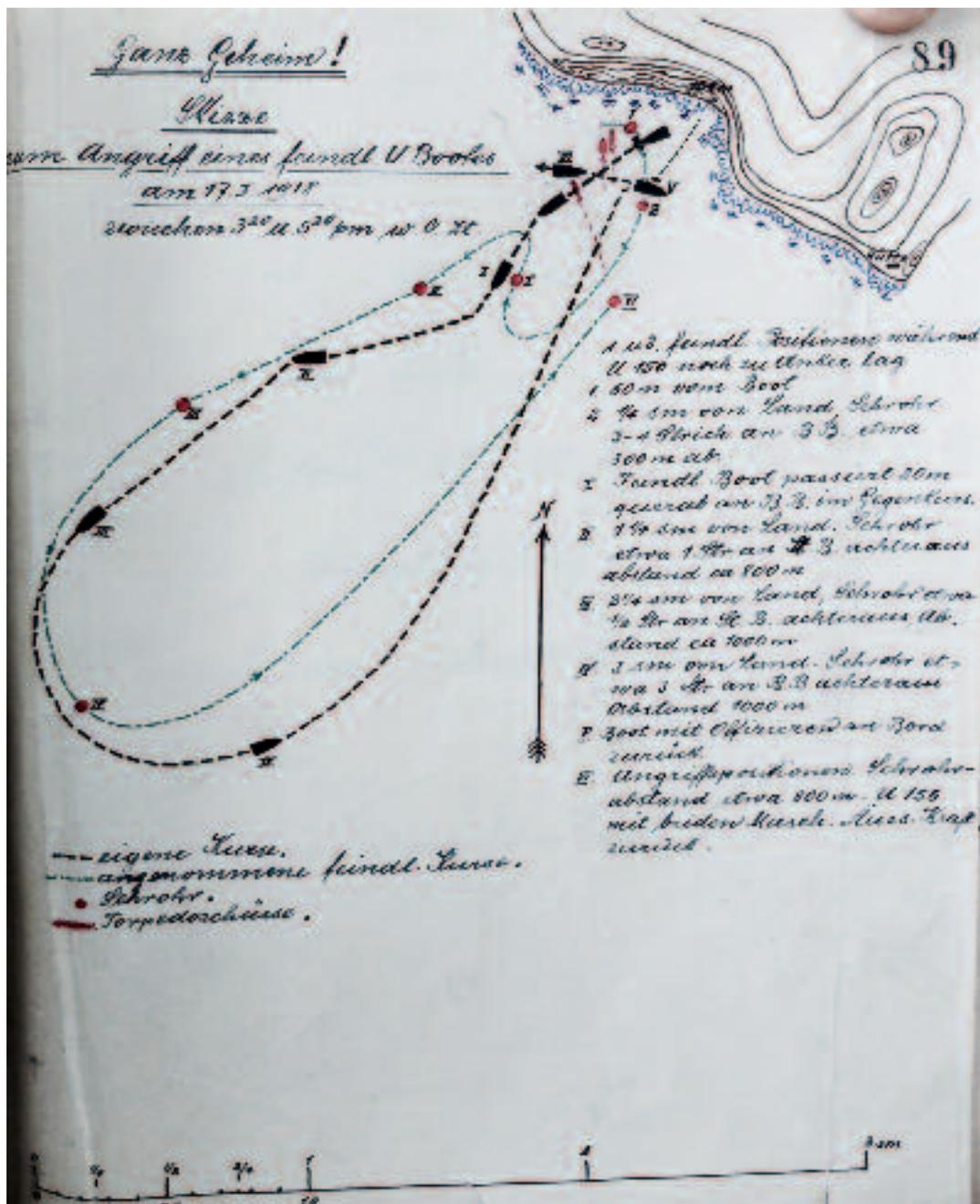
(38) NA-PRO, ADM137-4100.

(39) PONCE MARRERO, 1992.

(40) BCM-AH, caja 346, oficio n.º 3, 13 julio 1915.

(41) NA-PRO, ADM137-4099.

(42) NA-PRO, ADM137-4212.



Esquema del episodio ocurrido en la isla de El Hierro, en enero de 1918, entre el U-156 y el E-48 como se indica en el diario de guerra del primero (colección particular)

bordo muchas latas de gasolina vacías. Las disculpas presentadas por el patrón de la nave fueron insuficientes para librarlo de la sospecha de estar involucrado en actividades de apoyo a los submarinos alemanes⁴³. La pregunta surge casi por sí sola: ¿por qué los buques españoles llegaron a una zona tan patrullada cuando podían operar en zonas más remotas, como la costa de Galicia?⁴⁴

También fueron detectados algunos barcos daneses con cajas de latas de sardinas de la casa Feu Hermanos, que también poseía fábricas en Portimão y Olho. Este material fue apresado por los ingleses, a pesar de ir consignado a puertos daneses⁴⁵. En el Algarve, las autoridades británicas refirieron repetidamente que había fábricas de conservas en manos alemanas, a veces con adornos en la tapa portugueses o españoles. En el verano de 1917 surgieron sospechas idénticas en relación con una fábrica de conservas en Albufeira, cuyo propietario poseía varios barcos pequeños, además de un pequeño vapor llamado *Chiarro*⁴⁶.

Como ya se ha mencionado, también hubo grandes sospechas de que en el archipiélago canario se diese apoyo a fuerzas navales alemanas –buques de superficie y submarinos⁴⁷–. Incluso hubo varias quejas de que los barcos que estaban allí refugiados pasaban información a los submarinos que pasaban por sus aguas mediante señales luminosas⁴⁸. Por ejemplo, la tripulación de uno de los barcos hundidos por los submarinos a finales de 1916⁴⁹ informó de que los alemanes conocían los movimientos de los buques mercantes. El cónsul portugués en Las Palmas comunicó a Lisboa que en uno de los barcos alemanes, en el Puerto de La Luz, había dos marineros enfermos que habían sido desembarcados de un submarino⁵⁰. Sin embargo, la falta de medios de vigilancia de la Armada española permitió en ocasiones a los submarinos alemanes utilizar las zonas más apartadas del archipiélago para diversas acciones. Esto es lo que ocurrió a principios de 1918, cuando dos submarinos alemanes, el U-156 y el U-157, ambos con cierta capacidad de carga, fueron enviados a la bahía de Naos, al sur de El Hierro, para recoger un cargamento de volframio que había llegado en un barco español fletado en el País Vasco. La capacidad de los británicos para captar y descifrar los mensajes alemanes les permitió no solo interceptar al velero *Erri Bero*, que transportaba el mineral, sino también enviar dos submarinos ingleses para tratar de hundir a los dos U-Boote enemigos. En el sitio solo se encontró al U-156, que había fondeado a 400 metros de tierra parrealizar alguna reparación en sus motores. El submarino inglés E-48 fue

(43) BCM-AH, núcleo 320, nota 265, 2 septiembre 1917.

(44) NA-PRO, ADM137-4100.

(45) NIELSEN, Enrique, y COPEIRO, Jesus: *Huelva en la I Guerra Mundial (1914-1918)*. Editorial Niebla, Huelva, 2017, pp. 219-221.

(46) BCM-AH, núcleo 419, nota 185, 17 junio 1917.

(47) SHM Vincennes-BB12_Dez16, y PONCE MARRERO, F.J.: «Commerce Warfare in the East Central Atlantic during the First World War: German submarines around Canary Islands, 1916-1918», *The Mariner's Mirror* 100:3. Agosto 2014, pp. 335-348.

(48) PONCE MARRERO, 2006, pp. 255-256.

(49) ÍDEM, 2014.

(50) BCM-AH, núcleo 320, acepta el cambio de notas enviadas con una nota confidencial s/n de 20 de diciembre de 1916.

avistado cuando estaba muy cerca del U-Boot; y, a pesar de haber disparado el último sus armas, mientras levaba el ancla vio con horror cómo las estelas de tres torpedos se dirigían hacia él. Gracias a su rápida reacción, dos de los torpedos explotaron en tierra, pero el tercero lo alcanzó, si bien, afortunadamente para él, no explotó. En este episodio, por suerte, solo falleció un marinero del submarino alemán, y otros dos, finalmente, consiguieron ganar la orilla.

Es curioso encontrar a portugueses involucrados en estas acciones de espionaje; en las islas Canarias⁵¹ fueron identificados Alexandre dos Santos y Francisco Gonçalves. En el norte, los servicios de inteligencia informaban sobre portugueses que visitaban a amigos fronterizos, en particular cuando sabían que estaban con alemanes o sospechaban que apoyaban a esa nación. Y así, cierto Joaquim Martins y un tal Costa Lima habrían cenado en Vigo con dos alemanes que habían vivido en Lisboa. Tal vez algo más de sustancia tenía el vínculo entre el llamado Alves do Rio, residente en Junqueira núm. 380 (Lisboa), y Hermann Resenaw, del que existían referencias como jefe del espionaje alemán en Madrid y con quien Do Rio mantenía correspondencia. O, en fin, Ruiz García, residente en el número 2 de la calle Veinticuatro de Julio (Lisboa), que había hecho un pedido a Vigo de 25.000 litros de gasolina que Vacuum Oil habría rechazado⁵².

Otras acciones sospechosas de producirse con frecuencia en el Atlántico portugués involucraban a neutrales (noruegos, suecos, españoles⁵³, holandeses y griegos) que transportaban maletas con correspondencia para los submarinos alemanes⁵⁴. Cabe señalar que los buques mercantes neutrales pasaban muy cerca de la costa portuguesa, con el objetivo de procurarse cierta «protección» de las aguas territoriales de Portugal o, simplemente, haciendo cabotaje. En un solo episodio, acontecido en el cabo de Sagres el 24 de abril de 1917, el célebre U-35 identificó y atacó a 10 buques mercantes, de los cuales solo dos enarbolaban bandera beligerante. Otros cinco eran españoles, de los cuales ninguno fue hundido; sin embargo, sí resultaron hundidos dos noruegos y un danés, ambos neutrales, y un velero italiano. Solo logró escapar un barco francés, tras intercambiar varios disparos con el submarino⁵⁵.

También podría ocurrir que los U-Boote desembarcasen correo con destino a las embajadas alemanas. La red inglesa de espionaje en España sospechaba que tales operaciones podían producirse en aguas de Cádiz, más concretamente en la costa de Chipiona, en la desembocadura del Guadalquivir. Estos hechos confirmarían, según la inteligencia británica, la existencia de un servicio organizado de mensajería entre Zeebrugge y la embajada alemana en Madrid⁵⁶. Pero también se sospechaba de la existencia de una organización similar en el norte de España, en este caso a través del cónsul alemán en

(51) PONCE MARRERO, 2006, pp. 255-256.

(52) BCM-AH, núcleo 320, caja 8.

(53) NA-PRO, ADM137-709.

(54) BCM-AH, núcleo 320, notas 248 y 249, agosto 1917.

(55) Telo, António José; SALGADO, Augusto, y RUSSO, Jorge: *Ações do U-35 no Algarve*. Escola Naval e Câmara de Vila do Bispo, Lisboa y Vila do Bispo, 2017.

(56) NA-PRO, ADM137-4100.



El vapor español *Ganekogorta Mendi* (3.061 t) antes de ser hundido por el U-35, el 9 de agosto de 1916, en el Mediterráneo, 10' al NE de Port Vendres (colección Alan Hunt)

Gijón, Juan Fries. Aparentemente, este último utilizaría dos veleros españoles, *Manuel* y *Purísima Concepción*, en el transporte de correspondencia de ida y vuelta para los submarinos imperiales, correspondencia que incluía periódicos alemanes con dieciocho días de retraso. Estas operaciones se llevarían a cabo los días 5 y 12 de cada mes, junto al cabo Quejo, y el cónsul pagaría 50.000 pesetas anuales por el uso de dichos barcos⁵⁷.

Sin embargo, con la implementación por parte de Alemania de la guerra submarina sin restricciones en febrero de 1917, la actividad submarina en el Atlántico portugués⁵⁸ aumentó exponencialmente. En este contexto, a mediados de 1917 surgió uno de los raros casos relacionados con el contrabando de submarinos alemanes, que terminó con la detención de algunos súbditos portugueses. Según las investigaciones de las por entonces autoridades competentes, estos portugueses no fueron condenados porque traficasen con España, sino por haber suministrado 9.000 huevos a pescadores españoles que, a su vez, los entregarían a los submarinos alemanes⁵⁹.

También existieron en Portugal redes de espionaje al servicio de las Potencias Centrales, aunque la mayoría de la población fuese favorable al bando aliado. Se sospechaba que algunas de estas redes de espionaje tenían origen en España⁶⁰, como informaba en primera página *A Capital* a principios de 1917.

(57) *Ibidem*.

(58) Espacio definido entre el Portugal continental, las Azores, Madeira y Cabo Verde.

(59) BCM-AH, núcleo 419, 8 octubre 1917, y BRANDÃO, 2015.

(60) *A Capital*, núm. 2292, 9 de enero de 1917.

Este periódico advirtió de que en Portugal había quienes trabajaban para los alemanes, apoyados por la fuerte presencia de estos últimos en España. En este sentido, las autoridades portuguesas sospecharon que los espías al servicio de Alemania sabían que el vapor *Ambaca*, que provenía de Burdeos con material, podía ser atacado por submarinos alemanes. Estas redes posibilitaban recopilar datos no solo sobre los movimientos de los buques, sino incluso acerca de las defensas existentes. Para evitar lo primero se ordenó a los barcos navegar lejos de la costa española⁶¹ y, más tarde, hacerlo durante la noche, como se indica en las instrucciones para los trenes que transportaron el Cuerpo Expedicionario Portugués durante 1917⁶².

Es lo que se desprende de las afirmaciones del capitán del lugre *Maria Luiza*, hundido por un U-Boot el 24 de agosto de 1918, quien declaró que el comandante del U-22 poseía un mapa que mostraba las barreras antisubmarinas del puerto de Lisboa⁶³.

Reforzando estas estructuras «formales» de espionaje, tras la entrada de Portugal en la guerra aparecen los tripulantes de los buques alemanes internados y, más tarde, requisados, los cuales, aparentemente, vagaban por Lisboa en total libertad⁶⁴. Aprovechando dicha libertad, algunos de ellos lograron huir para acogerse a los barcos alemanes internados en España. Sabemos, por ejemplo, que unos 30 oficiales y 70 marineros se refugiaron en los barcos alemanes surtos en Bilbao⁶⁵. Es posible que estos y algunos otros indujesen a los servicios británicos de inteligencia a advertir al gobierno portugués, en junio de 1916, de que las minas que estaban emergiendo en la entrada de la barra de Lisboa habían sido fondeadas por pesqueros españoles, con tripulaciones compuestas por alemanes procedentes de los buques requisados por Portugal⁶⁶. Sabemos que todo fue pura imaginación; las minas que emergieron en la entrada de Lisboa fueron fondeadas únicamente por submarinos alemanes.

Más elaboradas fueron las dos iniciativas propuestas por la embajada de Alemania en Madrid. La primera preveía una nueva visita del U-35 a puertos españoles, proponiendo el lanzamiento, en los ríos que desembocan en Portugal, del bacilo del cólera, con el fin de obstaculizar las comunicaciones con los Aliados. Afortunadamente, para que la embajada pudiese cumplir el plan, los cultivos tendrían que ser enviados desde Alemania, lo que inmediatamente provocó su rechazo⁶⁷. La segunda consistía en que los agregados navales alemanes en Madrid instasen a sus agentes a sobornar a los prácticos españoles, para que provocasen accidentes marítimos, colisiones o varadas a los buques aliados que atracaban en sus puertos. Los prácticos

(61) BCM-AH, código 320, nota 173, 9 julio 1917.

(62) TELO y SALGADO.

(63) BCM-AH, código 320, telegrama s/n, 24 agosto 1918, y nota 593, 29 agosto 1918.

(64) NA-PRO, ADM137-1203, telegrama 138, 18 abril 1916.

(65) GONZÁLEZ CALLEJA y AUBERT, p. 218.

(66) BCM-AH, núcleo 320, circular 25 junio 1916.

(67) KOERVER, Hans Joachim (ed.): *German submarine warfare 1914-1918 in the eyes of British Intelligence*, s/ed., Berlín, 2010, p. 590.



Desembarco en la isla de Tenerife de las tripulaciones de los buques aliados hundidos por el crucero alemán *Karlsruhe* (*Le Miroir*, núm. 105, 28 de noviembre de 1915)

tendrían derecho al 2 por 100 del valor del buque y de la carga, en caso de pérdida total⁶⁸.

En cuanto a los corsarios, el paquebote alemán *Kaiser Wilhelm der Grosse* recibió, el 4 de agosto de 1914, la orden de operar en las inmediaciones del archipiélago canario. Este tipo de buque precisaba de un alto consumo de carbón y, aprovechando la benevolencia de las autoridades españolas, se dirigió a la colonia española de Río de Oro. Una vez fondeado en ella, varios buques de carga se le unieron con todo tipo de suministros, incluyendo el imprescindible carbón. La maniobra se llevó a cabo muy lentamente, y el buque alemán fue por último interceptado y destruido por un antiguo crucero inglés, el HMS *Highflyer*, cuando todavía permanecía en aguas territoriales españolas. Los prisioneros ingleses, que habían sido transbordados a uno de los barcos de reabastecimiento, fueron liberados cuando este último buque fue interceptado por otro crucero inglés. Los tripulantes alemanes pudieron desembarcar en la colonia española y luego fueron llevados a las islas Canarias, regresando a Alemania posteriormente⁶⁹.

La segunda referencia a navíos corsarios es la de otro paquebote: el *Kronprinz Wilhelm*, que zarpó de Nueva York al comienzo de la guerra. Operará durante tres años, produciéndose su primer reabastecimiento de combustible

(68) NA-PRO, ADM137-956, telegrama del Almirantazgo de 27 de septiembre de 1918.

(69) WALTER, John: *The Kaiser's Pirates*. Arms & Armour Press, Londres, 1994, pp. 94-97.

en la zona de las Azores, mediante un buque de carga alemán que había salido de Las Palmas de Gran Canaria⁷⁰.

Por último, es importante mencionar al *Möwe*, que operó dos veces en el Atlántico portugués. A diferencia de los anteriores buques corsarios, el *Möwe* era un carguero, lo que le confería mayor autonomía, si bien su velocidad máxima era muy baja. Después de ser reconvertido y armado, zarpó para su primera misión en diciembre de 1915, y el 20 de enero estaba 700 millas al suroeste de San Vicente de Cabo Verde, donde capturó y hundió varios barcos enemigos, hasta que inició su regreso a Alemania a primeros de febrero del 1916. En el curso de ese regreso capturó más barcos británicos, entre ellos al SS *Westburn*. Esta presa fue enviada a las Canarias con las tripulaciones de los barcos hundidos, pero el *Westburn* terminó autohundiéndose, en aguas inmediatas al puerto de Santa Cruz de Tenerife, cuando divisó al crucero inglés HMS *Sutlej* esperándolo en el confín de las aguas territoriales españolas⁷¹.

Barcos españoles en la guerra submarina en el Atlántico portugués

Contemplando el Atlántico portugués en su conjunto y durante los cinco años de guerra, contamos alrededor de 550 combates entre submarinos alemanes y barcos aliados⁷², circunstancia que se tradujo en el hundimiento de 275 buques, lo cual arroja la cifra de 605.700 toneladas. Estos datos son esenciales para comprender la importancia relativa del Atlántico portugués en la guerra submarina. Los U-Boote hundieron durante el conflicto cerca de 5.000 barcos, lo que supone casi 13 millones de toneladas⁷³. Los 275 buques y 605.000 toneladas en el Atlántico portugués representan, por tanto, algo menos del 5 por 100 del total.

En este amplio espacio atlántico hubo encuentros con hasta 90 buques españoles, de los cuales solamente diez resultaron hundidos⁷⁴, dos de ellos, en 1917, y el resto, en el último año de la guerra⁷⁵. En este año de 1918, los submarinos portugueses, navegando en sus aguas, informaron sobre algunos buques españoles que, cuando fueron avistados, mantenían rumbos irregulares y sospechosos⁷⁶.

(70) *Ibidem*, pp. 129-135.

(71) *Ib.*, pp. 140-154, y SHM Vincennes–BB 20–Möwe.

(72) Estos datos fueron obtenidos a través de consulta de documentación existente en archivos ingleses (National Archives-Kew), alemanes (Bundesarchiv de Friburgo), franceses (Brest), norteamericanos (Biblioteca del Congreso) y portugueses, en particular de la Biblioteca Central da Marinha-Arquivo Histórico (Lisboa).

(73) Los valores varían según la fuente. KOERVER, p. XXXVIII.

(74) El vapor *Begoña* encalló en las proximidades de Vila do Conde, pero no se saben las causas. Livro Registos do Instituto de Socorros a Náufragos.

(75) TELO y SALGADO, vol. II.

(76) BCM-AH, caja 1379, «Relatório do Serviço dos Submersíveis durante a Guerra. 1916-1918», pp. 7-12.

La documentación de los barcos españoles hundidos o interceptados muestra distintos comportamientos por parte de los comandantes de los U-Boote y, consecuentemente, diferentes destinos de esos barcos. Por ejemplo, el *Joaquín Mumburú* fue detenido, el 30 de diciembre de 1917, por 14 disparos del U-156 (mandado por Konrad Gansser), al sur de Madeira, y abordado por dos oficiales y cuatro marineros. Transportaba 800 toneladas de fruta seca, considerada contrabando de guerra, y su tripulación pasó a dos buques que, finalmente, llegaron por separado a las Canarias cinco y siete días después, respectivamente⁷⁷. El *Urkiola Mendi*, sin embargo, salió airoso cuando el mismo submarino lo detuvo el 23 de enero de 1918; transportaba un cargamento a Suecia y tenía una carta del cónsul de Bahía que lo atestiguaba⁷⁸. En cambio, el vapor *Sardiner*, también fletado por el gobierno sueco, fue hundido por el U-155 (comandado por Erich Eckelman) el 23 de febrero de ese mismo año. Pero, al día siguiente, el vapor *Villarreal* no fue hundido sino parcialmente saqueado por el mismo submarino, que alegó no tener a bordo documento alguno de un cónsul alemán que atestiguase la carga. El barco estaba en ruta hacia Casablanca, y la carga estaba destinada a los españoles residentes allí⁷⁹. El viaje del vapor *Montevideo* fue interrumpido el 19 de marzo. El barco fue enviado de vuelta a Cádiz por el U-157 (capitán, Max Valentiner), para que obtuviese la pertinente documentación consular⁸⁰. Y, en agosto de 1918, el vapor *Sálvora*, con cargamento de plátanos para Casablanca, tampoco fue hundido por el U-22 (capitán, Heinrich Hermann Hashagen), porque los alemanes no se dieron cuenta de cuál era su puerto de destino⁸¹. Finalmente, para evidenciar que la suerte de los barcos neutrales era muy aleatoria y dependía de los comandantes de los submarinos imperiales alemanes, tenemos el caso del vapor *Joaquina*, hundido el 15 de marzo de 1918 por el U-155 porque estaba en una zona prohibida⁸².

Para concluir, nos gustaría mencionar un episodio que ocurrió con un barco portugués, pero contó con el apoyo de varios buques españoles. Este episodio tuvo lugar durante las acciones que el UC-20 llevó a cabo en las inmediaciones del archipiélago canario, que culminaron con el hundimiento del velero *Emilia*, el 17 de noviembre de 1916, cerca de Las Palmas⁸³. La víspera, el vapor *Machico* fue atacado, en las inmediaciones de las islas Canarias, por el mencionado submarino UC-20 cuando regresaba de África con suministros para el ejército francés. Este vapor navegaba unas 45 millas náuticas al norte del también vapor *Portugal*, cuando esa misma mañana el oficial de guardia avistó al UC-20. Gracias a la inteligente reacción del capitán del *Machico*, Afonso Dionísio, que aumentó la velocidad y ordenó una serie de guiñadas, los disparos del U-Boot no le alcanzaron. A bordo, los pasajeros y la

(77) BB14-DEZ17 y Bundesarchiv, RM97-1130

(78) BB14-JAN18 y Bundesarchiv, RM97-1130.

(79) Bundesarchiv, RM97-1124.

(80) BB14-MAR18, Bundesarchiv, RM97-1138 y ADM 137-4098.

(81) BB16-AGO18, Bundesarchiv, RM97-609 y ADM 137-956.

(82) BB14-MAR18, Bundesarchiv, RM97-1124 y ADM-137.

(83) BB12-NOV16, ADM 137-3920, ADM137-4212 y Bundesarchiv, RM97-1764.



El vapor español *Pagasarri* (3.287 t) antes de ser hundido por el U-35, el 11 de agosto de 1916, frente a Cerdeña. Este barco también hizo un viaje entre Inglaterra e Italia transportando carbón (colección Alan Hunt)

tripulación –excepto el personal de máquinas, a cuyo jefe se le ordenó dar la máxima potencia–, bajo la dirección del primer oficial, ocuparon sus puestos de abandono del buque.

Según un relato de la época, mientras el capitán intentaba ganar la mayor distancia posible respecto de la temible amenaza, su segundo preparaba a los pasajeros y tripulación para el caso de tener que abandonar el barco. El *Machico* se fue a la máxima velocidad disponible, embocando el canal que separa las islas de Lanzarote y Alegranza, para pasar el resto del día en aguas de jurisdicción española.

La nave, sin embargo, emitió llamadas de socorro –en ese momento, un «aló, aló»–, alertando de que estaba siendo blanco de un ataque. Estas llamadas fueron recibidas por algunos barcos que navegaban cerca, incluyendo el correo español *Isabel de Borbón*. Este se dirigió al lugar del ataque, pues creería que el barco portugués no solo estaba siendo atacado, sino que también podría hundirse con las mujeres y niños que tenía a bordo. Llegó a la zona a las 16:00, naturalmente sin encontrar nada, porque el *Machico* había logrado escapar del UC-20, como hemos visto⁸⁴. También el comandante de la zona marítima canaria ordenó enviar varios buques de guerra a la zona⁸⁵. La manio-

(84) NA-PRO, ADM137-4212.

(85) *A Capital*, núm. 2251, 19 de noviembre de 1916.

bra del vapor portugués fue tan rápida que el UC-20 no pudo identificarlo, registrando solamente en su diario de guerra que, a pesar de haberlo atacado con artillería, el vapor había logrado escapar⁸⁶.

Después de este susto, el *Machico* continuará hacia Marruecos, navegando en oscuramiento total, para arribar finalmente a Lisboa al mediodía del 19 de noviembre. De su llegada a Portugal se informó ampliamente en periódicos y revistas locales. Mientras tanto, el buque correo *Portugal*, que regresó más tarde, también había recibido el «aló» del *Machico*, por lo que cambió el rumbo, pasando por el sur de las islas de Fuerteventura y Lanzarote, arribando a Lisboa sin problemas⁸⁷.

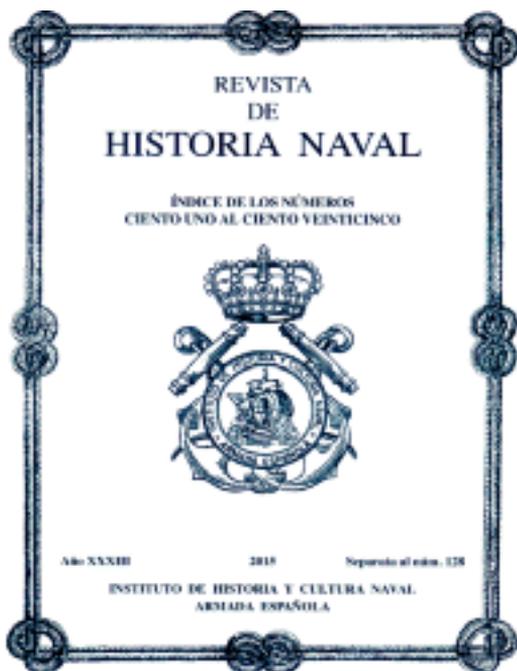
En conclusión, afirmamos que, durante la Gran Guerra, Portugal y los Aliados siempre mantuvieron grandes sospechas de que en España había gente apoyando a Alemania. Por regla general, estas sospechas eran infundadas, por más que los alemanes mantuviesen una intensa actividad de espionaje desde España. En la mar, cualquier acción llevada a cabo por buques o barcos españoles, por corriente que fuese, era indefectiblemente vista como sospechosa. Sin embargo, estas sospechas en ningún caso pudieron confirmarse.

(86) Bundesarchiv, RM97-1764.

(87) JUNIOR, Costa: *Ao Serviço da Pátria. A Marinha Mercante Portuguesa na I Grande Guerra*. Editora Marítimo-Colonial, Lisboa, 1944, pp. 45-56.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

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

Un volumen extraordinario de doscientas ocho páginas, del mismo formato que la REVISTA, que **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos). También están a disposición del público los índices de los cien números anteriores, en tres tomos, actualizados, al precio de 9 euros. Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º, 28014 MADRID. Tef: 913 12 44 27
C/e: RHN@mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán 2. 28014 MADRID.
- Museo Naval
Juan de Mena 1, 1.º, MADRID. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

LA DEFENSA DE LAS COSTAS DEL MAR DE ALBORÁN EN 1776 Y LOS COMBATES NAVALES DE MELILLA Y TRIGONIA

Enrique DE CARLOS BOUTET
Licenciado en Derecho

Resumen

Tras el fracaso de la expedición de Argel de 1775, en España se volvió a la política de vigilancia naval de las costas para evitar acciones corsarias berberiscas de la Regencia, tratándose de apresar o hundir buques enemigos. Con la llegada del nuevo secretario de Marina, Pedro González de Castejón, esta política se acentuó. En el presente artículo se analiza la defensa de los costas del mar de Alborán a lo largo del año 1776, la cual terminaría con una acción bélica, que se relata con cierto detalle, entre una escuadra española, liderada por Félix de Tejada, y otra argelina, cuyo arráez era Sidi Mohamet Marroquí.

Palabras clave: Pedro González de Castejón, Félix de Tejada, defensa de las costas, piratas berberiscos.

Abstract

After the failure of the Expedition against Algiers in 1775, Spain returned to a policy of naval surveillance of the coasts against Berber corsairs, trying to capture or sink enemy ships. This policy was reinforced by the new Navy Secretary, Pedro González de Castejón. The present article describes the defense of the coasts of the Alboran Sea throughout the year 1776, which ended with a military action between two squads: a Spanish division led by Felix de Tejada, and Algerian one commanded by Sidi Mohamet Marroquí.

Keywords: Pedro González de Castejón, Félix de Tejada, coastal defense, Berber pirates.

La defensa de las costas mediterráneas españolas tras el desastre de Argel

LA vigilancia de las costas del mar de Alborán se había vuelto a encargar en agosto de 1775, tras el fallido intento de conquista de Argel, al brigadier Antonio Barceló, que mandaba la 1.^a división de jabeques, compuesta por el *Lebrel*, el *San Antonio*, el *San Sebastián* y el *Carmen*, y por otros cuatro jabeques menores mallorquines. La creación de las divisiones de jabeques para vigilancia del Mediterráneo se había efectuado por real orden de 11 de junio de 1763, en principio una destinada a Levante de Cartagena, mientras que la otra debía situarse a Poniente. A estas unidades, que eran las principales responsables de defender las costas españolas de los frecuentes ataques de los buques piratas argelinos, podían añadirse otros buques en algunos momentos si se tenían noticias concretas de la salida de jabeques u otros buques enemigos de Argel.

Tras el fracaso de la expedición del teniente general O'Reilly a Argel en julio de 1775, la mayoría de la flota que había formado parte del ataque volvió a Alicante. Hasta finales de septiembre, sin embargo, se mantuvo en la bahía de Argel una escuadra española, la cual, a las órdenes del brigadier Alfonso de Alburquerque, impedía las maniobras corsarias enemigas¹. Fue a partir de ese momento, una vez decidido por el gobierno de Carlos III que no se realizaría otra expedición de ataque a Argel, cuando las operaciones de vigilancia se reanudaron por parte de las escuadras de jabeques y otras pequeñas unidades navales.

La escuadra de jabeques de Poniente², cuyo comandante era el brigadier Antonio Barceló, a comienzos del año 1776 realizaba, además de la vigilancia de las costas, operaciones de transporte de soldados entre la Península y los presidios menores. Así ocurrió a comienzos de enero, cuando Barceló fue de Málaga a Melilla para relevar a los voluntarios de Cataluña con la intención de llevarles a Algeciras. Pero el mal tiempo de levante obligó a cambiar de rumbo a la división, recalando sobre el cabo de Gata y separándose el *Atrevido*, que acabó yendo a Cartagena³. El 16 de enero salieron de Cartagena los jabeques *Atrevido* y *San Sebastián* para unirse a la división de Barceló. El 5 de febrero llega por fin la división de jabeques a Algeciras con el regimiento 2.^o de voluntarios de infantería ligera de Cataluña⁴. Pero los jabeques *Lebrel* y *San Antonio* no estaban en buenas condiciones, «pues hace nueve (*sic*) meses que no han descubierto quilla, hallándose faltos de un todo, y contemplando

(1) Archivo General de Simancas, sección de Secretaría de Marina (en adelante AGS Marina), leg. 483. Relación de Alburquerque de operaciones con los navíos *Velasco* y *S.^a Rafael* y las fragatas *S.^a Margarita* y *S.^a Bárbara* en la Rada de Argel, 3 de octubre de 1775.

(2) Se ocupaba de las costas del sur de Murcia y Andalucía hasta el Estrecho. *A sensu contrario*, la de Levante era la del norte de Murcia, Levante y Cataluña.

(3) AGS Marina, leg. 457. Carta de Antonio Barceló a Julián de Arriaga. Torre de San Pedro, 9 de enero de 1776.

(4) AGS Marina, leg. 457. Carta de José Fanales a Julián de Arriaga, Algeciras, 5 de febrero de 1776.

que para esta Primavera, necesitan de una buena carena»⁵.

El 21 de noviembre de 1775 el capitán de fragata Félix de Tejada había tomado posesión del puesto de comandante del jabeque *Gamo*, así como del de jefe de la 2.^a división de jabeques, para realizar sus misiones de vigilancia a Levante de Cartagena⁶. En febrero de 1776, el nuevo secretario de Marina, Pedro González de Castejón, ordena a Barceló que instruya a Tejada de todas las órdenes comunicadas relativas a la comisión del corso, para subrogarse en ella con los jabeques de su mando, debiendo volver Barceló a Cartagena para efectuar las oportunas reparaciones en sus jabeques⁷. Tejada, al que se había ascendido a capitán de navío el día 17, salió de Cartagena el 21, encontrándose con Barceló en Málaga el 8 de marzo. Barceló entregó a Tejada dos reales órdenes. En la primera,



Félix de Tejada cuando era jefe de escuadra (¿1886?). Autor anónimo (Colección particular)

dada por el propio Castejón el 4 de agosto de 1775, poco después de la fracasada expedición a Argel, se le requería para ir a Melilla a fin de impedir que de Tetuán pasasen los marroquíes a su antiguo campo cercano a la plaza con artillería gruesa, algo que, de verificarse, se haría por mar. Recordemos que, a finales de 1774 y comienzos de 1775, los marroquíes habían intentado conquistar esa plaza, pero no lo consiguieron merced a la decidida defensa española. La segunda orden era del 26 de agosto, dada por el comandante

(5) *Ibidem*, carta de Barceló a Arriaga. Málaga, 8 de febrero de 1776.

(6) Nacido el 29 de julio de 1735 en Arévalo, su familia paterna era oriunda de Santo Domingo de la Calzada, mientras que la de su madre lo era de Olmedo. Se le formó asiento en la Compañía de Guardias Marinas el 7 de abril de 1753. Félix de Tejada había estado en la expedición de Argel de 1775, de segundo de a bordo en el navío *San Rafael*. Este fue uno de los buques que permaneció en la bahía de Argel hasta septiembre, con el brigadier Antonio Alburquerque, para impedir la salida de corsarios argelinos. Pasó después al navío *Monarca*, donde continuó su labor en el Mediterráneo hasta ser nombrado comandante de la 2.^a división de jabeques. Figura en el catálogo Válgoma-Finestrat con el número de asiento 1098. Llegaría a ser capitán general de la Armada entre 1808 y 1817, año de su fallecimiento. VÁLGOMA Y DÍAZ-VARELA, Dalmiro de la, y EL BARÓN DE FINESTRAT: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes*, t. I y II. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943 y 1944.

(7) AGS Marina, leg. 457. Carta de González de Castejón a Barceló. Madrid, 13 de febrero de 1776.

general de Cartagena, y en ella se le encargaba la visita de los presidios menores, Ceuta y rada de San Roque, recorriendo la costa a la menor distancia posible para su reconocimiento⁸. Barceló puso bajo las órdenes de Tejada, además, los cuatro jabeques pequeños «por no expresarme la orden si los debía llevar conmigo»⁹. El 11 de marzo salió hacia Cartagena la división de Barceló, llegando el día 14 a su destino.

Félix de Tejada tenía experiencia como oficial combatiendo a berberiscos. De hecho, muchos de sus destinos previos habían sido en el Mediterráneo haciendo el corso. Así, el 24 de junio de 1764, siendo alférez de navío y destinado en una escuadra de jabeques cuyo comandante era el teniente de navío Vicente Pignatelli, se le ordenó que con tres lanchas a su orden incendiara un pingue argelino que se había amparado bajo los fuegos del castillo de Tetuán, lo que consiguió saltando a bordo del buque enemigo con sus hombres y haciendo clavar las camisetas a pesar del intenso fuego proveniente del castillo y de la fusilería situada en la playa. En el verano de 1765, mandando la galeota *San José*, se halló en la rendición de una escampavía tunecina, y un mes más tarde en la de una escampavía argelina y represa de una barca catalana. El 11 de junio de 1766, ya teniente de fragata y mandando las galeotas *Brillante*, *San Francisco* y *San Antonio*, rindió un jabeque argelino de 6 cañones. Había servido en los jabeques *Ibicenco*, *Gavilán* y *Cuervo Marino*, además de otros puestos en diversas fragatas y navíos¹⁰.

La 2.^a división de jabeques estaba compuesta por el *Gamo*, el *Nuestra Señora del Pilar* y el *San Luis Beltrán*, más la fragata *Garzota*. El comandante del *Pilar* era el capitán de fragata Miguel Serra¹¹, y el del *San Luis*, el teniente de navío José Escaño¹², siendo el de la *Garzota* Andrés Tacón¹³. Tejada inició a comienzos de abril los reconocimientos de la costa de Berbería, visitando los presidios menores y recalando en el Estrecho. También hacía el reconocimiento de costa española desde en el Estrecho hasta Almería. Una y otra vez la escuadra, con base en Málaga o Almería, hacía viajes que solían durar alrededor de una semana. La vuelta a puerto era necesaria para recabar noticias sobre posibles buques enemigos y recibir y enviar el correo de la corte o del director general con base en la Isla de León. El 17 de mayo salieron hacia Cartagena los jabeques pequeños.

(8) AGS Marina, leg. 457. Copia de la carta de Barceló a Tejada. A bordo del *Lebrel*, en Málaga, 8 de marzo de 1776.

(9) *Ibidem*, carta de Barceló a González de Castejón. A bordo del *Lebrel*, en el muelle de Málaga, 10 de marzo de 1776.

(10) Archivo Mendoza Cortina (AMC), Relación de méritos y servicios de don Félix de Tejada.

(11) Miguel Serra y Brondo, mallorquín que con dieciocho años ingresó en la Compañía de Guardias Marinas con el expediente núm. 930 (VÁLGOMA y FINESTRAT, t. I).

(12) José de Escaño y García de Cáceres, hijo de un capitán de batallón de galeras, fue el primero de cinco hermanos que pasarían por la Compañía de Guardias Marinas. Nació en Cartagena en 1739, formándosele asiento el 20 de junio de 1757 con el núm. 1227 (VÁLGOMA y FINESTRAT, t. II).

(13) Andrés Tacón y Gámir había nacido en Cartagena en 1737, formándosele asiento en la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz el 29 de abril de 1755 con el núm. 1188 (VÁLGOMA y FINESTRAT, t. II).

LA DEFENSA DE LAS COSTAS DEL MAR DE ALBORÁN EN 1776 Y LOS COMBATES...

DOTACIONES DE LA 2.^a DIVISIÓN DE JABEQUES EN SEPTIEMBRE DE 1776

	Oficiales mayores	Aventureros	Guardias marinas	Tropas de artillería	Tropas de infantería	Oficiales de mar	Artilleros	Marineros	Grumetes	Pajes	Total plazas	Criados
<i>Gamo</i>	9	1	0	96	10	18	64	79	69	8	227	13
<i>Pilar</i>	8	1	0	96	10	17	61	100	40	8	292	12
<i>San Luis</i>	8	1	0	49	9	17	47	89	41	8	259	10
<i>Garzota</i>	8	1	0	58	10	19	40	70	50	12	279	10

CAÑONES DE LA 2.^a DIVISIÓN DE JABEQUES EN SEPTIEMBRE DE 1776

Nombre	Tipo de buque	Total	8 libras	6 libras	4 libras	3 libras	Pedreros 2 libras
<i>Gamo</i>	Jabeque	30	24	-	6	-	12
<i>Pilar</i>	Jabeque	32	24	-	-	8	8
<i>San Luis</i>	Jabeque	22	-	18	-	-	-
<i>Garzota</i>	Fragata	30	24	-	6	-	10

Los jabeques españoles

A pesar de que los jabeques no eran el único tipo de buque empleado en la defensa de las costas mediterráneas, sin duda eran los grandes protagonistas. España había empezado a construir jabeques con propósitos específicamente militares a mediados de siglo XVIII. Estos buques sustituían a las galeras en las funciones de vigilancia de las costas mediterráneas. Los jabeques construidos en los primeros años desplazaban unas 200 toneladas, armaban poco más de 20 cañones y contaban con velas latinas, igual que los berberiscos. Sin embargo, con el tiempo se fueron sustituyendo por jabeques con un desplazamiento mayor (más de 600 t) y un número superior de cañones, que podía llegar hasta treinta y dos. Se cambió también el aparejo, de forma que en los palos mayor y trinquete contaban ahora con velas cuadras. Con ello perdían las ventajas típicas de los buques de velas latinas respecto al radio de acción en la navegación, pero conseguían ser más rápidos con el viento de popa y evitaban la difícil maniobra de cambio de banda de la entena. La arboladura era diferente de la de fragatas y navíos: teniendo palo, mastelero y mastelerillo, estaban zunchados unos a otros. A este sistema de arboladura se le conocía como «de polacra» o «apolacrado». Por tanto, eran conocidos como jabeques apolacrados, jabeques-polacras o jabeques redondos¹⁴. Este tipo de arboladura no disponía de cofas. El palo de mesana era enterizo, es decir de una sola pieza. Las vergas superiores eran susceptibles de arriarse desde cubierta, y los marineros podían recoger las velas apoyando los pies sobre las vergas inferiores. Por tanto, había jarcia solo hasta la primera verga.

Los palos trinquete y mayor iban armados con tres vergas (mayor, velacho y gavia), y el de mesana, con dos vergas (sobremesana y juanete) más una

(14) Agradezco a don Enrique García-Torrallba Pérez, autor de importantes monografías y artículos sobre buques del siglo XVIII, las primeras informaciones sobre este tipo de buques.



Grabado francés de un jabeque genovés apolacrado

latina. El bauprés formaba con la horizontal un ángulo de 30° (bastante menor que en el caso de navíos y fragatas).

En cuanto al velamen, contaban con tres velas en el palo de mesana: cangreja, mesana y sobremesana; otras tres en el palo mayor: mayor, gavia y juanete, así como trinquete, velacho y juanete de trinquete en este palo. Las velas entre palos eran las siguientes: un foque (lo llama «Foc» en el *Gamo* y «Contrafoc» en el *Pilar*), estay de gavia (desde la base del mastelerillo del mayor hasta el lugar que ocuparía la cofa del trinquete) y estay de mesana (desde la base del mastelero de mesana hasta la base del macho del mayor). Además, contaban con alas de gavia, alas de velacho, de juanete de mayor, de juanete de trinquete (estos dos últimos, solo en el *Gamo*) y rastreras –que eran velas cuadradas adicionales colocadas en los botalones que extienden las vergas de los palos principales–. La cubierta debía ser corrida de popa a proa, con la existencia de toldilla. La toldilla se prolongaba algo afuera de la popa en forma de enjaretado, lo que contribuía, aparte de su finalidad práctica, a dar mayor esbeltez a las líneas del barco. En el caso del *Pilar*, esta prolongación debía de ser más acusada, al tratarse de un jabeque construido en Argel. El jabeque *Gamo* debía de ser muy similar al *San Antonio*, una maqueta del cual está en el Museo Marítimo de Barcelona¹⁵.

(15) En el *Catálogo General* de 1965 figura con el número de inventario 75 y se afirma que el modelo procede de la antigua Escuela de Náutica de Arenys de Mar.

Contaban con tres grandes velas latinas, una en cada palo, colgando cada una de su entena. El casco debía de ser similar a los cascos españoles. Dado que el *Pilar* es de origen argelino, fijándonos en sus medidas colegimos que era similar al *Gamo*, con algo más de calado en proa el primero y algo más de calado de popa el segundo.

La dotación contaba con un buen número de turcos bien armados y perfectamente preparados para atacar a otros buques.

Intensificación de la vigilancia de las costas de Poniente

Pero la división de jabeques de Poniente no era la única que hacía la vigilancia de las costas del mar de Alborán. Castejón se había propuesto realizar una fuerte vigilancia tanto de la costa española como de la africana. Las fragatas *Santa Lucía* y *Carmen*, que habían estado destinadas en las costas catalanas desde finales de noviembre de 1775, llegan a Cartagena y salen el 19 de marzo siguiente con la misión de recorrer toda la costa desde Cartagena hacia Poniente a las órdenes de Francisco de Quevedo¹⁶ y Juan de Salaverría¹⁷ ¹⁸. José Zavala sustituyó al primero como comandante de la *Santa Lucía* en mayo¹⁹, y el 8 de junio salen ambas fragatas, junto con el navío *Dámaso*, hacia Poniente, separándose posteriormente ya que éste se dirigía a Cádiz, volviendo las otras a Cartagena. Además, Castejón ordenó en mayo que se habilitasen siete galeotas, de las que tres, la *San Carlos*, la *Brillante* y la *Golondrina*, comandadas todas ellas por Isidoro García del Postigo²⁰, serían destinadas a las costas de Poniente. Salieron el 2 de julio de Cartagena para iniciar su periplo.

En la Secretaría de Marina se concentraba toda la información disponible sobre embarcaciones enemigas. Esporádicamente se recibían noticias secretas desde Argel sobre la preparación de jabeques y otros buques argelinos destinados al corso. Las decisiones sobre las misiones de los buques y divisiones españolas partían directamente de la Secretaría de Estado y Despacho Universal de Marina. El recientemente nombrado secretario de Marina, Pedro

(16) Oriundo de Jerez de los Caballeros, donde había nacido en 1738, Francisco de Quevedo y de Quintano era hijo del capitán de guerra y superintendente de la Armada José de Quevedo y Canseco. Se le formó asiento en Cádiz el 29 de noviembre de 1753 (VÁLGOMA y FINESTRAT, t. II).

(17) AGS Marina, leg. 457. Carta de González de Castejón a Rojas, 12 de marzo de 1776.

(18) Juan José de Salaverría había ascendido a capitán de fragata en 1774.

(19) José de Zabala y de Aramburu, hijo del alcalde de Tolosa, tenía un hermano y dos tíos, hermanos de su madre, marinos de guerra. Había nacido en Villafranca, Guipúzcoa, en 1744, e ingresó en la Armada el 30 de noviembre de 1757, núm. de asiento 1238 (Válgoma y Finestrat, t. II).

(20) Isidoro García del Postigo y del Pozo era hijo del que fuera jefe de escuadra Isidoro García del Postigo y del Prado, fallecido en 1767. Había iniciado su andadura en la Armada como guardiamarina el 15 de abril de 1760, con solo ocho años. Figura en el catálogo Válgoma-Finestrat con el número de asiento 1.335 (VÁLGOMA y FINESTRAT, t. II).

González de Castejón, mantenía una intensa correspondencia con los comandantes de los departamentos marítimos, los capitanes de puerto y los comandantes de las diferentes divisiones y buques. Estos tenían la obligación de volver a puerto cada cierto número de días, para recibir la correspondencia directa de dicho secretario con informaciones de buques enemigos e instrucciones. El hecho de que Castejón fuera marino de guerra facilitaba mucho la interlocución, ya que se hablaba de los vientos, el estado de la mar y los posibles problemas en los buques o la estrategia naval con la naturalidad propia de un marino, algo que también había ocurrido con Julián de Arriaga, su predecesor. Castejón, que había sido el comandante de la fuerza naval en la expedición de Argel, no solo no había salido mal parado del desastre militar, sino que fue designado inicialmente inspector general de la Armada, para posteriormente, a la muerte de Arriaga, ser nombrado secretario de Marina el 31 de enero de 1776. Además, Carlos III le hizo marqués de González de Castejón. Castejón, entonces, se empleó a fondo en la defensa de las costas españolas contra los piratas berberiscos.



Pedro González de Castejón, marqués de González de Castejón, secretario de Marina, con uniforme de teniente general (Museo Naval de Madrid)

Verdaderas y falsas noticias de buques enemigos

A principios de febrero, José de Rojas, comandante general del departamento de Cartagena, dio aviso de que un bergantín inglés, al mando de un tal Juan Eastman, era realmente un barco pirata, ya que logró engañar a tres jabeques que iban desde Liorna a Alejandría, echándoles a la playa de las Aguadas, desde donde llegaron a Mazalquivir.

En primavera y verano llegaban noticias de embarcaciones enemigas o al menos sospechosas. Un patrón había dado noticias en Almería de que, viniendo de Melilla, 13 leguas al norte de la Punta de los Llanos pareaba un jabeque sospechoso, a juzgar por su navegación²¹. El propio secretario de Marina

(21) AGS Marina, leg. 457. Carta de García del Postigo a González de Castejón. Almuñécar, 21 de julio de 1776.

informaba a Tejada de la pronta salida de Argel de «algunos corsarios argelinos»²², para que se situara en el Estrecho con su división. A finales de julio se ve un jabeque de moros cerca de Melilla²³. A comienzos de agosto, Tejada informaba de que se había visto a varios buques enemigos y que salía inmediatamente para perseguirlos²⁴. El 29 de agosto se avistó una galeota enemiga²⁵. Pero todas estas noticias, cuando no eran infundadas, llegaban a conocimiento de Tejada, García del Postigo o Salaverría con días de retraso, por lo que cualquier intento de perseguir dichas embarcaciones era vano. Los argelinos continuaban con sus presas, ya que las escuadras de vigilancia no eran suficientes para cuidar todo el Mediterráneo: en verano, los argelinos apresaron el barco-longo correo de Melilla y el jabeque de un particular²⁶.

Se daban casos de noticias falsas con fines ilícitos. Así, a mediados de junio de 1776 se expandió la noticia de que en la costa de Almería se dejaban ver cuatro galeotas y dos pequeños jabeques de moros. La había iniciado un tal Jaime Gual, patrón de una embarcación mercante, la saetía *San Jaime*. Estando la escuadra de jabeques en la zona de Adra visitando las fortificaciones y torres de esa costa, este patrón aseguró a Tejada, tras llamarle con un cañonazo, que a distancia de tres leguas se encontraban dos escampavías argelinas que habían apresado un londro. Principió la caza, pero debido al escaso viento Tejada tomó la decisión de armar las lanchas y poner al frente de las mismas al capitán de fragata Antonio del Real, su segundo, para que se acercaran a remo junto con uno de los marineros de la saetía y, «con las convenientes prevenciones, se empleasen en divertir los enemigos (sin empeñarse) interim yo llegaba», manteniendo Tejada a la *San Jaime* junto al bordo del *Gamo*. Lo que Real descubrió fueron dos pequeños londros mercantes que una hora más tarde estaban ya junto al *Gamo*. Sus patronos acabaron confesando a Tejada la verdad: que Gual había difundido la falsa noticia de las embarcaciones argelinas para que se vaciaran las aguas y, de esa forma, realizar contrabando. Tejada ordenó que el patrón recibiera cien azotes sobre un cañón. Se hicieron las señales propias de semejante castigo, con bandera y cañonazo, pero en ese momento el patrón se derrumbó y «los descargos de que su extremo miedo y cobardía alternaba de las noticias q.^o avia hido recib.^{do} en la Costa (de las Embarcaciones Argelinas...) la avia hecho disminuir la distancia, en la relación, de la en que las vio», decidieron a Tejada a no practicar el castigo previsto, dejando ir a los patrones «con una severísima reprehencion, bien q.^o corta pena...»²⁷.

(22) *Ibidem*, carta de González de Castejón a Tejada. San Ildefonso, 23 de julio de 1776.

(23) *Ib.*, carta de Joaquín de Mendoza a González de Castejón. Campo de Gibraltar, 29 de julio de 1776.

(24) *Ib.*, carta de Tejada a González de Castejón. A bordo del *Gamo*, en Almuñécar, 8 de agosto de 1776.

(25) *Ib.*, carta de García del Postigo a González de Castejón, 3 de septiembre de 1776.

(26) *Ib.*, carta de González de Castejón a Tejada. San Lorenzo, 30 de octubre de 1776.

(27) *Ib.*, carta de Tejada a González de Castejón. A bordo del *Gamo*, en Málaga, 25 de junio de 1776.

Parece que algunos se aprovechaban para tratar de conseguir monopolios de facto en el transporte de mercancías, alertando falsamente de la presencia de berberiscos. Así lo relata Tejada:

«Últimamente me ha informado D.ⁿ Bernabé Gonzalez, Ministro de Matriculas de esta provincia, le consta por practica tienen por objeto en expandir estas noticias todos los Catalanes, patrones de embarcaciones, es intimidar á los q. lo son de las de este Puerto, para q.^e como menos prácticos no hagan cargamentos para los de Levante, y por tanto hacer ellos solos, todos los Fletes»²⁸.

El estado de alarma general por la piratería berberisca provocaba, también, confusiones y errores. Tejada relata que

«en virtud de la preocupación que oy tiene todos los puertos de esta costa, el Oficial que manda el Surgidero de Calaonda despachó el veintiuno avisos a Levante y Poniente de aver avistado quatro jabeques argelinos, los que con reflexión a la ora a que yo estuve allí, es constante fueron estos de mi mando con los que me aproximé con su bandera larga para su tranquilidad, y por tanto padeciendo la misma equivocación aquella tarde Don Juan Saavedra, Oficial de Ynballidos de manda en Almuñecar, aun después de estar yo amarrado a las Peñas de aquella Playa, tubo sobre las armas todos los Ynballidos que manda en la acción de resistir un desembarco»²⁹.

Tejada añadía, a la vista de las noticias falsas que se esparcían por la costa:

«Será conveniente Señor, que se cuide mucho, que las embarcaciones no den por seguras ninguna noticia de Enemigos, que no lo sea en realidad, que esta misma prolixidad se tenga en las Fortificaciones, y Torres, pues sus avisos intimidan a los Patrones, y también es indispensable que así como expanden las noticias de enemigos, luego que en estos puestos se sirvieran de ser falsos los avisos, manden higuamente, los de averse aclarado su falsificación»³⁰.

La escuadra de Tejada continuó la vigilancia de las costas durante todo el verano, teniendo también que transportar tropas entre Málaga y Melilla, así como entre Ceuta y Algeciras. En septiembre, la escuadra volvió a Cartagena para realizar algunos arreglos en las embarcaciones y avituallarse, saliendo hacia poniente con órdenes de «que se empleé en otra cosa, sino en el corso contra los Argelinos, y limpiar aquella costa»³¹, y «dexarse ver de tiempo en tiempo de los Presidios, por si en ellos se necesitase de algun auxilio, y (...) esté V.S. sobre aviso de los que aquí se tienen sobre pensar los Marroqués en llevar en una tartana artillería gruesa desde Mogador a

(28) Ib.

(29) Ib.

(30) Ib.

(31) AGS Marina, leg. 457. Carta de González de Castejón a Tejada. San Ildefonso, 20 de agosto de 1776.

Arzila y de allí a las inmediaciones de Melilla, por si V.S. pudiere evitarlo o interceptarla»³².

El secretario de Estado de Guerra, el conde de Ricla, escribió al de Marina informándole de unos partes que habían llegado a sus manos procedentes del capitán general de la costa de Granada –quien a su vez los había recibido del comandante de las armas de la plaza de Motril–, con la noticia de la presencia de una fragata de moros en la costa motrileña³³. Pero Castejón había recibido en el mismo correo una carta de Tejada, quien le informaba de que los días anteriores había recorrido precisamente esa costa, parando a todas las embarcaciones para recabar noticias, y nadie le había advertido de la presencia de moros, de los que por cierto se desconocía si eran argelinos o marroquíes. Que fuera una fragata era dudoso, ya que a las galeotas o polacras se las llamaba a menudo así. En Almería, pese a suponerse que la fragata enemiga había estado cerca, no se sabía nada al respecto. Al final, el misterioso barco de moros resultó ser un pequeño jabeque menorquín, que ya había sido reconocido por Tejada en el fondeadero de San José y se dedicaba al comercio de tabaco, cosa que lo obligaba a acercarse a muchos puntos de la costa, «haciendo para esto, como le es forzoso, una navegación algo sospechosa»³⁴.

La vigilancia del Estrecho

El 22 de octubre, tras varias jornadas de nieblas muy densas, fuertes aguaceros y mar gruesa que obligaban a todos los buques a arribar a puerto y mantenerse en él, la escuadra de Tejada consiguió por fin salir de Málaga para seguir cumpliendo su misión de vigilancia. A mediados de mes, Castejón avisaba a Tejada de que un grupo de tres jabeques, una fragata y una barca argelinos querían pasar al océano, por lo que le advirtió de que tratara de perseguirlos y batirlos, comunicándole poco después que se incorporaban a su división las fragatas *Carmen* –no confundir con el jabeque *Carmen*, de la escuadra de Barceló– y *Santa Lucía*³⁵. Al mismo tiempo, decidido a incrementar el control sobre los piratas berberiscos, ordenó que el navío *Serio*, del mando de Francisco de Morales, recorriera también la costa de Poniente³⁶. Castejón advierte a Morales de que debe recorrer toda la costa de Cartagena a Cádiz con cuidado por si diera con una fragata y una barca argelinas, sobre las

(32) *Ibidem*, carta de González de Castejón a Tejada. San Ildefonso, 20 de septiembre de 1776.

(33) *Ib.*, carta del conde de Ricla al marqués González de Castejón. San Ildefonso, 1 de octubre de 1776.

(34) *Ib.*, carta de Tejada a González de Castejón. A bordo del *Gamo*, en Málaga, 8 de octubre de 1776.

(35) AMC, carta de González de Castejón a Tejada. San Ildefonso, 15 de octubre de 1776.

(36) AGS Marina, leg. 456. Carta de González de Castejón a José de Rojas. San Lorenzo, 18 de octubre de 1776.

que también se tenían noticias de que habían salido de Argel con los tres jabeques mencionados anteriormente. Tras pasar el Estrecho debía quedarse «cruzando algunos días en las inmediaciones de dicho Estrecho, a la vanda (*sic*) de Poniente de él»³⁷. El *Serio*, que había salido de Cartagena el 24 de octubre, estuvo reconociendo toda la costa con viento de levante, pero el 3 de noviembre arreció tanto el viento de sureste que debió quedarse capeando. Esa noche, a las 02:30 cayó un rayo sobre el navío que «ynutilizó los masteleros de velacho, y su juanete; astilló el chanflon de la banda de babor del palo de trinquete (...) y se rezela pueda tener algun otro daño ynteriormente»³⁸. Tras recalar en el fondo de la bahía de Algeciras y reconocer los daños con detalle, Morales salió con el *Serio* al Estrecho para efectuar la vigilancia de este y el reconocimiento de embarcaciones, acompañado de una de las fragatas asignadas a la división de Tejada. Pero el *Serio* no estaba en condiciones de seguir sus comisiones, como acreditaría el propio Félix de Tejada tras reconocer dicho navío a solicitud de Morales³⁹, por lo que se decidió que se dirigiera a Cádiz para las oportunas reparaciones.

El 31 de octubre la división de Tejada se había establecido en el surgidero de Algeciras, lugar idóneo para vigilar los pasos de buques en el Estrecho, tras reunión y acuerdo con los otros cinco comandantes de los buques que formaban parte de la división:

«... atendidas las circunstancias de la estación, y resistencia de los jabeques que componen la División, resolvieron (...) que respecto a las corrientes, tiempos duros y revueltos que se experimentan en la proximidad del Estrecho, poco aguante que por construcción tienen los jabeques para mantenerse en su crucero, era más ventajoso esperarnos fondeados en esta Bahía, prefiriendo el fondeadero de San Roque»⁴⁰.

La decisión era arriesgada, sin duda, ya que, en caso de que los jabeques enemigos lograran pasar sin ser interceptados, podría generar severas críticas. La división contaba como vigilancia, además de con los vigías de ambas costas, con una embarcación menor descubierta con un piloto en Punta Carnero, de día y de noche, así como con vigías desde los topes de los buques de la división⁴¹. Tejada también había solicitado al comandante del Campo de Gibraltar que le facilitara los avisos de la plaza de Tarifa, Punta del Carnero y Torre del Tomo.

(37) *Ibíd.*, carta de González de Castejón a Francisco de Morales. San Lorenzo, 18 de octubre de 1776.

(38) *Ib.*, carta de Morales a González de Castejón. A bordo del *Serio*, en la bahía de San Roque, 6 de noviembre de 1776.

(39) *Ib.*, carta de Tejada a González de Castejón. A bordo del *Gamo*, en el fondeadero de Algeciras, 7 de noviembre de 1776.

(40) AGS Marina, leg. 457. Carta de Tejada a González de Castejón. A bordo del *Gamo*, en el fondeadero de Algeciras, 3 de noviembre de 1776.

(41) *Ibíd.*, carta de Tejada a González de Castejón. A bordo del *Gamo*, en el fondeadero de Algeciras, 11 de noviembre de 1776.



Antonio Barceló siendo teniente general de la Armada (Museo Naval de Madrid)

El vigía de Ceuta había dado aviso de que la noche del 18 de octubre había visto, a pesar de la oscuridad reinante, cruzar un jabeque de 24 o 26 cañones, y otros dos jabeques dos noches después⁴². A Castejón le preocupaba que Tejada pudiera perder la posición ventajosa que le podían proporcionar los vientos, por lo que indicaba:

«... porque puede mui bien suceder, que sotaventeada en seguimiento de las embarcaciones que en aquella Plaza, por tener velas latinas crean y afirmativamente avisen ser de Moros, si verdaderamente no lo son, antes que buelban (*sic*) los jabeques a ganar el estrecho, pasen los Argelinos con los S.O., como efectivamente lo pasarán con este Viento los que se dice están en el Océano, y pueden hacerlo sin ser vistos»⁴³.

Tejada realizaba una férrea vigilancia del Estrecho y, ante cualquier aviso, su división salía enseguida a reconocer todos los buques sospechosos que trataban de pasarlo. Por su parte, Castejón daba aviso al comandante general del departamento de Cartagena de que hiciera saber a Barceló

«la noticia que de Barcelona dio aquel Ministro de Marina al Intendente de deber salir de Argel este mes tres jabeques grandes, una fragata y una barca (...) si encuentra Barceló con los dos jabeques que lleva a los tres enemigos unidos, son superiores fuerzas a las con las que se ha quedado, y no conveniente exponerse a que consigan lo que nunca han logrado con nuestros jabeques, aunque el Brigadier Barceló se sacrificara, pero de suceder sería alentarlos a más correrías»⁴⁴.

La fama de intrépido de Barceló provocaba estas advertencias de la máxima autoridad de la Marina de Guerra. Pero Barceló no encontró a corsario enemigo alguno, así que volvió desde Almería a Cartagena, donde el *Lebrel* y

(42) AGS Marina, leg. 456. Carta de Joaquín de Mendoza, comandante del Campo de Gibraltar, a González de Castejón. A bordo del *Gamo*, en el fondeadero de Algeciras, 7 de noviembre de 1776.

(43) AMC, carta de González de Castejón a Tejada. San Ildefonso, 12 de noviembre de 1776.

(44) AGS Marina, leg. 457. Carta de González de Castejón a Rojas. San Lorenzo, 22 de octubre de 1776.

Estado de la Armada de N. S.ª del Pilar, al mando del capitán de fragata Miguel Serra, a 11 de septiembre de 1776.

Clase	Número	Nombre	Estado	Comando	Armas	Artillería	Equipaje	Comida	Alfajes	Total en Realidad	Cantidad
1	20	20	30	30	65	300	40	8		292	12
Navios de Guerra			Navios de Comercio			Navios de Guerra			Navios de Comercio		
San Sebastián San Antonio San Carlos San Juan San Pedro San Pablo San Felipe San Fernando San Lorenzo San Marcos San Mateo San Nicolás San Rafael San Sebastián San Vicente San Xavier San Yago San Zenobio			San Juan San Pedro San Pablo San Felipe San Fernando San Lorenzo San Marcos San Mateo San Nicolás San Rafael San Sebastián San Vicente San Xavier San Yago San Zenobio			San Juan San Pedro San Pablo San Felipe San Fernando San Lorenzo San Marcos San Mateo San Nicolás San Rafael San Sebastián San Vicente San Xavier San Yago San Zenobio			San Juan San Pedro San Pablo San Felipe San Fernando San Lorenzo San Marcos San Mateo San Nicolás San Rafael San Sebastián San Vicente San Xavier San Yago San Zenobio		

Estado del jabeque *Nuestra S.ª del Pilar*, al mando del capitán de fragata Miguel Serra, a 11 de septiembre de 1776.

el *Carmen* entraron en la dársena para despalme y los reemplazos más necesarios. El *San Sebastián* y el *San Antonio*, que se encontraban sufriendo reparaciones, se hallaban casi listos. Estando decidido González de Castejón a apresarse o hundir a los jabeques argelinos que se conocía estaban en el Atlántico, Barceló recibió la orden de esperar a los argelinos en la banda del este del Estrecho, con base en Ceuta⁴⁵. Su escuadra salió de Cartagena el 12 de noviembre y llegó a dicha plaza el 14, tras ir a la zona de Alhucemas para ver si localizaba naves enemigas, ya que desde una fragata francesa se le dijo «que le habían estado a bordo cinco días antes dos jabeques de moros, a cinco leguas distante del Cabo de San Vicente»⁴⁶. El día 20 Barceló pasó con su escuadra a Algeciras, habiendo acordado con el gobernador de Ceuta que por la vigía se le avisara de cualquier embarcación sospechosa, y decidiendo que el jabeque *Carmen* se mantuviera cruzando el Estrecho

«por ser mas a proposito por calar menos agua, mediante a que con los demas jabeques es dificultoso conseguirlo (como VE. save) mayormente con los vientos

(45) *Ibidem*, carta de González de Castejón a Rojas. San Lorenzo, 1 de noviembre de 1776.
 (46) *Ib.*, carta de Barceló a González de Castejón. A bordo del *Lebrel*, en Ceuta, 16 de noviembre de 1776.

del Oeste, por razón de las furiosas corrientes que corren para el Este, no obstante que segun el tiempo me proporcione, travajaré (*sic*) a fin de en cumplimiento de lo que se me tiene mandado, pues lo riguroso de la estación no da lugar a mantenerse a la vela sin exponerse a perder dicho crucero»⁴⁷.

Pero el *Carmen* tuvo que entrar en puerto el día 28, «estando amenazando el tiempo alguna borrasca (...) temeroso de que me hiciese desarbolar o sucediese otra desgracia, como que este buque no puede sufrir los tiempos que los otros de mayor porte»⁴⁸.

A finales de mes, una embarcación dio aviso de que tres jabeques argelinos se encontraban el día 22 en Tánger⁴⁹.

Los combates navales de Melilla y Trigonía⁵⁰

El día 29 de noviembre fue muy tempestuoso, con gruesas lluvias, fuerte viento de poniente y escasa visibilidad. Cada buque de la escuadra tenía tres anclas en el agua por lo duro del temporal. A las 16:50, una pequeña clara dejó ver entre Punta Europa y Punta Almina tres buques que parecían ser los argelinos. Tejada ordenó levar a la escuadra largando las anclas, por lo que se retiraron las lanchas rápidamente y se largaron los chicotes por ojo, dando la señal a continuación de zafarrancho, y se zarpó para tratar de darles caza a toda fuerza de vela. Los enemigos eran dos jabeques de 34 y 24 cañones, del calibre de 8 y 6 libras, que navegaban con solo el trinquete; y un paquebote con todo el aparejo desplegado, que navegaban en vuelta de esteseureste⁵¹. El viento era oesnoroeste fresco. Pasada Punta Europa, Tejada puso rumbo SE1/4S. Al mismo tiempo que desde la bahía de Algeciras, se vieron a los buques enemigos desde Ceuta. Barceló decidió esperar para salir y

«aunque con mucho trabajo ya estava metiendo las anclas dentro que emprehendí, por considerar no perdía tiempo, mediante a lo arriesgado de la salida, porque el viento a la sazón era NO y algo al N travesía de este parage, y por hazer el que se

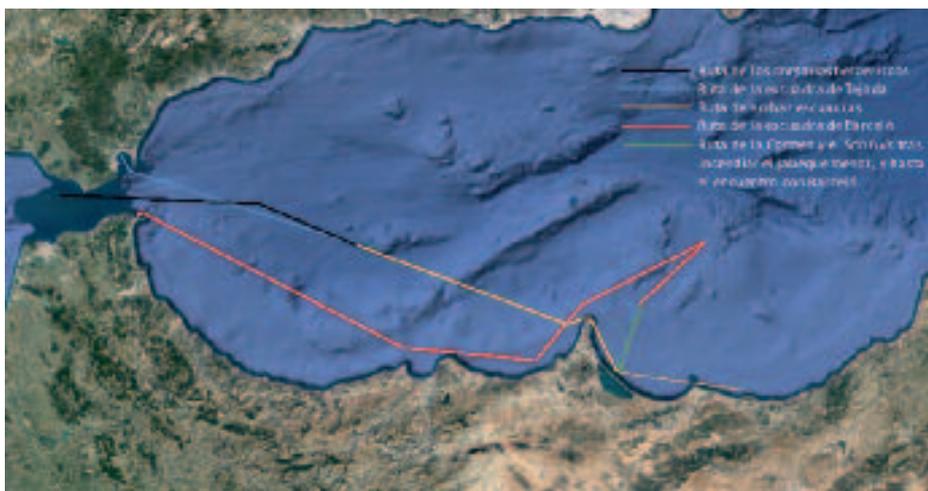
(47) Ib., carta de Barceló a González de Castejón. A bordo del *Lebrel*, en Algeciras, 21 de noviembre de 1776.

(48) Ib., carta de Onofre Barceló a González de Castejón. A bordo del *Carmen*, en Málaga, 3 de diciembre de 1776.

(49) AMC, carta de González de Castejón a Tejada. San Ildefonso, 29 de noviembre de 1776.

(50) En todo aquello que no tenga menciones específicas se siguen los relatos de Tejada y Barceló, cada uno en lo que respecta a su respectiva escuadra. TEJADA, Félix: *Relación de ataque y rendición de dos jabeques argelinos*, en AMC, diciembre de 1776; BARCELÓ, Antonio: *Diario de lo ocurrido en la Navegación desde el día 29 de Noviembre hasta el de la fecha*, adjunto a AGS, Marina, leg. 457, carta de Barceló a González de Castejón, Jabeque *Carmen* en Málaga, 4 de diciembre de 1776.

(51) SALAVERRÍA, Juan José: *Diario de lo acaecido a la escuadra del mando del Capitán de Navío D.ⁿ Felix de Texada con dos Jabeques de la regencia de argel y un Paquebot Presa que acomboyaban*, de 3 de diciembre de 1776, en AGS, Marina, leg. 457, carta de José de Rojas a González de Castejón. Cartagena, 10 de diciembre de 1776.



Representación, sobre plano de las costas del mar de Alborán, del recorrido aproximado que debieron hacer las distintas escuadras entre el 30 de noviembre y el 2 de diciembre de 1776. Realizado por el autor del artículo.

sotaventaseen de la Ensenada de Tetuán sin ser visto de ellos, y también de que en este intermedio me viniese un refuerzo de 30 hombres de tropa, que pedí al Gobernador para cada jabeque».

La noche se echó encima rápidamente, y además era muy oscura en sus inicios, por lo Tejada dejó de ver los buques enemigos alrededor de las seis. A las 7:15 de la tarde, al haberse inclinado el viento a oeste, se puso en vela la escuadra de Barceló, para poder zafar las puntas. Pasadas estas media hora más tarde, puso rumbo sureste, promediando el aparejo para la unión de la conserva y con la intención de no propasar a los argelinos. Al no poder ser vistos los buques enemigos, había que deducir su rumbo: si seguían directos a Argel, su rumbo sería 80° más o menos, si bien podían cambiar radicalmente de rumbo para despistar a los perseguidores, por ejemplo, en las inmediaciones de Tetuán (175° aproximadamente), Alhucemas (125°) o el cabo Tres Forcas (105°). Barceló pensaba que los enemigos pondrían proa entre los dos primeros rumbos. De hecho, a las doce de la noche Barceló gobernó al SE1/4S y SSE. Tejada, en cambio, había decidido poner rumbo hacia el cabo de Tres Forcas. Ambos pensaban que los argelinos, tras atravesar el Estrecho, teniendo un buque de menos andar que los jabeques (el paquebote), no querrían mantener el rumbo de Argel, para no ser alcanzados por la escuadra de Tejada.

A las 23:00, cinco horas después de perderles de vista, la luna permitió algo de visibilidad, descubriendo Tejada que los buques argelinos se encontraban a proa de los buques de su división. Faltaba poco para las 02:00 cuando el *Gamo* disparó un cañonazo. Media hora más tarde lo mismo con un cohete. Pero los

enemigos seguían su curso. Amaneció «con los horizontes cargados, mar gruesa del Viento, y éste fresco por el N.O.»⁵². Los tres buques argelinos navegaban juntos, uno de ellos arriado el juanete para conservar la unión. Viendo los argelinos, con las primeras luces, que les perseguían solo tres jabeques –ya que a las fragatas se las dejó de ver al poco de salir de la bahía de Algeciras–, largaron sus grandes banderas –y el comandante, un gallardetón– y esperaron el ataque de los españoles. El jabeque *Pilar*, tras acercarse un momento a recibir instrucciones del *Gamo*, rompió el fuego a las 08:00 con las miras de proa, correspondiendo los argelinos sobre sus orzadas con una viva descarga de fusilería⁵³. A las 08:15 inició fuego el *San Luis*, y a las 09:00, el *Gamo*. Se entabló un constante y enérgico fuego entre ambas escuadras, gobernando siempre hacia la costa de África. De esta manera, sin parar de dispararse siempre que podían, fueron acercándose al cabo de Tres Forcas. Los argelinos instalaron los guardatimones y empezaron a disparar por la popa sobre las 10:30.

Mientras, al amanecer de ese 30 de noviembre, la escuadra de Barceló apareció a dos leguas y media del morro de Alhucemas, y siguió navegando durante todo el día paralelo a la costa.

Hacia las once, la fragata *Santa Lucía* recibió señales del comandante de encargarse del paquebote, que se desplazó al sur del cabo. Transcurrido un rato, este buque empezó a humear mucho sin que la fragata hubiera tenido oportunidad de alcanzarla. La presa había sido incendiada por los tripulantes argelinos, que dejaron el paquebote unas tres millas al sur del cabo de Tres Forcas, huyendo en la lancha, que fue alcanzada por la *Santa Lucía*, siendo apresados ocho argelinos.

Sobre las doce, los dos jabeques argelinos se habían acercado tanto al cabo de Tres Forcas, que el jabeque grande no tuvo más remedio que pasar entre el cabo y el islote que se encuentra en sus inmediaciones, algo totalmente inusual por lo estrecho del mismo. Probablemente es el farallón al que se refiere Tofiño, unos años más tarde, con estas palabras:

«Al S56°E, no muy distante de lo más oriental del cabo, hay un Farallon nombrado el grande, por ser mayor que otros dos que están mas al S. cien varas distante de dicho Farallon al N39°E está una Laxa nombrada la Lupiana con 6 pies de fondo. Entre uno y otro de los dos Farallones que están al S del grande, como entre aquellos y éste, y entre éste y la Laxa, se puede pasar con cualquier Navío en caso de necesidad, por haber 15 brazas de fondo por dichos Canales, cuya noticia puede servir...si estando al O. del Cabo fue perseguido de enemigo...suponiendo los vientos declarados por el O. podrá pasar entre el Farallon y el Cabo, ó por donde más le convenga»⁵⁴.

(52) AGS Marina, leg. 457. Carta de Antonio Escaño al marqués González de Castejón con el relato de la batalla. Málaga, 3 de diciembre de 1776.

(53) *Gaceta de Madrid*, núm. 51, 17 de diciembre de 1776, p. 455.

(54) TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente: *Derrotero de las Costas de España en el Mediterráneo y su correspondiente de Africa para inteligencia y uso de las cartas esféricas*. Ibarra, Hijos y Compañía, Madrid, 1787, p. 61.

Al argelino le siguieron por el estrecho paso el *Pilar* y el *Gamo*, este último para no exponer a aquel a ser batido por los dos jabeques enemigos en la encalmada originada al situarse tras el cabo. El *San Luis* había seguido por fuera cañoneando al jabeque argelino menor, y este empezó a hacer lo propio al *Pilar* en cuanto pasó el canal, dada la ventaja que le ofrecía la consiguiente encalmada. Tras pasar el *Gamo*, la persecución continuó, así como el incesante cañoneo. Los jabeques argelinos, que se habían vuelto a unir, consiguieron entrar en la ensenada de Melilla perseguidos por los jabeques españoles, pasando casi a tiro de cañón de la plaza a las 13:00, «de suerte que vehíamos el fuego de fusil que hacían desde las popas de los moros»⁵⁵. Decidió Tejada que los tres jabeques españoles se concentraran en rendir al que se encontraba más próximo a la costa, el de mayor porte de los argelinos —al que el *Pilar* estaba sometiendo a un bombardeo de metralla y bala rasa que el enemigo no dejaba de responder⁵⁶—, y después se seguiría al otro. Las fragatas, que iban por detrás, siguieron al otro jabeque que, a pesar de la señal de ayuda que le había mandado su compañero, se dirigía hacia el este a todo trapo, cercano a la costa. Las fragatas le tenían tomado el sotavento, tratando de impedir que saliera por las Chafarinas. Los tres jabeques batían sin parar al jabeque grande enemigo, que se encontraba cerca de la boca de la laguna. A las 15:15, el buque argelino se vio obligado a varar, por lo que Tejada ordenó el fondeo de los tres a corta distancia de aquel, para seguir disparando. A esa hora abonanzó el viento, que hasta entonces era fresco del noroeste. Muchos tripulantes argelinos se tiraban al agua, y largaron la lancha pero, al poco, de un cañonazo desde el *San Luis* la echaron a pique. El argelino, que había perdido su palo mayor, arrió sobre las 16:00 su bandera. Inmediatamente, Tejada dio orden al *San Luis* de que fuera a buscar una de las fragatas y que entre los dos sacaran el jabeque varado o, si no se pudiera, le pegaran fuego, mientras él se iba con el *Gamo* y el *Pilar* en persecución del otro jabeque berberisco. Sin embargo, el jabeque argelino volvió a izar su bandera, por lo que el *San Luis* y el *Pilar* continuaron con el fuego hasta las 17:15, en que el argelino paró de disparar y la tripulación que quedaba se tiró al agua. Tejada, que salió con el *Gamo* en persecución del otro jabeque, avisó a la fragata *Carmen* de que volviera a ayudar al *San Luis*. Al llegar la *Carmen* a la ensenada de Melilla, salió el *Pilar* hacia el este. Ya de noche cerrada, el *San Luis* y la *Carmen* siguieron disparando al argelino de tanto en tanto, ya que se veían luces en su interior. Dispuso entonces Salaverría, comandante de la fragata *Carmen*, dar dos anclas con calabrotes para sacar el jabeque; pero, cuando estaban las lanchas armadas para ejecutar la maniobra, fueron los propios argelinos quienes prendieron fuego a su embarcación a las 02:00. A las 03:30 el fuego llegó al pañol de

(55) AGS Marina, leg. 457. Carta del gobernador de Melilla al marqués de González de Castejón, s.f.

(56) *Ibidem*, carta del conde de Ofalia al marqués González de Castejón. Málaga, 2 de diciembre de 1776. Ofalia reproduce en su carta otra remitida por el gobernador interino de Melilla.

Estado del jabeque S. Luis Beltrán, al mando del teniente de navío José de Escaño, a 11 de septiembre de 1776.

Estado del jabeque S. Luis Beltrán, al mando del teniente de navío José de Escaño, a 11 de septiembre de 1776.

pólvora, explotando lo que quedaba de buque, sintiéndose en Melilla «un grande estruendo que hizo retemblar los edificios de la Plaza»⁵⁷. A la salida del sol, el incendio del jabeque estaba casi totalmente extinguido, marchándose a continuación la fragata y el jabeque españoles hacia el este.

Al llegar el *Gamo* a la altura de las fragatas *Garzota* y *Santa Lucía*, todavía de noche, desde estas se informó a Tejada de que, a pesar de que el buque enemigo no se veía, era seguro que no se había quedado rezagado en ningún punto de la costa ni había tomado rumbo a las Chafarinas, por lo que continuaron paralelo a la costa pero con poco viento⁵⁸.

Mientras, Barceló había dejado el cabo de Tres Forcas atrás y navegaba rumbo al noreste. A las 03:15 de la mañana se oyeron unos cañonazos por el tercer cuadrante, por lo que gobernaron al oesuroeste con viento norte flojo. Al amanecer avistaron a siete leguas el cabo de Tres Forcas, y al mediodía se dejaron ver dos embarcaciones, de manera que Barceló hizo la señal de zafa-

(57) Ib.

(58) A partir de este punto seguimos principalmente el relato de Tejada en la carta que escribió a González de Castejón al llegar a Málaga, como complemento de la escrita por Salaverría tres días antes. AGS Marina, leg. 457. Carta de Tejada a González de Castejón. A bordo del *Gamo*, en Málaga, 5 de diciembre de 1776.

rrancho. Esas dos embarcaciones no eran otras que la fragata *Carmen* y el jabeque *San Luis*, que se retiraban hacia Málaga tras el incendio del jabeque argelino. A las 16:00 Barceló recibió las noticias de lo sucedido hasta entonces, tras lo que decidió volver al Estrecho por la costa africana, para llegar a la bahía de San Roque el día 4.

Al amanecer de ese día, el pequeño de los jabeques berberiscos, pero que llevaba el gallardetón en su mayor, fue avistado unas cuatro o cinco leguas por delante del *Gamo*, siempre cercano a la costa. El viento refrescó, lo que facilitó que los jabeques españoles fueran ganando poco a poco terreno al argelino. La escuadra española se fue distribuyendo con el fin de tratar de limitar las opciones al jabeque enemigo. A las 13:30 roló a levante, «con lo que perdió todas las proporciones que le ofrecía su grande andar». Se encontraban en las inmediaciones del cabo Milonia, zona a día de hoy emplazada en territorio argelino. El *Gamo* se había destacado mucho del resto. Lo seguía a cierta distancia, por las mismas aguas, la *Garzota*, y a su través, a sotavento, más cercano a la costa, el *Pilar*, para cortar al enemigo en caso de que arribara en popa. La *Santa Lucía* se encontraba a bastante distancia. En este punto, Tejada relata cómo el enemigo tenía dos opciones: 1) meterse bajo los fuegos del castillo de Tremecén, aunque «nunca le hubieran librado de arriar el pavellon a estos Jabeques, y sufrir, quando menos, por mui barado, el q.^e yo le quemara vaxo la artillería de aquella fortaleza», o 2) varar en alguna playa, que según Tejada era la mejor opción y, efectivamente, fue la que finalmente tomó el corsario:

«Tomó el partido de ceñir al viento, con la misma proa que estos Buques, hasta tanto q.^e hallandose proximo a la costa persuadido a que me ganaría la proa, tomó el partido de virar, lo que me complacía, porque de no conseguir su fin, caería entre todos los buques, y de tener efecto le reparaba de tomar el ultimo partido de barar (*sic*)»⁵⁹.

Allí se encontraban frente a frente los dos jabeques, capitaneados por los comandantes de sus respectivas escuadras, Sidi Mohamet Marroquí –como se llegaría a saber– y Félix de Tejada. Pero si el argelino había concebido el plan de abordarlo, cambió parecer cuando estaba muy próximo al *Gamo*, pues volvió a la costa y la corrió en popa hasta meterse en la ensenada de Trigonía, donde dio fondo al ponerse el sol.

En el *Derrotero* de Tofiño se sitúa esta ensenada entre los cabos de Milonia y Hone⁶⁰. En el *Derrotero* actual, el nombre ha desaparecido. Por la descripción realizada por Tejada, que califica el lugar de «pequeña Abra» y «la costa que rodeaba una pequeña playa de montañas altas», el punto por donde entró el jabeque argelino debía de estar entre el cabo Milonia y la punta Bou Madame, y posiblemente se trate de la llamada actualmente ensenada Mersa el

(59) *Ibíd.*

(60) TOFIÑO DE SAN MIGUEL, p. 145.

Plan y distribución de un fragata de 28 cañones del Puerto de Cádiz, p.º de Cádiz en 1776. La fragata en su estado de guerra. Cádiz, 1776. Escala: 1:1000. Autor: Andrés Tacón.

Oficina	Armas	Armas de guerra	Armas de paz								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Cabo 1.º			Cabo 2.º			Cabo 3.º			Cabo 4.º		
Cabo 5.º			Cabo 6.º			Cabo 7.º			Cabo 8.º		
Cabo 9.º			Cabo 10.º			Cabo 11.º			Cabo 12.º		
Cabo 13.º			Cabo 14.º			Cabo 15.º			Cabo 16.º		
Cabo 17.º			Cabo 18.º			Cabo 19.º			Cabo 20.º		
Cabo 21.º			Cabo 22.º			Cabo 23.º			Cabo 24.º		
Cabo 25.º			Cabo 26.º			Cabo 27.º			Cabo 28.º		
Cabo 29.º			Cabo 30.º			Cabo 31.º			Cabo 32.º		
Cabo 33.º			Cabo 34.º			Cabo 35.º			Cabo 36.º		
Cabo 37.º			Cabo 38.º			Cabo 39.º			Cabo 40.º		
Cabo 41.º			Cabo 42.º			Cabo 43.º			Cabo 44.º		
Cabo 45.º			Cabo 46.º			Cabo 47.º			Cabo 48.º		
Cabo 49.º			Cabo 50.º			Cabo 51.º			Cabo 52.º		
Cabo 53.º			Cabo 54.º			Cabo 55.º			Cabo 56.º		
Cabo 57.º			Cabo 58.º			Cabo 59.º			Cabo 60.º		
Cabo 61.º			Cabo 62.º			Cabo 63.º			Cabo 64.º		
Cabo 65.º			Cabo 66.º			Cabo 67.º			Cabo 68.º		
Cabo 69.º			Cabo 70.º			Cabo 71.º			Cabo 72.º		
Cabo 73.º			Cabo 74.º			Cabo 75.º			Cabo 76.º		
Cabo 77.º			Cabo 78.º			Cabo 79.º			Cabo 80.º		
Cabo 81.º			Cabo 82.º			Cabo 83.º			Cabo 84.º		
Cabo 85.º			Cabo 86.º			Cabo 87.º			Cabo 88.º		
Cabo 89.º			Cabo 90.º			Cabo 91.º			Cabo 92.º		
Cabo 93.º			Cabo 94.º			Cabo 95.º			Cabo 96.º		
Cabo 97.º			Cabo 98.º			Cabo 99.º			Cabo 100.º		

Alvarillo Jaeger, Comodoro de Armada Real, Comandante de la fragata Garzota, 1776. Andrés Tacón.

Estado de la fragata *Garzota*, al mando del teniente de navío Andrés Tacón, a 11 de septiembre de 1776.

Abiod, pues es la única en ese paraje que puede calificarse de pequeña y en su entorno hay montañas⁶¹.

Poco antes de la oración, el *Gamo* entró en la ensenada y, cuando estaba a tiro de fusil, le descargó al jabeque argelino una andanada de palanqueta y metralla que tumbó a este ligeramente sobre la popa y la banda de estribor. Le siguió en el fuego la *Garzota*, y la *Santa Lucía* quiso asimismo entrar en la ensenada, aunque se le indicó que desistiera pues el viento hacía la maniobra muy expuesta. De hecho, el levante, que fue arreciando, y el fuerte oleaje obligaron al *Gamo* y la *Garzota* a salir a su vez de la ensenada, manteniéndose todos los buques en las inmediaciones de la boca de esta lo que quedaba de noche.

En cuanto amaneció, los buques españoles dieron fondo próximos a la playa donde estaba el jabeque enemigo. En las laderas de la montaña y en la playa se había congregado una gran cantidad de escopeteros, que iniciaron un intenso fuego, hasta que el fuego de metralla de los cañones españoles terminó de desalojarlos. No se disparaba, en cambio, contra el jabeque, ya que no tenía gente en él. Cuando la playa estuvo más despejada, Tejada envió las lanchas del *Gamo*, el *Pilar*, la *Santa Lucía* y la *Garzota*, mandadas

(61) INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA: *Derrotero de las costas Sur y Sudeste de España y costa Norte de África*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2016, p. 199.

todas por el alférez de navío Gregorio Rozo, que iba en la del primero, y las otras por los oficiales de la misma clase Joaquín Rubin, Agustín Olózaga y Francisco Montenegro, quienes con el calafate mayor de la escuadra y los aventureros que había en esta (Juan de Java, Eneas MacDonel y León Marín) fueron a reconocer el jabeque enemigo para cerciorarse de si era posible sacarlo. Pero los tres grandes agujeros que presentaba, hechos pedazos sus ligazones de los balazos recibidos, y estaba lleno de agua⁶², por lo que pusieron una camisa de fuego al palo mayor y otra a la puerta de la cámara, incendiándolo a continuación. Mientras volvían a sus respectivos buques, las lanchas sufrieron un intenso fuego de fusilería desde la playa, adonde no se podía disparar ahora desde las fragatas por estar las lanchas en medio. Al llegar estas, el fuego de artillería y fusilería de los buques españoles se reanudó.

Incendiado el jabeque argelino y retiradas las lanchas, la escuadra se puso a la vela. Tejada quería volver a la bahía de Algeciras para recoger las anclas allí dejadas, pero el regular estado de los jabeques le hizo tomar la decisión de llevar la división a Málaga, adonde arribó el 5 de diciembre. La fragata *Carmen* y el jabeque *San Luis* habían llegado a dicho puerto la noche del 2 de diciembre⁶³. No hubo muertos entre los españoles, aunque sí se registraron 21 heridos (5 en el *Gamo*, 5 en el *Pilar*, 6 en la *Santa Lucía*, 4 en la *Garzota* y 1 en el *San Luis*), ocho de ellos de gravedad. El alférez de navío Agustín Olózaga fue uno de ellos. De los enemigos solo se sabía que, del jabeque quemado cerca de la laguna de Melilla, entre muertos y heridos llegaban a 116.

De las informaciones dadas por los argelinos apresados se llegó a confirmar que los buques eran de la Regencia, y a saber que los arráeces de estos se llamaban Sidi Mohamet Marroquí, comandante de la escuadra y del jabeque menor, y Galunchi Turco, comandante del mayor. El equipaje de ambos eran 250 y 350 respectivamente. Que no tuvieron más remedio que cruzar el Estrecho de día forzados por el mal tiempo, porque de Gibraltar les habían prevenido que se les esperaba. La embarcación portuguesa, que se había apresado el 11 de noviembre, estaba cargada de 24 cañones de distintos calibres, cinco anclas grandes, jarcia, barriles de queso y cajones de porcelana china con destino a Río de Janeiro; y su tripulación, de 24 hombres, había sido dividida por mitad entre los dos jabeques argelinos.

Los buques españoles sufrían daños de diversa consideración, especialmente los jabeques, después de varias horas de cañonearse con los argelinos. Así, el *San Luis* no había podido ceñir hacia Cartagena, mientras que el *Pilar* tenía su mayor y una verga de juanete rendidos, y su mastelero de gavia presentaba daños de un balazo, al igual que los tres jabeques.

(62) AGS Marina, leg. 457. Deposition de Antonio Marimón, primer calafate del *Gamo*, sobre el estado en que se hallaba varado el jabeque argelino en el abra de Trigonía. A bordo del *Gamo*, 2 de noviembre de 1776.

(63) *Ibidem*, carta del conde de Ofalia al marqués González de Castejón. Málaga, 2 de noviembre de 1776.

tivo para apremiar a todo Oficial de guerra de Marina, a los Subalternos, Guardias Marinas y Aventureros»⁶⁷. En enero de 1777, Castejón comunicó a Tejada la decisión del rey de conceder, tanto a él como al resto de los comandantes, encomiendas o pensiones en diferentes órdenes militares⁶⁸.

Conclusión

La tensión en las costas mediterráneas era permanente debido a la constante actividad corsaria argelina. Esa tensión provocaba a menudo desinformación, confusiones y aprovechamiento de las circunstancias por parte de unos pocos. El año 1776 terminó con una buena noticia para los españoles: la política de presión a los buques piratas argelinos había dado finalmente frutos, tras un año de vigilancia intensa.

Los combates de Melilla y Trigonía del 29 de noviembre al 2 de diciembre nos dan pruebas sobradas del arrojo, valentía y fiereza combativa de los argelinos, que estaban dispuestos, en determinados momentos, a combatir contra una escuadra superior a la suya. Por ello, los españoles debían estar preparados, no solo militarmente, para enfrentarse con enemigos tan difíciles de batir, sino también desde un plano psicológico, a fin de tener una decisión y una fiereza asimilables.

Determinación es lo que demostraron las dotaciones españolas, desde el jefe de la división hasta la marinería, pasando por oficiales, aventureros, brigadas de artillería, etc., de rendir, hundir o quemar las naves enemigas, y para ello desplegaron en cada momento las tácticas más convenientes. Tejada tomó decisiones arriesgadas en determinadas ocasiones, como permanecer en la bahía de Algeciras a la espera de que los vigías vieran a los enemigos para preservar sus naves, a riesgo de no detectar el paso de las de los enemigos; o dirigirse a Tres Forcas, habiendo tantas opciones, cuando reinaba la oscuridad en la noche del 29 al 30 de noviembre; o concentrar fuerzas contra determinados jabeques enemigos, como cuando obligó a varar al mayor de los jabeques argelinos para no darle opción alguna, posibilitando que el menor pudiera escapar, dado que las fragatas que le perseguían eran menos veloces. Pero cada decisión acabó resultando un acierto y cumplió con todos los objetivos, aunque probablemente lamentaría no haber podido apresar uno o los dos jabeques. Antonio Barceló, en cambio, no acertó en el rumbo tomado por la escuadra argelina. Pero la estrategia de González de Castejón de situar ambas escuadras en el Estrecho había sido acertada. Si los argelinos, en vez de tomar rumbo a Tres Forcas, hubieran ido más al oeste, probablemente se habrían topado con la escuadra de Barceló. Pero Barceló no tenía nada que demostrar después de varios decenios combatiendo a los berberiscos con enorme éxito.

(67) AMC, carta de Andrés Reggio a Tejada. Isla de León, 17 de diciembre de 1776.

(68) AMC, carta de González de Castejón a Tejada. El Pardo, 20 de enero de 1777.

Acciones como estas cambiaban carreras militares. Este fue el caso de Félix de Tejada, quien ya era uno de los capitanes de navío más jóvenes de la Real Armada, cuyo prestigio y consideración dentro del cuerpo se vería acrecentado y cuya carrera no dejaría de progresar. En menor medida, algo similar ocurrió con algunos de los oficiales de las dotaciones que participaron en estos combates.

Bibliografía adicional

- PAVÍA Y PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, 4 vols. Imp. de J. López, Madrid. 1873-1874.
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, J.M., y SÁNCHEZ ARGÜELLES, F.: *Catálogo general del Museo Marítimo*. Diputación Provincial de Barcelona, 1965.

FRANCISCO DE MOYÚA Y MAZARREDO, EL MARINO QUE SE PERDIÓ EN EL *TRAFALGAR*, DE BENITO PÉREZ GALDÓS

José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ
Licenciado en filología hispánica

«Al fin, cediendo a nuestros ruegos, comprendió que era preciso abandonar el mando. Llamó a Moyna, su segundo, y le dijeron que había muerto; llamó al comandante de la primera batería, y éste, aunque gravemente herido, subió al alcázar y tomó posesión del mando»¹

Resumen

Benito Pérez Galdós, en su obra *Trafalgar*, escribió mal el nombre de dos marinos. Uno de ellos, el segundo de Churruca en la escala del mando. El profesor José Andrés Álvaro Ocariz, en la edición crítica que ha realizado de la obra de Galdós, ha descubierto el nombre auténtico de ambos marinos y, en este artículo, expone sus investigaciones sobre la vida de Francisco de Moyúa y Mazarredo, sobrino de José de Mazarredo y compañero de Cosme Damián Churruca, tanto en sus trabajos científicos como en el momento de la muerte.

Palabras clave: Trafalgar, Francisco de Moyúa y Mazarredo, José de Mazarredo, Cosme Damián de Churruca, *San Juan Nepomuceno*.

Abstract

Benito Pérez Galdós, in his work *Trafalgar*, wrote wrong the name of two sailors. One of them, the second from Churruca on the scale of command.

(1) PÉREZ GALDÓS, Benito: *Trafalgar* (ed. José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ). Desiréediciones, 2018.

José Andrés Álvaro Ocáriz, in the critical edition he has made of the work of Galdós, has discovered the authentic name of both sailors and, in this article, exposes his research on the life of Francisco de Moyúa y Mazarredo, nephew of José de Mazarredo and fellow Cosme Damián Churruca, both in his scientific work and at the time of death.

Key-words: Trafalgar, Francisco de Moyúa y Mazarredo, José de Mazarredo, Cosme Damián de Churruca, *San Juan Nepomuceno*

José de Ezguerra Guirior

EL primero de nuestros marinos nació en Tudela. En el capítulo IV de la obra, Galdós pone en boca del personaje llamado Marcial lo siguiente:

«Yo iba en el *Real Carlos*, de 112 cañones, que mandaba Ezguerra, y además llevábamos el *San Hermenegildo*, de 112 también; el *San Fernando*, el *Argonauta*, el *San Agustín* y la fragata *Sabina*.

Todos jurábamos como demonios y pedíamos a Dios que nos pusiera un cañón en cada dedo para contestar al ataque. Ezguerra subió al alcázar y mandó disparar la andanada de estribor...

Dos mil hombres *apagaron fuegos* aquel día, entre ellos nuestro comandante Ezguerra, y Emparán el del otro barco».

El apellido de quien nos ocupa no es «Ezguerra», como aparece en las ediciones que se han realizado de *Trafalgar*, sino Ezguerra. Se trata de José de Ezguerra Guirior, marino navarro nacido en Tudela el 25 de enero de 1756. Comenzó su carrera en el navío *Atlante*. En Cartagena de Indias mandó la balandra *Ventura*, que perdió en la barra de Maracaibo por accidente fortuito. En 1777 fue ascendido a teniente de fragata. Embarcó en la fragata *Santa Catalina* y tomó posesión de las islas de Fernando Poo y Annobón, donde levantó cartas hidrográficas de aquellos parajes. Luchó con la escuadra del general Córdova.

En 1792 fue ascendido a capitán de navío y puesto al mando del navío *San Fermín*, el cual, en unión de la escuadra de Lángara y de la inglesa de Hood, fue en auxilio del puerto de Tolón, amenazado por los franceses republicanos. En 1797 fue nombrado mayor general de la escuadra que mandaba Obregón, a la que condujo a Santa Cruz de Tenerife desde La Coruña.

En enero de 1800 se le confirió el mando del navío *Real Carlos*, de la escuadra del general Moreno. Tomó parte en la heroica batalla contra los ingleses en la playa de Doniños, cerca de Ferrol.

Tras participar en la defensa de Ferrol, Moyúa se dirigió a Algeciras para socorrer a la escuadra francesa del contralmirante Linois, que estaba bloqueada por una flota británica. Al regreso, el almirante francés quería llevar a



Cádiz el navío británico apresado *Hannibal*, de 74 cañones. Los franceses iban en vanguardia; los españoles, a retaguardia, y los últimos, el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*, mandado por Manuel de Emparan.

La noche del 12 al 13 de julio de 1801 fue aprovechada por el navío británico *Superb*, que se acercó todo lo posible al *Real Carlos*, sobre el que descargó casi toda su artillería. Algunos de los proyectiles fueron a impactar en el *San Hermenegildo*. Pensando que algún enemigo estaba a su altura aprovechando la oscuridad casi completa, Emparan dio orden de abrir fuego, pero impactó de lleno en el *Real Carlos*. Este, a su vez, pensó lo mismo y disparó contra el *San Hermenegildo*. Como consecuencia de ello se perdieron los dos navíos y más de 2.000 hombres, entre ellos los comandantes de ambas embarcaciones, Manuel de Emparan y José de Esquerria.

En esa alteración de la *cu* (*q*) que se convierte en *ge* (*g*) se ha incurrido también en la placa que le recuerda en el Panteón de Marineros Ilustres de la gaditana San Fernando.

Francisco de Moyúa y Mazarredo

El segundo caso es el de un marino nacido en la localidad guipuzcoana de Vergara.

Será en el capítulo XIV de su *Episodio* cuando Galdós, a través de Rafael Malespina, relate la lucha en la que se vio envuelto el *San Juan Nepomuceno*. Cuando se está refiriendo a los últimos momentos de la vida de Churruca, indica lo siguiente: «Llamó a Moyna, su segundo, y le dijeron que había muerto; llamó al comandante de la primera batería y éste, aunque gravemente herido, subió al alcázar y tomó posesión del mando».

Todos los que desde hace 150 años vienen editando esta obra de Galdós confunden el nombre de este marino. Se trata de Francisco de Moyúa y Mazarredo², sobrino de José de Mazarredo.

Como este tal vez sea el caso más flagrante de los dos, voy a centrarme en la vida de este personaje.

Francisco de Moyúa y Mazarredo, como he indicado, nació en Vergara (Guipúzcoa) en 1764. Era nieto de Alonso de Moyúa y Munibe³, segundo marqués de Rocaverde, señor de las casas y mayorazgo de Moyúa, Barrena y Udala, y del de Epela, con su casa principal en la Calle Mayor de Hernani y varios otros bienes en Irún y San Sebastián, con renta de más de 700 ducados al año. Fue alcalde y juez ordinario de Vergara en 1734. Diez años antes, el 11 de junio de 1724, se había casado en esta villa con Josefa Agustina de Ozaeta Leizaur.

Hijo de ambos fue Roque Javier M.^a Ignacio de Moyúa y Ozaeta⁴, tercer marqués de Rocaverde, que nació en Vergara el 7 de agosto de 1731 y falleció en dicha localidad el 5 de octubre de 1805.

El 4 de diciembre de 1747, Roque Javier de Moyúa presentó, por medio de su padre, información de limpieza de sangre para ingresar en el Real Seminario de Nobles de Madrid. Tras su aprobación, Roque Javier ingresó en dicho Real Seminario el 4 de enero de 1748, para permanecer en el centro hasta el 1 de julio de 1750. Tras abandonarlo, inició una carrera militar que le llevó a alcanzar el empleo de alférez de fusileros del Regimiento de Guardias de Infantería Española en 1754, y el de capitán agregado al Estado Mayor de la plaza de San Sebastián en 1755. Al contraer matrimonio decidió abandonar la carrera militar. De regreso a su lugar natal, ocupó el cargo de alcalde de Vergara (1757), así como el de diputado general de Guipúzcoa (1757 y 1759).

Formó parte de los socios fundadores de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País en 1765, junto con sus cuñados Juan Rafael de Mazarredo y el conde de Alacha, su primo carnal Carlos Otazu y Moyúa, sus primos segundos Félix M.^a de Samaniego e Ignacio Luis de Aguirre, su hermano el marqués de Montehermoso y su tío el conde de Peñaforida.

Igualmente perteneció a la primera Comisión de Guipúzcoa, llegando a ser vicesecretario y archivero de dicha sociedad desde 1776, así como socio de número y miembro de la comisión de agricultura y economía rústica de la Bascongada desde 1765 y en 1780. Durante estas fechas participó, a petición de Miguel José Olaso Zumalave, alcalde de Vergara en 1767, en la expulsión de los jesuitas de esta localidad guipuzcoana.

A la muerte de su padre, heredó el título de marqués de Rocaverde, así como un conjunto de propiedades y bienes, como la propia casa-torre de los Moyúa.

Roque Javier de Moyúa se casó con Ana Josefa Rafaela Margarita de Mazarredo y Gortázar, nacida en Bilbao el 20 de julio de 1739 y hermana de

(2) ÁLVARO OCÁRIZ, José Andrés. «Presencia vasca en la Armada española (y VI)», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 138. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2017.

(3) Archivo Municipal de Vergara, C/243-03, 1747.

(4) Datos tomados del Archivo Municipal de Vergara.

José de Mazarredo. Tuvieron varios hijos⁵. Según los datos que hemos obtenido de diversas publicaciones, son estos: María Antonia, nacida el 24 de agosto de 1757 y fallecida en Ávila el 22 de febrero de 1836, casada el 13 de diciembre de 1778 con su tío José de Mazarredo; José Gabriel (Vergara, 1762), que llegaría a capitán general de la Armada en 1797; Francisco de Borja José Martín, nuestro biografiado; Ana Josefa; Ramón (guardiamarina); María Casilda; José Ignacio; Roque (1774-1827), cuarto marqués de Rocaverde y señor de los mayorazgos y casas-torre de Moyúa, Bidaurre, Epela y Tompes; Joaquín; Juana María, y Encarnación. Pero, a la luz de los documentos que obran en el Archivo del Museo Naval, debemos añadir a María Lorenza y a Hilaria, de las que hablaremos en el momento oportuno.



Casa-torre de los Moyúa (Vergara)

Francisco de Moyúa se incorporó a la Armada como guardiamarina en 1777⁶, avalado por su tío José de Mazarredo. Desde sus primeros años se mostró como una persona versada en matemáticas, astronomía e hidrografía y como un buen conocedor de las estrategias náuticas. El 3 de julio de 1779 es nombrado alférez de fragata y el 21 diciembre de 1782 asciende a alférez de navío. Dos años más tarde, el 15 de noviembre de 1784, es promovido a teniente de fragata⁷.

El 13 de enero de 1786⁸, Antonio Valdés⁹, secretario del Despacho de Marina, comunica a José de Mazarredo que Francisco de Moyúa queda destinado a

(5) DUQUE DE ESTRADA CASTAÑEDA, M.^oD., y SCHULER DAUVIN, S.: *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, vol. x, 2007, p. 30.

(6) Archivo del Museo Naval (AMN), colección Antonio de Mazarredo (AM), t. XXIV, ff. 106-107.

(7) *Ibidem*.

(8) *Ib.*, ff. 17-18.

(9) Antonio Valdés y Fernández Bazán (1744-1816), capitán general de la Armada. Fue nombrado secretario del Despacho de Marina (ministro de Marina) a los treinta y ocho años. Bajo su mandato, Carlos III eligió la bandera rojigualda como enseña de los navíos españoles; se amplió el arsenal de La Carraca y se aprobó el proyecto de la nueva población de San Carlos; se llevó a efecto el libre comercio con América, con la institución de consulados en las principales capitales, y se creó la Compañía de Filipinas; se inauguró el dique de La Carraca; se ampliaron los parques de artillería; se mejoró la instrucción de los oficiales; se establecieron en todos los departamentos cursos de altas matemáticas y bibliotecas; se amplió la enseñanza de la artillería, y se impulsaron las expediciones científicas. Ordenó la realización del *Atlas hidrográfico de las costas de la Península e islas adyacentes y África*; creó el Depósito Hidrográfico y trasladó el Observatorio a la Isla de León.



Detalle de la estatua dedicada a Antonio Valdés en Fuenmayor (La Rioja)

sus órdenes: «Envío la orden para el destino de tu sobrino como lo pides y en esto acreditarás el deseo que tiene de servirte en cuanto tenga arbitrio tu verdadero y fiel amigo»¹⁰.

El 1 febrero de 1788¹¹, Mazarredo pide a Valdés que se conceda a Francisco de Moyúa destino en una fragata que irá a Constantinopla:

«Aunque el Rey me tiene acordado cerca de mí en calidad de ayudante al teniente de fragata don Francisco de Moyúa para su instrucción en materia de ordenanzas, interesándome que no le pare perjuicio para el mérito de campañas y de adelantamiento marineru, para que es tan apto, suplico a V. E. le proporcione que S. M. le destine en una de las fragatas *Santa Cecilia* o *Santa Rosa* que deben

hacer próxima navegación a Constantinopla, viaje que por todas sus circunstancias de reconocimientos de tierras, fondeaderos y prolijo diario facilita a un oficial aplicado mayores conocimientos que una travesía larga cualquiera»¹².

Cuando termina la campaña de Constantinopla, en noviembre de 1788, se reintegra a su destino anterior¹³.

Al año siguiente, Mazarredo pide que Moyúa embarque en el paquebote *Santa Casilda*, al mando de Ventura Barcáiztegui¹⁴:

«Mi ayudante y sobrino el teniente de fragata don Francisco de Moyúa, entendido de la comisión de reconocimiento de los puertos de Cuba confiado a don Ventura Barcáiztegui¹⁵, parece que le escribió manifestándole su buena

(10) AMN, AM, t. XXIV, f. 18.

(11) *Ibidem*, t. XIII, ff. 64-67.

(12) *Ib.*, f. 64.

(13) *Ib.*, f. 67.

(14) *Ib.*, t. XIV, ff. 63-65.

(15) Ventura de Barcáiztegui fue un prestigioso oficial de la Armada. Alejandro Malaspina lo requirió para su expedición alrededor del mundo, pero fue desembarcado a instancias de José de Mazarredo, quien necesitaba su presencia en la Escuela de Guardias Marinas. Mazarredo valoraba la formación científica de Barcáiztegui y su firmeza e inteligencia marinera para el mando de cualquier embarcación, razones que llevaron a encomendarle la expedición a la costa oriental de Cuba, dirigida a efectuar trabajos cartográficos y al estudio de sus recursos forestales. Al mando del paquebote *Santa Casilda*, esta expedición se llevó a cabo entre 1790 y 1793. Debido a las duras condiciones meteorológicas que hubo de soportar, enfermó la casi totalidad de la tripulación y fallecieron nueve hombres. Pocos años después desempeñó diversas misiones militares en las islas Filipinas y Cantón, realizando también trabajos hidrográficos. Una de sus acciones más destacadas fue la operación de salvamento de la tripulación de la *San Andrés*,

voluntad de ir a sus órdenes. (...) Con este antecedente me lo ha expuesto a mí solicitando que yo oficie en el particular, y como considero que es un empeño loable y que ha de serlo para más y más adiestrarse en ocupaciones tan útiles, lo hago presente a V. E. y me será de satisfacción que S. M. se digne acordarle el destino que solicita»¹⁶.

El 25 de enero de 1794 es ascendido a capitán de fragata, y en julio de ese año Mazarredo pide que a su sobrino se le dé el mando de un buque de este rango:

«Mi ayudante y sobrino el capitán de fragata don Francisco de Moyúa me representa haber entendido que por falta de oficiales de su grado en el Departamento de Ferrol se ha mandado para allí varios de otros. Y me incoa a que manifieste a S.E. su deseo de ocupación de mar, como le he hecho repetidas veces. Y no pudiendo dejar de aplaudir tan buen modo de pensar lo hago presente a V.E. para la resolución que fuere del agrado de S. M. añadiendo que, si mereciere la Real piedad, se le confíe el mando de la fragata que debe botarse muy luego al agua en aquel astillero»¹⁷.

En enero de 1796 toma el mando de la *Soledad* para el viaje a Constantinopla del embajador del bajá de Trípoli:

«Con fecha de hoy digo al capitán general de ese Dpto lo siguiente:

Respecto a que el capitán de navío don Pedro Ruiz Mateos, que debía encargarse del mando de la fragata *Soledad* no podrá ya regresar a ese puerto con la brevedad que importa para la comisión a que está destinado aquel buque, quiere S. M. que pase a él el capitán de fragata don Francisco de Moyúa a fin de conducir a Constantinopla al embajador y regalos tripolinos, advirtiéndole a este oficial que, atendiendo al carácter vario y vidrioso de los moros ponga un particular esmero en conducirse con la moderación y sufrimiento necesaria, y que es preciso se halle sin falta en Trípoli para antes de mediados de marzo próximo. Todo lo cual comunico a V.E. de Real orden para que, sin pérdida de tiempo dé las providencias correspondientes a su efecto.

Y lo traslado a V.E. para que concurra igualmente a su cumplimiento en la parte que le toque.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Aranjuez, 19 de enero de 1796

Pedro Varela (*firma*)»¹⁸.

nao de Acapulco que naufragó con un valioso cargamento en 1798. En 1800, Barcáiztegui tomó el mando del apostadero o comandancia de la Marina Real en Filipinas con el grado de capitán de navío.

(16) AMN, AM, t. XIV, f. 64.

(17) *Ibidem*, t. XVII, ff. 45-47.

(18) *Ib.*, t. XXXIV, f. 184.

El 16 de abril de 1796¹⁹ realiza unas pruebas de comparación entre la goleta bombardera *Furia* y la corbeta *Colón*, al mando de don Francisco de Paula Manjón. Moyúa elabora un informe al respecto, cuyas notas finales son las siguientes:

«1.— De la prueba del servicio del mortero resulta que en ningún caso puede hacerse uso de él en la goleta en la mar, respecto a que pasa de bolina, queda hecha una boya imposibilitada de navegar y se necesitaría que fuera inmoble fijo el objeto contra el que dirigiera su fuego.

2.— En el parte del comandante de la corbeta *Colón* consta que con mucha dificultad se aguantaba con las escuadras y es no más que de mediana resistencia para las mares, no sintió incomodidad alguna, ni aún tuvo noción por la proa en la marejada del día de la prueba, alejándose a sólo ocho millas de tierra. Y de esta comparación, considerándolo forzosamente el mejor estado de estiba el de la goleta *Furia*, pues tenía el mortero y cañones en bodega, no obstante lo cual, a cada cabezada, metía la proa en el agua, embarcando mucha cantidad de ella. Resulta que de ningún modo es útil ni aun para acompañamiento marineramente con escuadra.

3.— Para sus faenas de montar y desmontar los cañones y mortero, aun en bonanza sin marejada y no bastarán en ocasiones de mediano balance y cabezada, en que estará la goleta con poco motivo, se necesitan los cuarenta hombres que se la pusieron, los cuales no tienen donde estar sino sobre cubiertas, casi inmuebles por los resaltes de fosa y escotilla, y esto por sí solo hace un imposible el que se enmare por más de un día con escuadra»²⁰.

Ese mismo mes realiza unas pruebas para colocar un cañón en las lanchas de los navíos²¹ a través de un sistema de correderas, procedimiento que había ideado él mismo. Ante el éxito que tiene en la fragata *Pomona*, Mazarredo pide que se instale en el *San Juan Nepomuceno* y en todos los barcos de la Armada:

(José de Mazarredo a Miguel Gastón)²²

«El comandante de la fragata *Pomona*, don Francisco de Moyúa y Mazarredo, con permiso mío, ha dispuesto en su lancha un armazón de correderas sobre el cual se monte un cañón de doce por la popa. Hecha la prueba de lo cual ayer, se ha visto que la lancha se maneja con el cañón como si tal no tuviese, siendo advertencia no sólo que no se tiene movimiento alguno dentro de la lancha por la explosión, sino que, estando necesitada de recorrida y de composición, se ha retardado al enviarla al intento al Arsenal, para observar si aflojaba más la estopa o se la causaba otro daño y no se ha notado el menor.

Esta experiencia me hace considerar la importancia de que sería que en todas las lanchas de los buques se prepare igual armazón para que pueda montarse un cañón, el mayor de su respectivo buque, hasta el calibre de 24, con lo cual una

(19) Ib., ff. 246-253.

(20) Ib., f. 253.

(21) Ib., f. 259 (a y b); t. xxxv, ff. 146-149.

(22) Ib., t. xxxv, f. 146.

escuadra en los puertos ya para defenderlos, ya para bloqueo de plaza enemiga o ya también en rada, en caso de ataque por enemigo superior, tendría un medio singular del mejor servicio.

Y si a V. E. le parece así, espero se sirva que la lancha del navío *San Juan Nepomuceno* se disponga para un cañón de 24 en la propia forma como está la de la *Pomona*, con su armazón de correderas sin clavo alguno y con las mejoras que pudiesen discurrirse al tiempo de la ejecución, con más de una caja de 24 cartuchos que es lo suficiente para repuesto del mayor ataque que pueda ocurrir, arreglándola de modo que se coloque encima de la sobrequilla en la parte de proa y, verificado, haremos la prueba para de resultas dar cuenta a la superioridad y proponer el abastecimiento de iguales útiles para las lanchas de todos los bajeles.

P.D. Se entiende también que conviene disponer una cureña a propósito».

(José de Mazarredo a Miguel Gastón)

«Preparada la lancha del navío *San Juan Nepomuceno* con el armazón de correderas levadizas para montar en popa un cañón de 24, calibre mayor de su buque, como V. E. se sirvió de proveer y me advirtió en papel de 1º del corriente, contestando al del mismo día en que le participé haber tenido este pensamiento el capitán de fragata don Francisco de Moyúa. Me lo propuso y me pidió permiso de hacer dicha armazón, como la ejecutó en la lancha de la nombrada *Pomona* de su mando, en que se hizo con buen éxito la prueba del uso de un cañón de a 12. Repetida ayer mañana y tarde en mi presencia la prueba de las dos lanchas fuera de la boca del puerto, resultó que ambas se manejan a la vela y al remo con su respectivo cañón de dichos calibres como si nada llevasen, y le sirven con la mayor viveza, disparando 25 tiros en una hora y, además, se observó que hechas las punterías sobre la horizontal, aproximadamente con un par de grados de elevación, después de ir la bala a competente distancia, como de 300 o 400 toesas pega varios fallos o rebotes de que se contaron hasta ocho en una, que sin duda iría en ellos otras 300 toesas o más, de que resulta que cualquier buque de blanco a la distancia de 600 toesas hubiera recibido considerable daño, y además llevaban las lanchas obuses de a 4 y 3 pulgadas.

Según su dotación, dos a popa y dos a proa, en cuyos disparos se notó el buen efecto de reventar en el aire como conviene, pues si se encuentran con una bola o jarcia debe suceder lo mismo, bien que su alcance sea corto.

Y respecto a que del invento del uso del cañón resulta que una escuadra llevará consigo tantas lanchas cañoneras como fuesen los buques de ella, como los efectos más importantes, ya para su custodia propia en los puertos o radas, ya para un bloqueo de plaza enemiga, ya para apoyo de desembarco de tropas, ya para en caso de calma atacar a un corsario distante y ya finalmente aun en las acciones de escuadras que regularmente acarrean calma, en las ocasiones de quedar un navío enemigo desmantelado, separado de su escuadra. En todos estos fines no puedo dejar de considerar de la mayor importancia el que en nuestra Armada todas las lanchas de navíos, fragatas y hasta bergantines se preparen con igual armazón de correderas levadizas y una cureña a propósito para el mayor cañón de los calibres respectivos hasta el 24 y dando cuenta por el correo de mañana a la superioridad de las pruebas hechas con las referidas lanchas del *San Juan Nepomuceno* y fragata *Pomona*, pienso proponerlo así para la resolución que fuere del Real agrado, no siendo deseable que los ingleses adoptaran desde luego el pensa-

miento y hagan lanchas como las nuestras, aunque no les (*sic*) empleen en el grado que nosotros»²³.

En julio de ese año se le encomienda que traslade de Alicante a Nápoles al marqués de Oyra, embajador de Portugal en aquella corte, así como a su mujer, hijos y comitiva. Entre los papeles pertenecientes a Moyúa que fueron recogidos por los oficiales ingleses que se hicieron cargo del *San Juan Nepomuceno* tras el combate de Trafalgar, se encuentra un documento en el que, en abril de 1802, Moyúa reclama la cantidad que gastó en dicho viaje:

(*Francisco de Moyúa a Félix de Texada*)

«Excmo. Sr.:

Por el papel de V. E. de día de hoy me entero de lo que el señor Generalísimo dice a V. E. acerca del curso que ha dado a la instancia que le hice en solicitud de que se me abonaran en mi asiento los 32.468 reales de vellón de gasto extraordinario que me ocasionó el transporte a Nápoles de los señores marqueses de Oyra con sus hijos y comitiva y me lo participa V.E. para mi inteligencia.

Dios guarde a V. E. muchos años.

A bordo del navío *San Telmo* en el puerto del Ferrol a 13 de abril de 1802»²⁴.

Esta fue la respuesta a esa carta:

«El señor Generalísimo me dice lo que sigue:

“He dirigido al Ministerio de Marina para su resolución que fuere del agrado del Rey la representación del Capitán de fragata don Francisco de Moyúa en solicitud de que se le abonen en su asiento la cantidad de 32.468 reales de vellón, gasto extraordinario que tuvo que hacer en julio de 1796 conduciendo por orden de SM en la fragata *Pomona* de su mando desde el puesto de Alicante a la bahía de Nápoles al Marqués de Oyra, embajador de Portugal en aquella Corte, a su mujer, hijos y comitiva”.

Que inserto a V. M. para su inteligencia.

Dios guarde a V. M. muchos años.

Ferrol 13 de abril de 1802

Félix de Texada (*firma*)».

(23) Ib., f. 148.

(24) AMN 701, Ms. 2354/022, f. 112.

La alianza con Francia lleva a la escuadra española, al mando de Gravina, a anclar en Brest. Durante el tiempo que permanece allí, irá a París junto con Cosme de Churruca a visitar diversas instalaciones²⁵.

Allí se encontraba Mazarredo, quien había ido a París a concertar las operaciones navales en unión del alto mando francés. Mazarredo tuvo que luchar por los intereses de España ante Napoleón, que quería disponer, para su mejor servicio, de las fuerzas navales hispanas. La firme actitud del español disgustó a Bonaparte, que le retuvo en París una larga temporada, tiempo en el que invitó a Churruca y a su sobrino:

«Oficio de don José de Mazarredo a don Antonio Cornel sobre la determinación de aquél para que don Cosme Damián de Churruca y don Francisco de Moyúa pasen a París a examinar el depósito hidrográfico y otros estamentos científicos y les sustituyan los oficiales que expresa en el mando de sus buques durante su ausencia de Brest».

(*Mazarredo a Cornel*)

«Excmo. Sr Antonio Cornel
París, 24 de mayo de 1800

Excmo. Sr.:

Pues que mi mansión aquí da lugar a ello y es de utilidad al Servicio para el desempeño de comisiones hidrográficas que puedan tener a la paz el capitán de navío don Cosme de Churruca y del de fragata don Francisco de Moyúa, el que examinen el observatorio, el depósito y otros establecimientos análogos de esta capital, he prevenido al teniente general don Federico Gravina les mande venir inmediatamente a ella poniendo interinamente el cargo del navío *Conquistador* en el capitán de fragata don Tomás de Ayalde, sin perjuicio de sus funciones de subinspección y el de la nombrada *Perla*, en el oficial segundo de ella por los treinta o cuarenta días que aquellos capitanes podrán estar ausentes hasta su regreso, si no lo verificasen aún antes connmigo, que no tengo otro término que el de las circunstancias que le deben prefijar.

Particípolo a V. E. para noticia de S. M. esperando merecerá su Real aprobación».

(*Cornel a Mazarredo*)

«Siendo efectivamente de utilidad al servicio para el buen desempeño de comisiones hidrográficas que puedan tener a la paz el capitán de navío don Cosme de Churruca y el de fragata don Francisco de Moyúa, examinen el observatorio, el depósito y otros establecimientos análogos de esa capital, se ha dignado el Rey aprobar la determinación de V. E. para que dichos oficiales pasen a ella con este objeto, sustituyéndoles en los respectivos mandos de buques los oficiales nombrados por

(25) AMN, AM, t. XXIV, ff. 89-80.

V. E. durante los días de su ausencia de Brest. Lo que de orden de S. M. manifiesto a V. E. en contestación a su carta de 24 del pasado sobre este particular».

El 28 de julio de 1800, Mazarredo comunica a Cornel el regreso a Brest de Cosme de Churruca y de Francisco Moyúa: «Cumplido el objeto de examen de establecimientos científicos y otros análogos a la profesión en esta capital, partieron ayer de regreso a Brest el capitán de navío don Cosme de Churruca y el de fragata don Francisco de Moyúa»²⁶.

Federico Gravina, jefe de la escuadra destinada en Brest, el 3 de agosto de 1800 confirma a Cornel la llegada de Churruca y de Moyúa:

«Ayer llegaron aquí los capitanes de navío y de fragata don Cosme Churruca y don Francisco de Moyúa que se hallaban en esa capital con licencia de VE y he dispuesto se entreguen de sus mandos del navío *Conquistador* y fragata *Perla*, como corresponde»²⁷.

En 1802 solicita licencia para recuperar la salud al lado de su familia:

«Don Francisco de Moyúa y Mazarredo, Capitán de Fragata de la Real Armada, puesto a los Reales pies de V. M. con el debido respeto expone no haber usado de licencia alguna en los 25 años que va a cumplir de tener la honra de servir a V. M. y que hallándose en el día sin otro destino que el del Departamento y necesitado de recuperar su salud, cansada con la continuación de campañas y comisiones en que no ha cesado de estar empleado durante dicho tiempo de servicio.

A V.M. rendidamente suplica se sirva concederle su Real permiso para pasar a su patria en Vizcaya a recuperar su salud con baños y el descanso que proporciona la paz en que felizmente estamos ya, con goce de su sueldo y por el tiempo de su Real agrado»²⁸.

Mientras está gozando de dicho permiso se entera de que no ha sido ascendido a capitán de navío y dirige una carta a Godoy²⁹:

«Don Francisco de Moyúa y Mazarredo, Capitán de fragata de la Real Armada, a V. E. con el debido respeto expone:

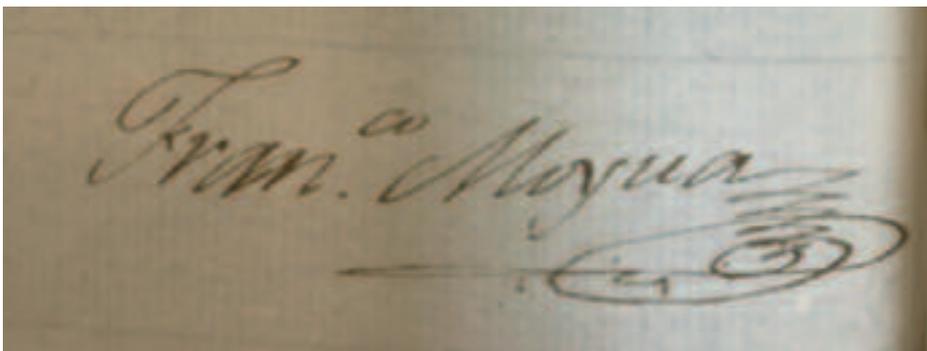
Que ha estado empleado en mando continuado por el tiempo de ocho años, desde octubre de 1794, que se le confirió el de la fragata *Pomona*, que conservó hasta octubre de 96, que pasó al de la *Perla*, manteniéndolo hasta diciembre del año próximo pasado, en Brest, donde se le encomendó el del navío *San Telmo* para trasladarlo al Ferrol, rehabilitándolo allá hasta que se propuso a V. E. su cambio con el nombrado *San Fulgencio*, al que transbordó consecuente a su aprobación, armándole y habilitándole hasta punto de salir a la mar, que por real orden se providenció su desarme.

(26) *Ibidem*, t. LX, f. 134.

(27) *Ib.*, t. XXXI, Correspondencia Gravina 1800. Ms 2361/026-2361/034, f. 35.

(28) AMN 701, Ms. 2354/022, f. 116.

(29) *Ibidem*, ff. 113-114.

A photograph of a handwritten signature in dark ink on aged, yellowish paper. The signature is written in a cursive, calligraphic style and reads "Francisco de Moyúa". Below the name, there are several decorative flourishes and a large, ornate initial or mark.

Firma de Francisco de Moyúa

Que cuando ya tenía la venia del Capitán General del Departamento para darle memorial en que pedir a V. E. una licencia temporal (sin haber usado de alguna en 25 años cumplidos de servicios) ocurrió llegar de la mar la fragata *Santa Clara*, exponiendo su comandante el quebranto de salud que le imposibilitaba continuar en su mando, y el Capitán General dispuso conferírsele para la comisión de cruzar sobre los cabos de San Vicente en persecución de piratas, procediendo a su apresto, concluido en términos de dar la vela hasta punto de disparar pieza de leva, en los cuales momentos se recibió real resolución para el desarme de la fragata, que verificó al instante, haciendo consecutivamente su solicitud a V. E. que tuvo a bien acordarle licencia cuatrimestral para pasar a esta su patria.

Que sobre sus disposiciones marineras y militares, celo y desempeño del servicio en las citadas fragatas, se refiere y atiene a lo que hubiesen informado los generales a cuyas órdenes ha servido, que de ellos sólo ha oído aprobaciones y más aprobaciones hallando dignas de adaptarse en otros buques varias de sus fórmulas de disciplina, enseñanza y régimen del Equipaje, y tal cual adelantamiento o finura marinera en el aparejo.

Que oficialmente por el General de la Escuadra desde Cartagena en 96, dando cuenta de la prueba de haber montado cañón de a 24 en la lancha de un navío de 74, se manifestó sencillamente no haber sido un pensamiento propio suyo, sino consecuente al del Comandante de la fragata *Pomona*, que le dio permiso para preparar su lancha a fin de recibir y servir cañón de a 12, que era el de mayor calibre de su porte. Y de aquí ha venido el grande bien de montar cañones de a 24 y de a 36 en las lanchas de los navíos, que fue lo que libertó a Cádiz de su ruina en julio de 1797.

Que sobre el apresto de los navíos *San Telmo* y *San Fulgencio*, y fragata *Santa Clara* en Ferrol y su forma cabal marinera en cumplimiento de la Ordenanza, se refiere igualmente a lo que informase su Capitán General.

Que en estas circunstancias, cuando en uso de primera licencia daba a sus padres el consuelo de tenerlo en su compañía, se ha encontrado a su presencia con el pesar de no verse comprendido en la reciente promoción de oficiales de su grado, siéndolo doce más modernos, todos los que siguen a don Lino Truxillo.

Lo representa reverentemente a V.E. excusando molestarle con declamaciones de agravio, confiado que, con lo que sencillamente deja expuesto, si V. E. considera que le tiene, interpondrá los oficios de su autoridad para conocimiento de S. M.

y que se lo repare, declarándosele su ascenso en su lugar con la misma fecha de su promoción.

Así lo espera de la justicia y generosidad del corazón de V. E. cuya vida guarde Dios muchos años.

San Sebastián, 17 de octubre de 1802».

Desde San Sebastián pide también, el 26 de noviembre de 1802, que se le prorrogue el permiso para restablecerse totalmente³⁰ y solicita de nuevo la resolución del asunto de su ascenso:

(Carta al príncipe de la Paz)

«Como reconocerá V. E. en mi adjunta instancia, pido al rey la prórroga de su licencia cuatrimestral por otros cuatro meses con goce de sueldo, condicionalmente si no hubiese ocupación activa de mar en que emplearme, sin hacer pretexto del tiempo que indica la certificación del Médico, de necesitarse mucho para que sacuda del todo las reliquias de la reuma de que he adolecido, pues me reconozco muy fuera de que esto me impida fatiga alguna.

Pero si no he de tener aquella ocupación actualmente, es natural mi deseo de acompañar a mis ancianos padres otros cuatro meses, y en que tengo el doble interés de que, si mi representación de agravio en la última promoción, que dirijo a V. E. separadamente, produjese el efecto de conferírseme mi ascenso, sea esta satisfacción a su presencia, como lo ha sido la pena de verme desatendido. Y si V. E. juzga racionales estos principios, espero que se servirá dar curso a mi solicitud con el apoyo de su informe».

Se le concede la prórroga y, cuando tiene que volver, surge un imprevisto y no llega a su debido tiempo:

«Don Francisco de Moyúa y Mazarredo, capitán de Fragata de la Real Armada, a los pies de V. M. con profunda veneración dice:

Que no obstante la anticipación de un mes con que ya tenía ajustado su pasaje en uno de los barcos del tráfico de esta costa, la contrariedad de los vientos le ha impedido llegar al Departamento de tiempo para la revista de mayo, en que concluía la licencia de que estaba usando en Bilbao, su patria.

Y humildemente suplica a V. M. se digne acordarle la habilitación y reliev del exceso de estos siete días.

Gracia que espera de la piedad de V. M.

Ferrol, 2 de junio de 1803»³¹

(30) Ib., f. 120.

(31) Ib., f. 121.

El 23 julio de ese año le avisan de la llegada de un regalo de Napoleón:

«El Comandante General del Departamento de Cádiz con fecha del doce del corriente, me dice lo que sigue:

“Excmo. Sr.:

El Señor Príncipe de la Paz, con fecha de 21 del pasado me ha dirigido las armaduras que el primer cónsul de la república francesa regala a los generales y comandantes de los buques de la escuadra de S. M. que estuvo últimamente en Brest, compuesta la de éstos de un par de pistolas guarnecidas en plata, el cañón cincelado y enriquecido de humo de oro, colocado en una cajita con todos los útiles necesarios a su servicio, y en las tapas el nombre de a quien se dirige. Un sable de bronce dorado en humo de oro y un cinturón de terciopelo negro bordado en oro con trofeos de Marina. Y como en ese Dpto. se hallan el brigadier don Cayetano Valdés y el capitán de fragata don Francisco de Moyúa, se indica a V. E. les prevenga para que digan cómo se ha de dirigir a su poder”»³².

Y escribe esta carta de respuesta:

«Excmo. Sr.:

He recibido el oficio de V. E. en que me copia lo que le dice el Comandante General del Departamento de Cádiz y en su consecuencia digo a V. E. respecto a que mi destino es en este Dpto., puede aquel Comandante General aprovechar la oportunidad del navío *Miño*, entregando a su comandante la armadura que ha regalado para mí el primer cónsul de la república francesa, y en caso de haber salido ya el navío y no haber pronto otro buque de guerra que venga aquí, encaminarla a Madrid a don Tomás Antonio de Mendieta, calle de Cosme de Médicis, frente a la Merced.

Ferrol, 26 de julio de 1803»³³.

Al problema de la deuda que el Estado tiene con él, y al de no haber sido incluido en la promoción a capitán de navío, se va a añadir uno nuevo: se le demanda que deje la Armada voluntariamente, como expresa en esta carta que se encontró entre sus papeles y que iba dirigida al rey³⁴:

«Excmo. Sr.

Don Francisco de Moyúa y Mazarredo, capitán de Fragata de la Real Armada, a los pies de V.M. con profunda veneración dice:

Que el Capitán General del Departamento de su destino le ha comunicado de palabra la orden que ha tenido, por el Director General de la Armada, para que me

(32) Ib., f. 122.

(33) Ib., f. 123.

(34) Ib., f. 124.



El regalo de Napoleón a Moyúa debió de ser similar a este, que es el que recibió Churruca

diga la resolución de V. M. de darme mi retiro de ordenanza y la de que lo pida, para evitar la nota de que me lo den.

Pero como reflexionamos sobre mi conducta de todo el tiempo de los 26 años cumplidos que ha que tengo la honra de servir a V. M. no hallo la menor reconvención para hacerme, pues ni de los diversos comandantes a cuyas órdenes he navegado de subalterno ni de los generales en jefe ni subalternos de las escuadras donde he estado mandando, ya fragatas y ya navíos, por el tiempo de más de ocho años continuos y ni de los capitanes generales de los departamentos, he sido jamás reprendido ni advertido de alguna falta en la diversidad de destinos y comisiones anexas al servicio, y sí al contrario he recibido muchas y muchas pruebas de aprecio, ya por las aprobaciones del buen desempeño en ellas como por la repetición de comisiones con que siempre me han honrado mis jefes y no puedo dejar de estar bien convencido de que V. M. no tomaría una resolución de esta naturaleza sino después de informes que me hagan merecedor de este castigo.

Humildemente pido a V. M. tenga la bondad de suspender la resolución y de mandar se examine mi conducta sobre los cargos que pueda tener y que, en honor de la verdad, los ignora mi conciencia.

Gracias que espera de la piedad de V. M.

Ferrol, 21 de septiembre de 1803».

De 1805 es la instancia que viene a continuación. Contiene una carta de Churruca y, a continuación, la instancia que Moyúa envía a Godoy con copia para el director general de la Armada:

(Moyúa solicita a Churruca que escriba un informe sobre su conducta)

«Paso a V.S. la adjunta instancia para que sea elevada a la superioridad con su informe como mi jefe inmediato, pues V. S verá por su contenido que recuso al señor comandante principal de la escuadra y no puedo dirigirla por ese conducto según lo previenen las reales ordenanzas para los casos ordinarios.

Nuestro señor guarde a VS muchos años.

A bordo del navío *San Juan*, 22 de marzo de 1805. Para el Sr. D. Cosme Churruca»³⁵.

(Informe de Churruca)

«Excmo. Sr.:

Vistos los motivos que alega don Francisco de Moyúa en su oficio de ayer, pidiéndome que eleve a la superioridad la adjunta instancia dirigida al Sr. Generalísimo he creído no deberme rehusar, y lo hago en el concepto de que es un acto de justicia el recomendarla, pues en el tiempo que ha servido a mis órdenes, tanto en el navío *Príncipe de Asturias* como en el que mando actualmente, veo confirmado el distinguido concepto que me habían inspirado su actividad y tino en el mando y maniobras de la fragata *Perla* durante la última guerra, por el celo e inteligencia conque (*sic*) desempeña sus funciones de segundo capitán y por el conocimiento y espíritu de orden que advierto en todas sus providencias.

Nuestro Señor guarde a VE por muchos años.

A bordo del navío *San Juan*, a 23 de marzo de 1805».

(Instancia de Moyúa)

«c.c. Excmo. Sr. Director General de la Armada.

Excmo. Sr. Generalísimo:

(35) Ib., ff. 125-127.

Don Francisco de Moyúa, Capitán de Fragata de la Real Armada y segundo comandante del navío *San Juan Nepomuceno*, con 26 años de buenos servicios, recurre a la infalible justicia de V. E. y la reclama respetuosamente, rogando a V. E. que se digne prestar su atención a los clamores de un militar perseguido y no menos maltratado en su honor que en su carrera.

Desde la edad de 13 años que empecé a servir al rey en su armada naval, he cultivado siempre mi profesión con una afición singular, por lo cual fui empleado distinguidamente mientras estuve en las clases subalternas. En el año de 1794, luego que llegué a graduación de mandos, se me confirió el de la fragata *Pomona*, en 96 el de la *Perla* que conservé hasta la paz de Amiens, y seguidamente el del navío *San Telmo* para traerla (*sic*) de Brest a desarmar al Ferrol. V. E. dispuso que, conservando este mando superior a mi grado, me preparase para una nueva comisión, e informado después del mal estado del navío, se sirvió ordenar que la desempeñase con el señor Fulgencio, pero cuando me disponía a salir a la mar, fue electo Ministro de Marina el teniente general don Domingo Grandallana³⁶, y por su conducto se mandó desarmar. A poco tiempo llegó aquí la fragata *Clara*, cuyo capitán se desembarcó enfermo, y el capitán general del Dpto me dio su mando, para cruzar con ella sobre el cabo de San Vicente pero, por la vía reservada, se mandó también desarmar esta fragata en el momento que iba a dar la vela. Fui a mi país con licencia cuatrimestre concedida por V. E. para ver a mis ancianos padres; y me hallaba en el seno de mi familia cuando se publicó la promoción de octubre de 1802. V. E. concebirá fácilmente cuál debió ser la sorpresa de un oficial que había mandado con distinción y con créditos durante ocho años, al verse excluido de ella, siendo promovidos doce más modernos a la clase de capitanes de navío, y cuál mi pena al contemplar la de una familia numerosa, que me veía entonces por primera vez al cabo de 25 años; pero la paz de mi conciencia, la seguridad consiguiente de que no podía existir ninguna nota justa contra mí, el concepto con que me honra la generalidad de la Armada, el empeño que había hecho el ministro de quitarme los mandos que se me habían conferido, desarmando los buques y otros antecedentes de enemistad personal hubieran salvado enteramente mi honor en la opinión pública si algunos meses después no se me hubiese mandado por la misma vía reservada que pidiese mi retiro, sin decirme por qué y sin que jamás se me hubiese hecho la menor reconvencción ni cargo de ninguna especie; me rehusé a ello como debía, solicitando que se me oyese en justicia, y no se me oyó, ni se me dio el retiro injusto que se me mandaba pedir, porque yo no podía convenir en que hubiese merecido semejante intimación, cohonestando yo mismo tal violencia con una conformidad forzada y pusilánime, no habiendo obtenido en el tiempo que sirvo más que elogios y recomendaciones de mis jefes.

Consta de oficio, Excmo. Sr., que yo mandaba la *Perla* en el combate desgraciado de 14 de febrero de 1797, como que a todos los comandantes de fragatas se hicieron cargos en el curso del proceso, menos a mí, y nadie puede informar sobre mi conducta en aquella ocasión y en las campañas antecedentes con más conocimiento que el brigadier don Cosme de Churruca, mi actual comandante, no

(36) Domingo Pérez de Grandallana (1753-1807) fue nombrado en 1796 teniente general de la Real Armada. Tomó parte en expediciones a Argel, combates contra Gran Bretaña y expediciones a Brasil (toma de la isla de Santa Catalina); acudió al socorro de la plaza de Melilla; participó en un bloqueo a Gibraltar, e intervino en la lucha contra la República Francesa. Fue nombrado en abril de 1802 secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina.

sólo por haber sido fiscal de aquella causa, sino porque examinó entonces todos los diarios de mi fragata y de los demás buques de la escuadra.

Consta igualmente en la secretaría del despacho de Marina que yo fui el primero a quien ocurrió la idea feliz de poner cañón y hacer servir como cañoneras a las lanchas de todos los navíos y fragatas, idea que ha producido tantos bienes, que puede producir muchos más, que economiza tanto dinero y que fue tan útil cuando la Inglaterra intentó el bombardeo de Cádiz. Y si no consta así mismo, es por lo menos notorio y se podrá inferir de los informes que debe haber sobre mi desempeño en la Dirección General, a los cuales me remito, que los buques mandados por mí se han distinguido siempre, tanto por su organización y disciplina como por mi buen manejo en las escuadras.

Por tanto, a V. E. suplico reverentemente que tomando los informes que estime convenientes, con exclusión del teniente general don Domingo Grandallana y del jefe de escuadra don Juan José García, notoriamente enemigos míos, se digné recomendarme a la piedad del Rey para que me ascienda con la antigüedad que me correspondía en la citada promoción de octubre de 1802 y quede reparado el agravio que se me hizo en ella; gracia que espero obtener de la notoria justificación de V. E.

A bordo del navío *San Juan Nepomuceno*, en la bahía del Ferrol, 22 de marzo de 1805».

A bordo, precisamente, del *San Juan de Nepomuceno*, junto a su amigo Churruca, le encontrará la muerte el 21 de octubre de 1805, en el combate de Trafalgar. Manuel Pardo de Andrade (1760-1832), en su poema heroico *La Herculana*, dedica estos versos a la muerte de ambos:

*Ya herido mortalmente el valeroso
Moyúa, postrado con las ansias lucha
de la muerte, y Bermúdez de un furioso golpe
de bala el estridor no escucha:
y Churruca constante y animoso
no mira que la pérdida es ya mucha;
corre de un lado a otro y a la bocina,
ordena la maniobra a la marina.*

*Moyúa con el dolor acerbo y fiero
clama antes de morir... ¡que abrazar quiere
a Churruca su amigo y compañero!,
y el Jefe valeroso lo difiere;
cuando cañón osado de un ligero
rayo le abrasa y mortalmente le hiere:
cae; y al caer exclama; «jesta es la hora
de ver mi amigo...! ¡Llevadme a él ahora!».*

*Pierna y muslo del tronco separado,
riega con sangre heroica su navío,
y en brazos de los suyos trasladado,
aún los alienta con extremo brío:*

*Moyúa, cubierto de sudor helado,
vuelve los ojos al sangriento lío,
y al ver de muerte al Comandante herido,
le falta a un tiempo el ojo y el sentido.*

*En sus brazos Churruca le sostiene,
él sostenido de otros y olvidado
del dolor acerbísimo, mantiene
el rostro muy sereno y alentado;
y cuando del letargo el otro viene,
le dice: «¡Moyúa, amigo! si he tardado
no culpéis mi amistad... tomad mis brazos
que ya son de igual gloria dignos lazos.*

*»¡Amigo!, ¡se cumplieron nuestros votos!,
¡doy por mi rey la vida!... lo he jurado...
triunfan los ingleses; pero rotos;
y de honor nuestra gente se ha colmado.
Acordarán los tiempos más remotos
el valor con que amigo hemos peleado...
ea... a morir... ¡Adiós! que es más glorioso
que ser esclavo vil y vergonzoso».*

*Se abrazan, y volviendo su semblante
a un amigo la mano da diciendo:
«¡Adiós! Diréis a mi consorte amante,
que así como viví, muero creyendo:
muero con gloria sin morir triunfante:
y a la que siempre amé, muero queriendo.
Se lo diréis... ¡adiós!» le dijo, y luego
la mortal palidez le dejó ciego.*

José de Mazarredo, desde su destierro en Pamplona, dirige varios escritos a Godoy para reclamar una pensión en beneficio de la familia de Moyúa:

«Mi venerado Generalísimo, Señor:

Tal vez conservará V. E. en su memoria que ha poco menos de tres años que dirigí a sus manos un clamor de mi sobrino, don Francisco de Moyúa, por su exclusión de la promoción reciente, el agravio en que se consideraba y le juzgaba todo el Cuerpo de la Armada. Sus penas por gestiones sucesivas, nada pudo bastar a que se abatiese. Me decía: “El concepto y estimación de mis jefes y de mis compañeros me vale por todos los ascensos”. Don Cosme de Churruca y él eran dos amigos que no se querían separar. Corrieron juntos el camino de la gloria y tuvieron casi en unos mismos instantes una propia suerte, la de no sobrevivir a ella. No necesita Churruca mi elogio ni haré el de mi sobrino. Sus hermanos don Ramón, teniente de navío, y don Joaquín, alférez de navío, no le desmentirán y eso me consuela en su pérdida que la naturaleza debe hacerme llorar, bien que aún lo sienta por la que refluye en el servicio del rey en la de mi buen oficial de Marina.



E. ÁLVAREZ DUMONT: *Muerte de Churruca en Trafalgar*. Museo del Prado

Su madre, mi hermana, disfrutará del alivio de su pensión del montepío militar con la gracia a que la fraternal piedad de S.M. ha querido extender las resultantes del día 21 de octubre, pero ya es casi septuagenaria y se encuentra en un estado de suma debilidad.

La quedan dos hijas solteras, doña María Lorenza y doña Hilaria, la primera ya de 29 años de edad, la segunda de 22. Claman a mí estas pobres sobrinas para que las ampare. Nada he pedido jamás para sobrino alguno porque mi modo de pensar me ha retraído de poder causar molestias. Ahora, ¿qué puedo hacer? Nada por mí, pero mucho suplicando a V.E. toda la garantía de su magnanimidad que se complacerá en hacer un bien si VE se digna contarles bajo de su protección, las prevendrá de que formen instancia en solicitud de alguna moderada pensión vacante.

Dirijo a VE esta súplica sobre la garantía indicada que me da el aprecio que me lisonjeará siempre haber merecido a VE, según los testimonios con que me ha honrado y cuya continuación le ruego en este caso con las órdenes que gustase dictar al respecto de su reverente servidor

Pamplona, 28 de febrero de 1806».³⁷

Esta es una carta de Godoy a Mazarredo:

«Excmo. Sr.:

Sé muy bien el mérito y buenos servicios del capitán de fragata don Francisco de Moyúa que se sacrificó gloriosamente en el combate naval de 21 de octubre del

(37) Todos estos documentos se encuentran en AMN 701, Ms. 2354/022, febrero 1806-abril 1806, ff. 128-135.

año último, y unida a tan justa consideración la que siempre me ha merecido V.E. le aseguro en contestación a su carta de 28 del pasado que cuanto sea posible haré por la familia de aquel heroico oficial fallecido.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Aranjuez, 6 de marzo de 1806

El Príncipe de la Paz».

Mazarredo contesta en estos términos a la carta de Godoy:

«Mi venerado generalísimo y señor:

Pues que V.E. me manifiesta se complacerá en proteger a mis dos sobrinas, hermanas del difunto capitán de fragata don Francisco de Moyúa, las prevendré que formen instancia en el modo que indiqué.

Y reciba V.E. con el reconocimiento de este sincero corazón, mudo para expresiones vanas de ceremonial, el íntimo respeto de su reverente servidor.

Pamplona, 14 de marzo de 1806».

Diez días más tarde, Mazarredo vuelve a escribir a Godoy:

«Mi venerado generalísimo y señor:

Bajo la protección de V.E. va adjunta la instancia de mis sobrinas doña María Lorenza y doña Hilaria de Moyúa y Mazarredo, puestas en sus manos sobre el modo y tiempo en que tuviese a bien hacerlas valer su ofrecimiento generoso.

José de Mazarredo (*firma*)

Pamplona, 24 de marzo de 1806».

Esta es la copia de la real orden de concesión de las pensiones a las hermanas de Moyúa:

«A don José de Mazarredo:

Por real resolución de siete de este mes de que me ha dado aviso el señor don Francisco Gil de Lemus, se ha servido el rey conceder a las señoras doña María Lorenza y doña Hilaria de Moyúa y Mazarredo 200 pesos fuertes de pensión anual vitalicia a cada una sobre vacantes mayores y menores de Indias, en consideración al fallecimiento de su hermano el capitán de fragata don Francisco de Moyúa en el combate naval del 21 de octubre último a bordo del navío *San Juan Nepomuceno* del que era segundo comandante. Celebro dar a V.E. una buena noticia en contestación al papel con que me recomendó la instancia de las interesadas.

Y ruego a Dios guarde a V.E. muchos años.

Aranjuez 9 de abril de 1806

El Príncipe de la Paz».

Mazarredo se dirige nuevamente a Godoy para agradecer la pensión otorgada:

«Mi venerado generalísimo y señor:

Mi hijo político y sobrino don Francisco de Mazarredo me noticia que por la protección de V.E. se acababan de acordar pensiones de cuatro mil reales años sobre rentas de América a cada una de mis dos sobrinas, doña María Lorenza y doña Hilaria de Moyúa y Mazarredo y que en mi nombre había hecho a V.E. la manifestación de mi reconocimiento y respeto. No tenía propio que la retardase y VE, conocedor de mi carácter graduará el fondo de mi gratitud muy sobre la significación material de las palabras con que la quisiera expresar y cual obligación influiré a las agraciadas de pedir a Dios por el bien de su ilustre protector.

(...)

Disculpe V.E. este largo párrafo que le distraiga de sus atenciones en un padre, cuyas obligaciones no pueden dejar de estar de acuerdo con la de la noble confianza de íntimo reverente servidor de VE.

Joseph de Mazarredo (*firma*)

Pamplona, 11 de abril de 1806»³⁸.

Y este último documento es otra carta de Mazarredo, en la que vuelve a agradecer a Godoy su intervención (en el original³⁹ estaba sin fecha):

«Mi venerado generalísimo y señor:

Por la noticia extrajudicial de las pensiones vitalicias de 200 pesos fuertes años con que S.M. se ha dignado agraciarse sobre vacantes mayores y menores de Indias a mis sobrinas doña María Lorenza y doña Hilaria de Moyúa y Mazarredo, manifesté a V.E. mi honda gratitud el 17 del corriente. Y el repetirla debido a la comunicación que V.E. me hace de ello en carta del 9, acompañada de la honrosa expresión de su complacencia, es un deber que llena mi corazón deseoso de acreditar a V.E. el íntimo respeto con que soy su reverente servidor que su mano besa.

Josef de Mazarredo (*firma*)».

Solo me resta añadir que Francisco de Moyúa fue ascendido a capitán de navío el 9 de noviembre de 1805, a consecuencia de su fallecimiento en el combate de Trafalgar.

(38) La carta completa se puede encontrar en AMN 701, Ms. 2354/022, febrero 1806-abril 1806, ff. 132-133.

(39) *Ibidem*, f. 135.

Sirvan estas líneas de homenaje a este marino que perdió su vida en la citada batalla y que, debido a una errónea transcripción de su nombre, estuvo desaparecido en una de las obras que escribió Benito Pérez Galdós. El hecho de que, transcurridos 150 años, hayamos detectado este error nos permite recordar a este marino que dio su vida por nuestra patria.

Bibliografía

- ALCALÁ GALIANO, P.: *El combate de Trafalgar*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2004 (ed. facs.)
- ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID: *Informe. Historia de los principales acontecimientos marítimos de la Guerra contra la Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804*.
- AROCENA, F.: *Diccionario biográfico vasco*. Auñamendi, San Sebastián, 1963.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, José: *Los marineros vascos en Trafalgar. Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5. Museo Naval, San Sebastián, 2006.
- , y POZUELO REINA, A.: *Trafalgar. Hombres y naves entre dos épocas*. Ariel, Barcelona, 2004.
- CERVERA PERY, J.: *La Marina de la Ilustración*. San Martín, Madrid, 1986.
- DESBRÏÈRE, E.: *La champagne maritime de 1805. Trafalgar*. Librairie Militaire R. Chapelot et C.^{ie}, París, 1907.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.
- : *Disquisiciones náuticas. La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1996.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*. Madrid, 1851.
- GARMENDIA ARRUEBARRENA, J.: *Diccionario biográfico vasco*. Sociedad de Estudios Vascos, San Sebastián, 1989.
- GONZÁLEZ-RÍPOLL NAVARRO, M.^oD.: *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marineros vascos de la Ilustración*. Museo Naval, San Sebastián, 2000.
- : *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América*. CSIC, Madrid, 1995.
- MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- NAVARRETE, A.: *Historia marítima militar de España*. Madrid, 1907.
- REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario biográfico español*.
- SORALUCE, N.: *Historia general de Guipúzcoa*. Vitoria, 1870.
- UNSAÍN AZPIROZ, J.M.: «Galería de retratos. Diccionario biográfico», en ÍDEM (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Museo Naval, San Sebastián, 2008.
- VARGAS Y PONCE, J.: *Catálogo de la colección de documentos*. Instituto histórico de la Marina, Madrid, 1979.
- VV.AA.: *Enciclopedia general del mar*. Garriga, Barcelona, 1968.
- : *Gran enciclopedia vasca*. Auñamendi, Bilbao, 1966.
- : *Itsas aurean. El País Vasco y el mar a través de la historia*. Museo Naval, San Sebastián, 1995.
- : *Trafalgar y el mundo atlántico*. Marcial Pons Historia, Madrid, 2004.
- : *Grandes batallas navales. Trafalgar, 1805*. Círculo de Amigos de la Historia, Ed. Ferni, Barcelona, 1972.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO
Coronel de Máquinas (Retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

Los buques de la Armada española en Alhucemas

Sobre el desembarco del Ejército español en playa de la Cebadilla en la bahía de Alhucemas (Rif, Marruecos), el 8 de septiembre de 1925, se ha dicho todo. No obstante, Alhucemas sigue siendo un referente para nuestras Fuerzas Armadas, en lo que a los conflictos con Marruecos se refiere, y particularmente en relación con este, que empezó en 1909 y terminaría con las campañas de 1926 y 1927. Ante este tipo de guerra, con carácter de lucha de guerrillas, en la que el enemigo, el rebelde Abd el-Krim, y sus huestes, con gran tenacidad se crecían cada día más intentando expulsar a España y a Francia de aquellas tierras, los gobiernos español (general Primo de Rivera, presidente del gobierno del Directorio y general en jefe del Ejército de Marruecos, al que pertenece la idea del desembarco) y francés (mariscal Pétain, recién designado director general de las tropas y servicios militares de Marruecos, representando a Francia, de quien partió la iniciativa de la colaboración de ambos países), firmaron un acuerdo de cooperación para realizar unas operaciones de castigo (Acuerdo franco-español de 25 de julio de 1925) operaciones en las cuales no vamos a entrar aquí porque es nuestra intención mostrar solamente a nuestros lectores las fuerzas navales presentes en aquella operación. Especialmente las barcasas «K».

Las fuerzas navales se distribuyeron en tres escuadras:

La escuadra de las Fuerzas Navales del Norte de África, al mando del contralmirante Eduardo Guerra Goyena, atracadas al muelle de la Puntilla, en Ceuta, tenía como misión convoyar y proteger las flotillas de transporte de la Brigada de Ceuta, cuyo jefe era el general Saro, quien la dividió en tres columnas. Estaba formada por los cruceros acorazados *Reina Victoria Eugenia*, buque insignia, y *Extremadura*; cañoneros *Cánovas*, *Canalejas*, *Recalde*, *Dato*, *Bonifaz* y *Laya*; 11 guardacostas «Uad», 6 torpederos, 7 guardapescas, los transportes *Almirante Lobo* y *Jaime II* (en reserva), el aviso de Tabacalera

2 I-5; cuatro remolcadores: *Cíclope*, *Cartagenero*, *Gaditano* y *Ferrolano*, un barco-aljibe de 330 t, y los mercantes *Cirilo Amorós* y *A. Cola*, *Barceló* (buque-hospital) y *Andalucía* (otro hospital de reserva). Estaba previsto emplear el *España 5* en el caso de no poder utilizar el *Almirante Lobo*.

Llevaba también 24 barcazas «K», de 300-400 hombres de capacidad, blindadas y con propulsión propia, cargadas, además de con personal de la columna del general Saro, con una «carga de urgencia» compuesta por carros de asalto, municiones, elementos para fortificación, víveres y otros elementos, como chalecos salvavidas, cemento rápido y dos puentes de madera. Estas barcazas, construidas en Inglaterra para utilizarlas en el desembarco de la península de Galípoli, en los Dardanelos, durante la primera guerra mundial, fueron compradas por España para el desembarco previsto en Marruecos.

Las barcazas, cuyos grupos estaban mandados por los capitanes de corbeta Fernando Delgado Otaurruchi (futuro medalla Militar) y Antonio Moreno de Guerra y por el teniente de navío Pascual Cervera y Cervera, se distribuyeron agregadas a sus correspondientes buques mercantes de la siguiente forma: al

«Menorquín
la K-6 y la K-11
Hespérides
K-1, K-5 y K-15
Cañabal
K-9, K-21 y K-23
Segarra
K-13, K-17 y K-20
Vicente Ferrer
K-7, K-18 y K-22
Escolano
K-4, K-8, K-16 y K-19
Castilla
K-24, K-25 y K-26
Vicente la Roda
K-2, K-3 y K10».

La Brigada de Melilla, cuyo jefe era el general Fernández Pérez, dividida en dos columnas, embarcó en los transportes siguientes: *Lázaro*, *Aragón*, *Navarra*, *Sagunto*, *Alhambra*, *Menorca*, *Jorge Juan*, *Florinda*, *Romeu*, *Roger de Flor*, *Villarreal* (buque hospital), *Cullera*; y un buque aljibe de 100 t. Disponía también de dos barcazas «K».

Hay que añadir el destacamento de la Compañía de Mar de Melilla en la primera columna, y un batallón de Infantería de Marina en la segunda.

Por su parte, las fuerzas navales de apoyo de la Armada francesa, al mando del almirante Hallier, tenían por misión escoltar a la Brigada de Melilla. Estaban constituidas por un acorazado, el *París*; 2 cruceros, *Estrasburgo* y *Metz*, 2 torpederos, *Anamite* y *Tonkinois*; 2 monitores, *Amiens* y *Reims*, y 1 remolcador con un globo cautivo.

La Escuadra de Instrucción, al mando del vicealmirante Francisco Yolí y Morgado, estaba formada por 2 acorazados, *Jaime I* y *Alfonso XIII*; 2 cruceros, *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*; 2 cazatorpederos, *Alsedo* y *Velasco*, y el portaaviones *Dédalo*. Constituyó una reserva estratégica a disposición del Mando.

La operación contó también con la intervención de la Aeronáutica española (portaaviones *Dédalo*), el Grupo de hidroaviones de Mar Chica y una escuadrilla francesa del tipo «Goliath» de bombardeo pesado.

Confiamos a nuestros lectores que los datos para estas notas están tomados básicamente de la publicación en fascículos monográficos *España en sus héroes*, fascículo 35, interesante obra de 39 fascículos, rigurosamente históricos, dedicados al estudio bélico-heroico de las campañas de Marruecos y firmados prestigiosos historiadores militares. Es una publicación editada por ORNIGRAF, S.L. en 1969, hoy rara y descatalogada.

NOTICIAS GENERALES

IX Semana Naval, 2019. Madrid (España)

Recordamos, ante todo, a nuestros lectores que la Semana Naval de Madrid nació hace ahora nueve años «con la intención de concienciar a los ciudadanos sobre la innegable dimensión marítima de España y conseguir el acercamiento de la Armada a la población y la difusión de la Cultura de Defensa a la sociedad. La presente edición de la Semana Naval está dedicada a la conmemoración del V Centenario de la primera vuelta al mundo por la expedición Magallanes-Elcano». Entre los numerosos actos del programa de esta Semana Naval, hemos seleccionado los siguientes:

LIX jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), durante los días 8, 9 y 10 de octubre de 2019 se celebraron en Madrid las LIX Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general de la Semana Naval 2019 «V centenario de la expedición Magallanes-Elcano: fuimos los primeros. Magallanes, Elcano y la primera vuelta el mundo». Las ponencias se desarrollaron, en sesiones de tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (CGA), Juan de Mena 7, Madrid, y se atenderán al siguiente programa:

Día 8 de octubre de 2019

La sesión de apertura fue conducida por Juan Rodríguez Garat, almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval. A continuación, la ponencia

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

«La salida al Atlántico de los reinos hispánicos», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático emérito de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid (UCM) y consejero colaborador del IHCN.

Día 9 de octubre de 2019

«Ordenando un mundo. Una generación en la encrucijada», por Mariano Cuesta Domingo, doctor en Historia, bibliotecario de la Real Sociedad Geográfica.

«Magallanes en España», por Pedro Contreras, coronel de Intendencia de la Armada (Retirado), consejero colaborador del IHCN.

Día 10 de octubre de 2019

«Los diferentes oficios en la Historia de la Marina», por Beatriz Sanz Alonso, profesora del Departamento de Lengua de la Universidad de Valladolid y consejera colaboradora del IHCN.

«Ambiente marinero: vida en la mar y en tierra», por José María Blanco Núñez, capitán de navío (Retirado) y consejero colaborador del IHCN.

Estas jornadas son las primeras de una serie anual cuyo título genérico adelantamos, advirtiendo de que están sujetas a cambios imprevistos:

II. «La preparación y salida de la Armada»; III: «La navegación por el Atlántico, el Pacífico y el Índico», y IV: «El final de la expedición y sus consecuencias».

Los lectores interesados en ampliar esta información pueden dirigirse al

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid
Teléf: 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es
<http://www.armada.mde.es/ihycn>

Foro de Pensamiento Naval. Madrid (España)

Entre los actos de la IX Semana Naval que ha tenido lugar en Madrid del 19 al 29 de septiembre de 2019, se incluyó un seminario, celebrado el día 23 por el Foro de Pensamiento Naval en el salón de actos del Instituto de Ingeniería de España, con el título general «2030, una odisea en el océano: buques inteligentes autónomos». La organización corrió a cargo de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN), la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España y la Escuela de Guerra Naval.

En esta jornada se abordó la revolución que los avances de la tecnología están produciendo en la manera en que empleamos y nos relacionamos con la mar en cuanto a los principios de la navegación y al comercio marítimo se refiere. Se presentaron y analizaron «aspectos operativos, técnicos y legales, especialmente el papel que toca jugar a los actores implicados –públicos y privados– en este nuevo escenario».

Las sesiones tuvieron lugar, como queda dicho, en el salón de actos del Instituto de la Ingeniería de España, en jornada de tarde, con el programa siguiente:

Tras la apertura y recepción a cargo de los responsables de la organización, arriba indicados, se dictaron las ponencias:

- «Buques fantasma del siglo XXI», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (Retirado), vicepresidente de la Rea Liga Naval Española y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval»;
- «Fuerza distribuida Nodal y vehículos no tripulados», por Sergio Olmos, ingeniero naval e investigador de la ETSIN;
- «Regulación Normativa Internacional de los buques autónomos en el seno de la OMI», por Andrés Galván, agregado de Asuntos Marítimos de la Embajada de España en Londres.

Coloquio moderado por José Luis Enrech, contralmirante director de la Escuela de Guerra Naval.

La clausura corrió cargo de Teodoro López Calderón, almirante general, jefe de Estado Mayor de la Armada.

Aquellos que deseen mayor información pueden dirigirse a:

Escuela de Guerra Naval.
Centro de Pensamiento Naval.
Avd. de Burgos, 6.
Teléf: 913 12 46 81
C/e: pensamientonaval@fn.mde.es

Seminario de navegación astronómica. Madrid (España)

Asimismo, dentro de la programación de la Semana Naval, se celebró un seminario de navegación astronómica del 23 al 27 de septiembre en la Escuela de Guerra Naval.

Este seminario estaba dirigido «a todos aquellos interesados en la navegación, astronomía y la historia de la ciencia», y no se precisaba ningún título para cursarlo, aunque eran deseables unos conocimientos mínimos: conceptos

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

de latitud y longitud, puntos cardinales, conceptos de trigonometría elemental, interpolación lineal y manejo de una calculadora científica.

El programa se desarrolló de la siguiente forma:

Lunes 23 de septiembre de 2019

Luego de la presentación e inauguración del Seminario, la conferencia

«Introducción a la navegación astronómica », por Francisco Javier Galindo Mendoza, capitán de navío, doctor en Ciencias Físicas y director del Real Observatorio de la Armada;

«La navegación astronómica a través de la historia. El problema de la longitud», por Francisco José González González, doctor en Filosofía y Letras (Geografía e Historia) y director técnico de la Biblioteca y del Archivo del ROA;

«La esfera celeste», por Luis Mederos Martín, doctor en Ciencias, investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

Martes 24 de septiembre de 2019

«El tiempo», por Francisco Javier Galindo Mendoza;

«Instrumentos náuticos: evolución histórica», por Francisco José González González;

«El sextante: funcionamiento y ajustes», por Luis Mederos Martín;

Sesión práctica: «Manejo y ajuste del sextante», por Sergio Borrallo Tirado, teniente de navío, Real Observatorio de la Armada (coordinador), y Luis Mederos Martín.

Miércoles 25 de septiembre de 2019

Por la mañana visita al Museo Naval de Madrid. Por la tarde:

«Coordenadas celestes», por Luis Mederos Martín;

«El Almanaque Náutico», por Sergio Borrallo Tirado.

Sesión práctica: «Utilización del Almanaque Náutico», por Sergio Borrallo Tirado y Luis Mederos Martín.

Jueves 26 de septiembre de 2019

«El triángulo de posición», por Luis Mederos Martín;

«La recta de altura», por Sergio Borrallo Tirado.

Viernes 27 de septiembre de 2019

«Navegación astronómica: Cálculo de la situación», por Sergio Borralló Tirado;
Sesión práctica: «Cálculo de una recta de altura», por Sergio Borralló Tirado y Luis Mederos.

Una vez entregados los diplomas, se procedió a la clausura del seminario.

Para más información dirigirse a

Escuela de Guerra Naval
Semana Naval
C/ Marqués de Torroja s/n, Madrid
www.armada.mde.es/navastro

Seminario sobre el V centenario de la vuelta al mundo. Madrid (España)

Coincidiendo con los actos de celebración del V centenario, dentro de la Semana Naval, el día 24 de septiembre de 2019 tuvo lugar en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) un seminario divulgativo dedicado a conmemorar dicha gesta, pero con la vista puesta en el futuro: De dónde partimos y hacia dónde vamos.

El programa se desarrolló en dos paneles:

Panel de navegantes

Este panel estuvo dedicado a la formación y ayudas a la navegación: evolución en la formación y organización, instrumentos y ayudas a la navegación desde las instituciones de la época de los descubrimientos (Casa de India, Casa de Contratación), pasando por las actuales y su previsible futuro. En este panel se pronunciaron las conferencias «Organización de la época, la Casa de Indias, organización, instrumentos y ayudas a la navegación en los siglos XV y XVI», por el TEN Gonçalves Neves, del servicio de investigación del Museo de Marinha (Portugal); «La organización científica de la Casa de Contratación: del Piloto Mayor al catedrático de Cosmografía (1508-1552)», por José María Moreno Martín, Cartografía del Museo Naval, Madrid; «Planes futuros de formación en la Armada», por Victoriano Gilabert Agote, contralmirante director de Enseñanza Naval.

Panel de construcción naval

Este nivel estuvo enfocado a los tipos de barcos que se usaban en la época, sus diferencias y empleo de cada uno de ellos, y su evolución hacia

los tipos actuales y futuros. En este panel se dictaron las siguientes conferencias: «La construcción naval en los inicios de la Edad Moderna», por Xian Rodríguez Fernández, Museo Naval, Madrid; «Los programas de construcción actuales en la Armada», por Gabriel Braña Estévez, capitán de navío, ingeniero, Ferrol «Los planes de construcción futuros en la Armada y en otras marinas», por Manuel Aguirre Aldereguía, capitán de navío, división de planes del EMA.

La conferencia inaugural corrió a cargo de Ángel Sande Cortizo, almirante (Retirado), presidente de la Asociación de Amigos del Museo Naval.

El seminario contó con un foro de expertos de diferentes ámbitos, orientados a temas de interés para la ciudadanía (histórico, actualidad y retos futuros del desarrollo tecnológico), relacionados con el V centenario de la primera vuelta al mundo.

Para más información dirigirse a:

Centro Superior de Estudios de Defensa Nacional (CESEDEN).

Paseo de la Castellana, 61.

Tlef: 913 48 25 00

C/e: ceseden@oc.mde.es

DOCUMENTO

Relación de buques que han pertenecido al Departamento de San Blas entre los años 1767-1791

El puerto de San Blas, en las Californias, único departamento del Pacífico, fue el lugar destinado para construir muchos buques del rey y servir de apoyo a importantes expediciones por la costa noroeste de América. La abundancia de buenas maderas, y en particular de excelentes cedros, dirigió la atención hacia el río Santiago, a menos de 12 leguas, para poner las quillas de dos paquebotes pequeños y dos goletas que debían servir a los proyectos y al cumplimiento de las órdenes que dictó José de Gálvez en la visita que hizo a las provincias internas y a la California en el año 1766.

El gobierno de México, conforme con el proyecto, resolvió mandar que se repoblase el lugar más inmediato que pudiese servir de puerto para la habilitación de las embarcaciones que era preciso despachar todos los años para el auxilio de los presidios y misiones y el reconocimiento de la costa. Y así se eligió San Blas, a pesar de la poca salubridad del clima.

(Archivo del Museo Naval, Ms. 127 ff. 262r-263v)

Noticia de las Bayas que han pertenecido al Departamento
de S^{ta}. Rita en el año pasado de 1767 hasta al 31.

	tantos Origen & años una	años
Bayas de Concepcion	62	Siempre a la Real en 1767
Bayas de Llanquihue	54	Ante como el resto en 1767
Solera Sonora	30	Contada en el Rio de Chilo 1767
Solera Almada	30	Una en todo
Bayas de S ^{ta} . Catalina de los Andes	103	Contada en 1767
Bayas de el Barro	103	Una
Bayas de S ^{ta} . Trinitad	180	Contada en el Depto de S ^{ta} . Rita 1768
Solera de S ^{ta} . Antonia de las Animas	50	Una
Trayata de S ^{ta} . Ines	225	Una
+ Trayata de Concepcion	182	Una
Trayata de S ^{ta} . Catalina	135	Contada en Lima
+ Trayata de S ^{ta} . Rosa	205	Una en el Depto de S ^{ta} . Rita en 1781
+ Bayas de S ^{ta} . Catalina de los Andes	106	Una
+ Solera de S ^{ta} . Catalina	100	Contada en S ^{ta} . Rita
+ Bayas de Concepcion de las Animas	200	Contada en el Depto de S ^{ta} . Rita
+ Solera de S ^{ta} . Catalina	100	Contada en S ^{ta} . Rita
Solera de S ^{ta} . Catalina	46	Una
Bayas de S ^{ta} . Catalina		Una
Bayas de S ^{ta} . Catalina		
+ Solera de S ^{ta} . Catalina	46	

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—FERNÁNDEZ DURO (Agotado)
- 7.—ANTEQUERA Y BOBADILLA (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992 (Agotado)
- 19.—EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA. MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ÁLVARO DE MENAÑA: 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 MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN 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 MORISOS 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*
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NOROCCIDENTAL*
- 71.—L JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA*
- 72.—LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA DE LA CORONA DE ARAGÓN*
- 73.—LII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LOS FONDOS DOCUMENTALES DE LA ARMADA*
- 74.—LIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *D. ANTONIO DE ULLOA*
- 75.—LIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *III CENTENARIO DE LA CREACIÓN DE LA REAL COMPAÑÍA DE CABALLEROS GUARDIAS MARINAS*
- 76.—LV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIADORES NAVALES*
- 77.—LVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *CIEN AÑOS DE LA AVIACIÓN NAVAL ESPAÑOLA*
- 78.—LVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA REVOLUCIÓN CANTONAL Y LA MARINA*

SUSCRIPCIONES Y VENTA DE NÚMS. SUELTOS

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

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

RECENSIONES

ORTEGA DEL CERRO, Pablo: *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del XVIII-finales del XIX)*. Sílex Universidad (ISBN: 978-84-7737-963-8), Madrid, 2018, 406 páginas.

Detallado estudio de la élite naval referida a los siguientes colectivos de la Armada: oficiales de Cuerpo General, oficiales que siguieron los reglamentos establecidos a partir de 1714 (desde guardiamarinas hasta los más altos grados), oficiales formados a partir de 1717 con la creación de la Real Armada, oficiales que ocuparon los principales puestos de responsabilidad, y oficiales formados en centros educativos especializados (Real Academia de Guardias Marinas y Colegio Naval Militar).

Analiza el significado de «élite naval» como un colectivo nacido para, más allá de encargarse de cubrir las necesidades puramente castrenses y navales, adentrarse en otros campos del saber fuera de los militares, como la política, la economía, la sociedad y la cultura en general. Hace referencia a los estudios efectuados sobre este tema en otras Marinas de Guerra, entre ellas la británica, la francesa y la norteamericana. Y lo particulariza para España, donde comenzó a principios del siglo XVIII, con la llegada de los Borbones, y se extendió hasta finales del siglo XIX. Fue una época de preparación de un grupo de gentes dotadas de una gran formación en todos los aspectos, y la vastedad de cuyos conocimientos, como hemos señalado, iba mucho más allá de los estrictamente necesarios para ejercer de oficiales de buques de guerra.

Pablo Ortega del Cerro comienza con un análisis pormenorizado de la formación de los guardiamarinas en España desde su creación, desde diferentes puntos de vista: la finalización de la Guerra de Sucesión; el asentamiento en el trono de la nueva dinastía borbónica; la necesidad de crear un sistema diferente del de los Austrias, más homogeneizado y centralizado en todos los aspectos: escuadras, barcos y hombres; las transformaciones realizadas en las Marinas de Guerra de Francia e Inglaterra, que habían introducido profundos cambios en sus organizaciones y en la formación de sus gentes; la necesidad de formar hombres con amplios conocimientos tanto teóricos como prácticos, preparados para ejercer el mando, etc.

Para profundizar en sus análisis, el autor dibuja diversos perfiles a lo largo de las diferentes épocas, para estudiar las procedencias de los oficiales a partir de sus orígenes familiares: pruebas de nobleza, grados de hidalguía, posiciones sociales y asuntos por el estilo. Y hace un minucioso seguimiento de los procesos de selección de la gente en las diferentes etapas: los niveles exigidos para su ingreso en la Armada, los límites de edad, las excepciones, los cambios de postura en cada época, las órdenes y disposiciones en cada

momento, los altos y bajos del proceso, los centros de enseñanza, sus evoluciones y sus modificaciones, las materias a estudiar, y otros aspectos.

Continúa con el desarrollo y evolución de los oficiales del Cuerpo General de la Armada desde el año 1717 hasta finales de la década de 1890, al hilo de las diferentes normativas que se sucedieron a lo largo de este periodo. Y se adentra en el desarrollo de las diversas carreras profesionales, los cambios sociales, los informes reservados, las promociones, los ascensos, etc.

Se trata de un libro de enorme interés para los que deseen conocer todos los entresijos de la formación de los oficiales de la Armada, los centros de enseñanza, las materias a estudiar, las vicisitudes de sus carreras, las transformaciones sociales, y muchas otras materias relacionadas con aquella élite naval que vivió los tiempos de grandes cambios habidos en España entre principios del siglo XVIII y finales del XIX.

MORALES TRUEBA, Adolfo: *La Marina de Guerra de la Segunda República*. Actas (ISBN: 978-84-9739-180-1), Madrid, 2018, 466 páginas.

Amplio estudio de la Marina de Guerra española de la primera parte del siglo XX, con especial énfasis en el periodo de la Segunda República, comprendido entre 1931, año en que fue proclamada, y 1936, en que estalló la Guerra Civil.

El trabajo se estructura en tres partes. En la primera de ellas, titulada «El escenario y la dimensión de la Política Naval española de los años treinta», Morales Trueba analiza los años anteriores al advenimiento de la Segunda República, con referencias a la primera guerra mundial y sus consecuencias: desarrollo, unidades, armas, desarmes, tratados, rearmes, Sociedad de Naciones, etc., y continúa con un repaso de la política exterior de España y de su política naval.

La segunda parte, «La Armada que llegó a la República», consiste en un estudio de la Armada y su evolución durante el primer tercio del siglo XX, hasta llegar a su situación en 1931. El autor cita las diferentes reformas y planes llevados a cabo: Maura-Ferrándiz, Miranda, Cortina, Cornejo y otros, así como los barcos surgidos de ellos, junto con la adquisición de unidades sueltas, y examina los diferentes cambios de organización habidos en dicho periodo, estudiados en cuatro fases: principios del siglo XX; desde la ley Maura-Ferrándiz hasta la dictadura de Primo de Rivera; durante la Dictadura, y al final de la Monarquía (1930-1931).

La tercera parte, que forma el núcleo del libro, se titula «La Marina de Guerra republicana» y abarca el periodo 1931-1936. Comienza con un detallado análisis de la situación económica, las crisis, los presupuestos y los créditos. Continúa con los cambios de organización, las diferentes disposiciones relacionadas con dichos cambios y los proyectos de ley. Analiza la situación del personal, la vida a bordo, la disciplina, los sueldos, los despliegues de unidades, la politización, los activistas, la masonería, las revueltas internas,

los diferentes conflictos y la subversión. Examina las fuerzas navales y las instalaciones en tierra. Y enumera las diferentes unidades y centros: barcos, unidades aéreas, bases navales, centros de enseñanza, estados de operatividad, armas, repuestas, municiones, programas navales, construcciones, nuevas adquisiciones, etc.

En definitiva, interesante libro donde el autor analiza con todo detalle los antecedentes y el quinquenio comprendido entre 1931-1936 de la Marina de Guerra, un periodo de la Armada muy poco estudiado por la historia naval y, por ello, bastante desconocido, en contraste con lo mucho escrito sobre el periodo anterior al advenimiento de la Segunda República y sobre la Marina republicana en la Guerra Civil, de 1936 a 1939. Los textos aparecen complementados con listados, tablas y cuadros resumen que agilizan la lectura del libro y facilitan a los investigadores y estudiosos del tema llegar con cierta facilidad a los diversos aspectos relacionados con el devenir de la Marina de Guerra española durante la etapa republicana anterior a la Guerra Civil, y facilitan el conocer y comprender cómo era el estado de la Armada al estallar dicha guerra.

PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: *Tercios del Mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*. La Esfera de los Libros (ISBN: 978-84-9164-608-2), Madrid, 2019, 451 páginas.

La historiadora Magdalena de Pazzis Pi Corrales efectúa en este libro un análisis de la historia naval de España y de los Tercios de Mar durante el reinado de los Austrias, con un detallado estudio que abarca desde finales del siglo xv a finales del xvii. Comienza su recorrido dirigiendo la mirada a la estrategia marítima y la organización naval desde Carlos I hasta Carlos II, pasando por Felipe II, Felipe III y Felipe IV, con mención de las escuadras, la organización naval y los barcos de la época. Al referirse a los Tercios, además de comentar el posible origen o etimología de su nombre, narra su composición, organización, estructura, formación, instrucción, sueldos, etc.

Pasa luego la autora a explicar la forma de organizar una armada, las diferentes unidades que la componen, su armamento y las dotaciones de los barcos, cuya composición desmenuza: hombres de mando, gente de cabo (gente de mar y gente de guerra) y gente de remo o chusma, con sus características, peculiaridades y posibles orígenes. Y entra en un pormenorizado relato de la vida a bordo, delimitando las funciones propias de pajes, grumetes, marineros, soldados y resto de personal embarcado (capitanes, pilotos, maestros, contramaestres y demás puestos especializados), señalando las edades de cada nivel, sus deberes y responsabilidades, los posibles ascensos, las escuelas, la formación, los reenganches y todos los detalles que se refieren al trabajo y la permanencia a bordo. Y hace especial hincapié en los infantes de los Tercios. Cita los lugares de exámenes para el personal embarcado (pilotos, maestros y otros), los centros de formación existentes y los que fueron apare-

ciendo con el tiempo: Casa de Contratación de Sevilla, Consulados del Mar, Seminarios de Marina, Universidad de Mareantes de Sevilla, Real Colegio de San Telmo, etc., y hace referencia a las materias a estudiar en las diferentes épocas.

La autora comenta la vida en la mar en diferentes tipos de barcos (nao, galera y galeón), con los grandes problemas e inconvenientes que suponía la convivencia a bordo de pequeños barcos muy cargados: hacinamiento, higiene, alimentación, enfermedades, guardias, trabajos, religiosidad, castigos, homosexualidad, tiempo libre, mujeres embarcadas, etc. Cita las razones y motivos que movían a la gente a embarcar como marinero o como soldado de un Tercio, y resalta las difíciles relaciones que con frecuencia existían entre marineros y soldados.

A continuación, pasando ya a la médula del libro, Pi Corrales se centra en los Tercios del Mar propiamente dichos: su creación, su vida y actuaciones en la mar, y las campañas, hechos de armas y operaciones más destacadas en que tomaron parte, como Lepanto en 1571, Azores en 1582 y 1583, la Gran Armada en 1688 o la batalla de Las Dunas de 1639, por citar algunos ejemplos. Y termina con unas reflexiones sobre el final de dichos Tercios.

Es un libro de gran utilidad para los curiosos e investigadores que deseen informarse sobre los barcos y la dura vida a bordo en aquellos tiempos, y sobre todo para conocer todo lo relacionado con los Tercios de Mar, su nacimiento, formación, vida a bordo y principales campañas. Todo ello complementado con una amplia bibliografía, y una gran cantidad de citas y notas aclaratorias por capítulos, a modo de cierre.

SUPERVIELLE VERGÉS, Federico: *El Albatros y los piratas de Galguduud*. Edición del autor, 2018, 367 páginas.

Interesante novela sobre un tema de plena actualidad como la piratería en el Cuerno de África y el océano Índico, en la que Federico Supervielle Vergés nos introduce en un mundo de intrigas y acción con la mar como principal escenario. Es una obra bien construida en la que, capítulo a capítulo, el autor nos mete en las difíciles situaciones que alguna que otra vez tienen que sufrir los barcos que transitan por aquellas peligrosas aguas.

Los piratas somalíes hacen de las suyas, con secuestros por los que piden grandes rescates. Siempre que pueden, secuestran a los barcos que se les ponen a tiro, y lo hacen sin reparar en su nacionalidad, bandera, destino o carga. Aunque en los últimos tiempos, por alguna desconocida razón, los superpetroleros de la compañía Alps Tankers son frecuentes víctimas de la piratería, lo que obliga a su armador a desembolsar grandes cantidades de dinero que le están ocasionando un importante trastorno económico.

Para tratar de solucionar los problemas que sufren sus barcos, contrata los servicios de un especialista, que a su vez diseña un plan para actuar en la zona en coordinación con el débil gobierno de Somalia. Así es como el *Albatros*, al

mando de un gaditano y llevando como segundo a un ferrolano, actúa a modo de corsario por las aguas del Índico. En el barco navegan gentes procedentes de diferentes trabajos anteriores: Marina Mercante, Armada, Marina de Pesca, GEOs... que llegan a formar un grupo perfectamente compenetrado y cohesionado gracias a sus conocimientos previos y a sus duros entrenamientos a bordo y en tierra. Se trata de personas que en algunos casos han sufrido cambios drásticos o duros problemas, se ven perseguidos por sus pesadillas personales y tratan de recomponer sus vidas.

La técnica y tecnología de última hora, tanto en armas como en sensores, comunicaciones, servicios médicos..., se alían con la táctica, la astucia, la determinación y el buen hacer en momentos en que la libertad de acción se ve frenada por duras exigencias y drásticas reglas de enfrentamiento, obligando a los actores a buscar triquiñuelas para poder llevar a cabo su trabajo sin cortapisas, que en ocasiones se traducen en olvidar aquellas limitaciones y actuar por derecho y de forma contundente.

El autor desarrolla un narrativa ágil con visos de gran realidad, aunque parte de una situación totalmente ficticia dentro del drama que han vivido muchos barcos que han navegado por aquellas aguas. Es pura ficción, con situaciones difíciles que el autor hace creíbles, para terminar descubriendo que hay detrás de los sistemáticos secuestros de los barcos de la compañía Alps Tankers. Y mientras, algunos de los principales actores tratan de hacer frente a sus problemas personales para reorganizar sus vidas.

Marcelino González Fernández
Capitán de Navío (Retirado)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....

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

Dirección de intercambio:

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

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

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

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

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

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

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

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

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

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

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

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

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

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

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

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Cuartel General de la Armada, 1, 1.º 28014 Madrid, España.

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

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

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

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

Advertencias

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

Archivo, biblioteca o institución.
Sección o fondo.
Signatura.
Tipología documental.
Lugar y fecha.

