

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIX

2021

Núm. 152

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIX

2021

Núm. 152

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

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

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

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

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

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

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

Redacción, Difusión y

Distribución:

D.^a Ana Berenguer Berenguer; D.^a Delia Colazo Rodríguez

Administración:

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

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2021 y suplemento n^o 33.

Precio unitario revista 5 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

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

Dirección postal, tfno. y c/e:

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

NIPO 083-15-091-7 (edición impresa)

ISSN 0212-467X (edición impresa)

NIPO 083-15-092-2 (edición en línea)

ISSN 2530-0873 (edición en línea)

Depósito legal M 16854-1983

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

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

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



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



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

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

SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	5
<i>La estatalización de las armadas castellanas en el Caribe (siglo XVI),</i> por Sebastián Amaya Palacios	7
<i>La aero-navegación por el «océano del aire» y los inicios de la</i> <i>Aerostación Naval en España,</i> por Francisco Javier Sánchez Lladó	31
<i>La gran oportunidad perdida: el fracaso de las «jornadas de</i> <i>Argel» de 1601 y 1602,</i> por Francisco Velasco Hernández	55
<i>La prensa como fuente histórica: el crucero Königsberg,</i> por David Rubio Márquez	73
<i>El almirante Juan de Castaños (1604-1679). Orígenes y trayecto-</i> <i>ria en las armadas de Felipe IV,</i> por Álex Valledor Aróstegui	83
La Historia Marítima en el Mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	109
La Historia Viva: <i>La fragata blindada Sagunto</i> Noticias Generales	
Documento: <i>Barcos de vapor. Oficiales</i>	117
Recensiones:	123

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Sebastián Amaya Palacios es historiador por la Universidad de Antioquia, y magíster en Historia por la Universidad Nacional de Colombia. Ha pertenecido a la Asociación Mexicana de Historia Económica (2015) y a la Asociación de Historia Económica del Caribe (2017). Actualmente ejerce de docente en la Universidad Pontificia Bolivariana y la Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín). Su línea de investigación se enfoca en el desarrollo del Estado fiscal militar en el imperio español, privilegiando el análisis de escuadras navales y el desarrollo poliorcético y miliciano del Caribe.

Francisco Javier Sánchez Lladó es coronel del Ejército del Aire (retirado), licenciado en Ciencias Físicas por la Universidad de Zaragoza y doctor en Ciencias por la Politécnica de Cataluña. En el periodo 1973-2010 permaneció destinado en diversos organismos del Ejército del Aire/Ministerio de Defensa, y perteneció como alumno a la Promoción XIV (1982) del Curso de Estudios Superiores en el Real Observatorio de la Armada de San Fernando (Cádiz). Entre los diversos destinos relacionados con la historia de la Aeronáutica Naval que ha desempeñado pueden citarse Barcelona y Santiago de la Ribera del Mar Menor (Murcia).

Francisco Velasco Hernández es catedrático de Historia, doctor en Historia Moderna por la Universidad de Murcia y profesor de la UNED. Ha publicado varios libros : *Comercio y actividad portuaria en Cartagena (1570-1620)*, *Auge y estancamiento de un enclave mercantil en la periferia: Cartagena, 1540-1676* (2001), *El otro Rocroi. La guerra naval contra Felipe IV en el Mediterráneo suroccidental* (2005). También ha colaborado con unos cincuenta artículos en diferentes revistas científicas y universitarias, y ha participado asimismo en unos quince congresos nacionales e internacionales. Recientemente ha visto la luz su último libro, *Corsarismo, piratería y guerra costera en el sureste español. El acoso turco berberisco a las costas de Alicante, Murcia y Almería en los siglos XVI y XVII*.

David Rubio Márquez es profesor de Geografía e Historia en el IES Jaime Ferrán Clúa (San Fernando de Henares). Diplomado en Estudios Avanzados en Geografía por la Universidad Autónoma de Madrid y doctor en Historia de España por la UNED, su tesis, «El regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva escuadra (1898-1909)», ha sido publicada por el Ministerio de Defensa y obtuvo el Premio Virgen del Carmen en su edición de 2015. Interesado en la historia naval del primer tercio del siglo XX, ha publicado artículos relacionados con dicho tema en la *Revista General de Marina*, la *Revista de Historia Naval*, *Espacio Tiempo y Forma. Revista de la Facultad de Geografía e Historia de la UNED*, *Revista Historia Autónoma* y *Fuerzas de Defensa y Seguridad*. Rubio Márquez es asimismo autor del libro *Joaquín Sánchez de Toca. Ministro de Marina (1902-1903)*.

Álex Valledor Aróstegui es graduado en Historia con excelencia en la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea en 2019. Al año siguiente realizó el máster en Historia Moderna «Monarquía de España, siglos XVI-XVIII» en la Universidad de Santiago de Compostela, a cuyo término recibió el premio extraordinario fin de máster. Antes de terminar los estudios de grado fue beneficiario de una beca de investigación autonómica para colaborar con el grupo «País Vasco, Europa y América: vínculos y relaciones atlánticas». Ha participado en dos seminarios internacionales y en 2020 ha publicado, en la revista *Vasconia*, su primer artículo, «El almirante Diego de Urrutia. Aproximación biográfica de un marino de la Carrera de Indias (1562-1633)».

NOTA EDITORIAL

Estimados lectores:

Se publica este número cuando tenemos nuevo director del Instituto de Historia y Cultura Naval y, por tanto, nuevo presidente de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL: el vicealmirante Marcial Gamboa Pérez-Pardo, quien ya venía desempeñando el cargo de director del Museo Naval y a quien deseamos los mejores éxitos en el desempeño de su nueva función. Su antecesor ha dejado el listón muy alto, pero estamos seguros de que, apoyándose en lo hecho por este, lo mantendrá en el mismo nivel.

El relevo se ha producido cuando parece que ya vemos la luz al final del túnel de la adversa situación sanitaria, que sigue complicando el funcionamiento de la redacción, pero también en un periodo en que se aprecia una mejora del interés general por nuestro cometido: la investigación y difusión de la historia naval española. De entre las muchas actividades que viene realizando el Instituto, debemos citar como especialmente gratificante la celebración el pasado 3 de mayo, en las Atarazanas de Barcelona –al pie de la galera real de Juan de Austria del Museo Marítimo de la ciudad, que está instalado en ellas–, del acto central de la anual Jornada Histórica de la Armada, este año dedicada a la conmemoración de la batalla de Lepanto por cumplirse su 450.º aniversario. No se podría haber encontrado un escenario más apropiado, y la generosidad y entusiasmo con que el museo la ha acogido han hecho de la celebración un acto memorable.

Por lo demás, el gradual aumento de los trabajos recibidos para su posible publicación, y el trabajo de los pares ciegos que tan generosamente están colaborando con la REVISTA, está permitiendo, a nuestro juicio, una mejora de la calidad de los artículos que publicamos, aunque la última palabra al respecto la tienen, desde luego, ustedes. Como siempre, confiamos en que los artículos y secciones de este número sean de su agrado.

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.

LA ESTATALIZACIÓN DE LAS ARMADAS CASTELLANAS EN EL CARIBE (SIGLO XVI)*

Sebastián AMAYA PALACIOS
Docente de Historia
Recibido: 16/02/2021 Aceptado: 09/03/2021

Resumen

A pesar del temprano descubrimiento del Nuevo Mundo y de las constantes navegaciones hispanas allí, no fue hasta el último tercio del siglo XVI cuando se desplegaron armadas permanentes para guarnecer el Caribe. Estas fueron una serie de galeras que se establecieron en Tierra Firme, Cuba y La Española, pero su operatividad fue reducida debido a la enorme carga que implicaba su aprovisionamiento logístico, cuya provisión correspondía a la Corona al ser sus escuadras. Este texto plantea una línea cronológica de cómo se pretendió proyectar el poderío naval castellano a América a lo largo del siglo, analizando las principales características, ventajas y dificultades de las armadas de avería en Santo Domingo, presencia de la Carrera de Indias, y finalmente escuadras guardacostas permanentes de propiedad regia.

Palabras clave: Imperio español, Caribe, armadas guardacostas, galeras.

(*) Este texto retoma parte de las reflexiones presentadas en la tesis de maestría en Historia «Las galeras de Tierra Firme (1578-1612). Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur», Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín), 2021.

Abstract

Despite the early discovery of the New World and the constant Hispanic navigations there, it was not until the last third of the 16th century that permanent navies were deployed to garrison the Caribbean. These were a series of galleys that were established in Tierra Firme, Cuba and Hispaniola, but their operation was reduced due to the enormous load that their logistical supply implied, the provision of which corresponded to the Crown as its squadrons. This text presents a chronological line of how it was intended to project the Castilian naval power to America throughout the century, analyzing the main characteristics, advantages and difficulties of the breakdown navies in Santo Domingo, presence of the Carreira de Indias, and finally squads royally owned permanent coast guard.

Key words: Spanish Empire, Caribbean, coast patrol, galleys.

Introducción

La exploración trasatlántica realizada por Cristóbal Colón, con el beneplácito de los Reyes Católicos, identificó nuevos espacios sobre los que se otorgó exclusividad a la corona de Castilla mediante las llamadas «bulas alejandrinas» (*Inter Caetera* y *Eximoniae devotionis*), firmadas por el pontífice Alejandro VI (el valenciano Rodrigo de Borja)¹, las cuales emulaban los privilegios e inmunidades lusitanas. Esta delimitación trajo una serie de tensiones con los portugueses² que fueron superadas tras la suscripción del tratado de Tordesillas (1494). Aun así, varios Estados europeos rechazaron la repartición del Atlántico entre esferas de influencia únicamente ibéricas impulsando sus propias navegaciones, que pretendían emular la ruta comercial por occidente hacia las Indias³. Así, a medida que se consumaron posteriores viajes, se hizo evidente la amplitud del Nuevo Mundo, lo que generó una frontera en expansión que debía vincularse por medio de flotas y armadas para mantener la circulación de bienes, personas y mercancías⁴.

(1) VAS MINGO, Marta Milagros del: «Las bulas alejandrinas y la fijación de los límites a la navegación en el Atlántico», en RIBOT GARCÍA, Luis Antonio; CARRASCO MARTÍNEZ, Adolfo, y ADÃO DA FONSECA, Luis (coords.): *El Tratado de Tordesillas y su época II*, Junta de Castilla y León, España, 1995, pp. 1071-1090; VAS MINGO: «Las bulas alejandrinas y su proyección histórica para Castilla y las Indias», en MARTÍNEZ SHAW, Carlos; AIRALDI, Gabriella, y PARCERO TORRE, Celia M.^a (coords.): *Cristóbal Colón*, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura, España, 2006, pp. 183-212.

(2) AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Exploración y colonización en la configuración de la Europa Atlántica», *Historia. Instituciones. Documentos*, núm. 35, Sevilla, 2008, 45-61.

(3) Sobre las exploraciones de los armadores de Bristol, véase BRADLEY, Peter T.: *Navegantes británicos*, Mapfre, Madrid, 1992.

(4) SUBRAHMANYAM, Sanjay: «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *The American Historical Review*, vol. 112, núm. 5, 2007, 1359-1385.

A medida que estas rutas cobraban importancia, recibieron visitas cada vez más frecuentes de corsarios y piratas, en un primer momento de Portugal⁵, y luego de otros reinos europeos. Resultaba evidente que era necesario proveer a su defensa; sin embargo, la planificación de capacidades navales implicó un enorme esfuerzo burocrático desde las más altas esferas gubernamentales, lo que marcó una ruptura sobre la movilización de unidades marítimas, que tradicionalmente correspondió al sistema de embargos y asientos⁶. Por ello, en lugar de mantener escuadras propias, la Corona encargaba a terceros las operaciones militares mediante su despliegue «inmediato» durante coyunturas puntuales. Estas tareas de navegación y protección marítima se encargaron a la Casa de Contratación de Sevilla⁷, que debía asegurar la defensa de la travesía ultramarina mediante una escolta militar que acompañaba al convoy.

Con el paso de los años y la consolidación de la explotación minera americana, las rutas de las remesas ganaron mayor valor estratégico, lo que atrajo aún más la presencia de piratas y corsarios, los cuales deambulaban a sus anchas, asaltando con impunidad los litorales indios. Por ello, debió procederse a crear una serie de armadas guardacostas que posibilitaran el patrullaje constante del Caribe, pues la Guarda de la Carrera de Indias solo navegaba en derroteros estipulados escoltando a las embarcaciones mercantiles.

Este texto plantea un análisis diacrónico de la evolución de la movilización naval castellana en el Caribe, valorando la carga logística que representó, el paso de armadas de averías, la Carrera de Indias y, por último, la conformación de escuadras de galeras a lo largo de todo el siglo XVI. Asimismo se valora cómo su supresión desguarneció amplias zonas de las Antillas y el Gran Caribe, cuyo control se perdió y que pasaron a ser núcleos de piratería y contrabando y, finalmente, asentamientos de colonización europea permanente.

Presencia naval castellana en América

La temprana imposibilidad de desplegar el potencial naval de los Reyes Católicos, cuyo mando había sido unificado tras la reconquista de Granada, fue resultado de su pérdida durante una tempestad cerca de la isla de Gelves, cuando en 1511 se preparaban para asaltar Túnez⁸. Por esto debieron artillarse los mercantes que realizaban la travesía trasatlántica. Sin embargo, conscien-

(5) AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval*, núm. 20, 1997, 407-419.

(6) MARTÍNEZ CARDÓS, José: «Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII», *Revista de Indias*, núm. 65, vol. 16, 1956, pp. 365-366.

(7) ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo León (coords.): *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, 2003; HARING, C.H.: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Desclée De Brouwer, 1939, pp. 27-57; OTS CAPDEQUÍ, José M.^a: *El Estado español en las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1975, p. 63.

(8) PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE, Virgilio: *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra*, Sílex, Madrid, 2001, pp. 47-48.

tes de que esto aseguraba la ruta comercial, pero no impedía la libre navegación de otros europeos en las Indias, se ordenó a la Casa de Contratación la remisión de un par de carabelas para el resguardo de Cuba⁹, envió que coincide con la armada que transportó a Pedrarias Dávila a Castilla del Oro¹⁰. Aun así, este tipo de disposiciones fueron esporádicas y estuvieron focalizadas en mandar que los convoyes fuesen escoltados por embarcaciones militares en óptimas condiciones operativas, como recuerda una real orden fechada en 1524¹¹. Este elemento resulta revelador pues, como señaló Estaban Mira Caballos, la navegación en conserva ya era la praxis de la navegación indiana mucho antes de su institucionalización a mediados de siglo¹².

A esto se suma que la Corona aprobó el corso en Guipúzcoa¹³, y para proteger el comercio indiano recurrió al sistema de asientos e, incluso, al despliegue de armadas de averías¹⁴. Tales medidas proveyeron naves y escuadras sin que fuesen de propiedad regia, por lo que se obviaba la carga logística de su avituallamiento. De ello se deduce que las capacidades reales eran para entonces bastante limitadas y dependían en gran medida del apoyo de terceros.

En el caso caribeño, la respuesta fue delegar en Santo Domingo jueces que tenían la potestad de ensamblar armadas de averías si la coyuntura lo ameritaba, con lo que liberaban a la Corona de suministrar el material bélico y náutico y de financiar los gastos de mantenimiento y los sueldos de la tripulación. No obstante, al reclutarse sus unidades de entre las embarcaciones surtas en el puerto, la armada carecía de estandarización, de suerte que por lo común se desplegaban naos y carabelas y, en menor medida, galeones o bergantines. Estos no eran más que mercantes adaptados, reforzados con la artillería de la fortaleza de la ciudad. Se conformó siete veces entre 1528 y 1556, concentrándose entre 1537 y 1543¹⁵. Tal aspecto es relevante pues, según los cálculos de Paul E. Hoffman, el 40 por 100 de los navíos de la Carrera de Indias perdidos entre 1535 y 1547 se focalizaron en el Caribe¹⁶, lo que implica una clara correlación.

(9) TORRES, Bibiano: *La marina en el gobierno y administración de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992, p. 62.

(10) MENA GARCÍA, M.^a Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla, 1998.

(11) FRIEDERICI, Georg: *El carácter del descubrimiento y de la conquista de América*, Fondo de Cultura Económica, México, 1987, p. 319.

(12) MIRA CABALLOS, Esteban: «Las armadas de averías y la defensa naval del Caribe (1492-1556)», en *Las Antillas Mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*, Iberoamericana-Vervuert, Madrid-Fráncfort, 2000, pp. 223-225.

(13) Se calcula que se apresaron 1.400 naos con 5.000 cañones, 15.000 prisioneros y 1.000 muertos. PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE: ob. cit., p. 61.

(14) Su etimología proviene del árabe «daño» o «pérdida». Se consideraba el detrimento de las mercancías y otros efectos durante la navegación. HARING: ob. cit., p. 77.

(15) Normalmente se movilizaban de 2 a 4 embarcaciones. La armada de avería operó en 1528, 1537, 1538, 1539, 1542, 1543 y 1556. Véase MIRA CABALLOS: ob. cit., pp. 217-247.

(16) HOFFMAN, Paul: «El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del s. XVII», en ACOSTA, Antonio, y MARCHENA, Juan (eds.): *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1983, p. 19.

Dicha perspectiva permite dimensionar no solo la frecuente actividad de las armadas de avería, sino también el envío de flotas con el único propósito de transportar y asegurar los caudales indianos. Así, de acuerdo con Clarence H. Haring, la primera fue la de Blasco Núñez de Vela en 1537, seguida en 1540 por otra bajo las órdenes de Cosme Rodríguez, a la que siguió a su vez una de Martín Alonso de Ríos¹⁷. Carlos I buscó dar continuidad a este sistema al disponer, en agosto de 1543, la remisión anual de dos convoyes¹⁸.

Esta medida debió de dar buen resultado, dado que hasta mediados de siglo no se tomaron nuevas precauciones, como la creación de algunas armadillas con la tarea de despejar las rutas marítimas de los corsarios y piratas que las asediaban. No obstante, su presencia no tuvo continuidad, a causa de su deterioro como consecuencia de huracanes o, simplemente, porque se asignaron como escoltas para los convoyes en su tornaviaje a la Península, reforzando de esta manera a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, pero desguarneciendo el Caribe¹⁹. Por ello, el problema de fondo continuó, en la medida en que la Corona no se aseguró la exclusividad marítima en las Indias, sino que se limitó a intervenir y perseguir a los asaltantes en ocasiones puntuales. En ese orden de ideas, el fortalecimiento de la escolta trasatlántica desatendió los litorales de la fuente de las riquezas que nutrían las arcas regias, ya que su objetivo era acumular suficientes unidades para asegurar la defensa mutua, no patrullar sistemáticamente el Caribe, ni mucho menos permanecer allí.

Hasta el ascenso al trono de Felipe II (r. 1556-1598) no se abordó tal falencia defensiva, al reiterar –en un primer momento– las disposiciones para convoyar las flotas en 1552 y 1564 –so pena de pérdida de buque y cargamento, así como de la confiscación de bienes al capitán–, y las ordenanzas de 1536 y 1547 referentes al tonelaje y derroteros²⁰ y a la artillería²¹. Pero, aunque se prestó más atención a su aplicación que durante el gobierno de Carlos I, no fueron más que una prolongación de su esencia. En ese sentido, la política esbozada por Madrid se limitó a prohibir los navíos sueltos a Indias, los cuales debían viajar siempre en conserva, y a consolidar el sistema de flotas²², normalizando los intercambios comerciales que ya sucedían en la práctica, además de regularizar la llegada de remesas a la Península como uno de sus objetivos primordiales.

(17) HARING, p. 227.

(18) VIDAL ORTEGA, Antonino: «Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI», *Historia Caribe*, núm. 9, 2004, p. 129.

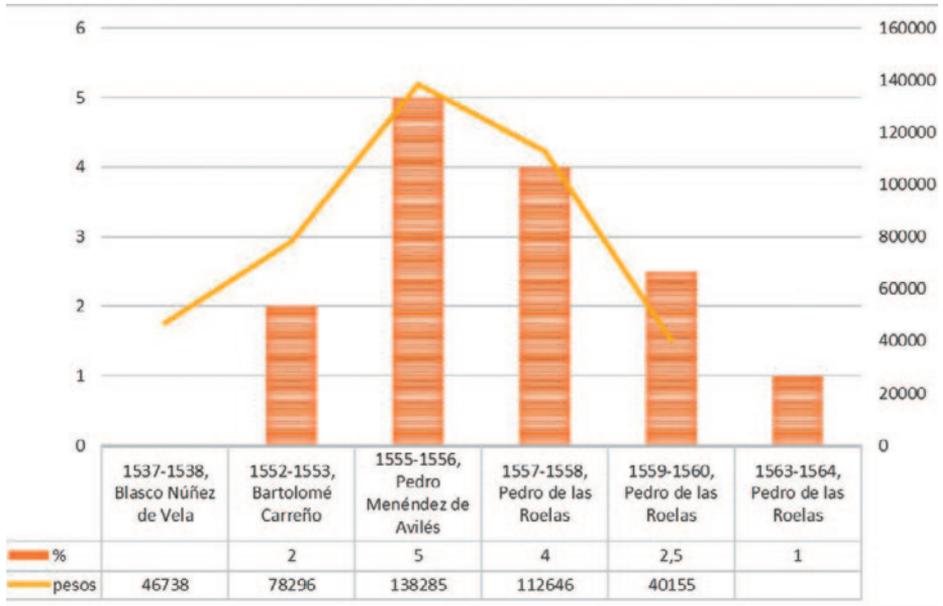
(19) TORRES RAMÍREZ: ob. cit., pp. 63-64.

(20) CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco: *La marina militar española desde sus orígenes hasta 1898*, Aljaima, Málaga, 2000, pp. 139ss.

(21) Se emitieron ordenanzas que pretendían normalizar unas características comunes, como tonelajes, régimen de navegación y armamento, en 1531, 1534, 1535, 1539, 1541, 1543, 1568, etc. Véase MIRA CABALLOS: ob. cit., pp. 217-219.

(22) GARCÍA BAQUERO, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla, 1992, p. 90.

En términos generales, se trató de la aplicación de una lógica muy sencilla, en la cual se disminuían los costes de la escolta al aumentar la concentración de activos mercantiles y navales en la travesía, lo cual se complementaba situando los gastos de la escolta militar en la avería. Así, el porcentaje cobrado por funcionarios de la Casa de Contratación, en asocio con el prior y los cónsules, sobre el monto mínimo para costear la escolta, que había aumentado del 2 al 5 por 100 entre 1552-1555, se redujo con la aplicación de este sistema a tan solo el 1 por 100 para 1564²³.



Gráfica I. Coste de convoyes y porcentaje de avería (1552-1564)²⁴

Aquí se advierte que el punto de inflexión en la tendencia de los montos y el porcentaje aplicado se ubica entre 1555 y 1556, fecha que coincide con el cambio de titularidad en la corona de Castilla. Es por tanto una ruptura natural debido al inicio de una nueva política dirigida por Felipe II, quien como ya se ha mencionado impulsó la institucionalización de la Carrera de Indias²⁵, lo cual obligaba a los comerciantes a concentrar sus negocios y a apoyarse

(23) Aunque fue normatizado mediante una serie de 43 ordenanzas en 1573, este modelo ya se aplicaba con anterioridad. Sobre la avería también se percibían ducados de contribución por cada pasajero. HARING, pp. 84-90.

(24) Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en HARING, pp. 87-88.

(25) MIRA CABALLOS, E.: *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Muñoz Moya Editores, Sevilla, 1998, p. 101.

mutuamente en la defensa de sus embarcaciones, así como a disminuir el aporte general para la manutención de la escolta militar. Tal decisión debió de rendir frutos, pues no solo reducía las posibilidades de asalto, sino que permitía conservar una mayor ganancia sobre el tráfico al aportar un porcentaje menor por concepto de avería, mientras aliviaba las tareas logísticas estatales preparando una escolta más numerosa.

Aun así, y al igual que las navegaciones en conserva para la escolta de mercantes y el traslado de remesas, la composición y derrotero de la Carrera de Indias²⁶ no implicó ningún alivio para el Caribe, cuyos enclaves –que mantenían entre sí un comercio cada vez más nutrido– y embarcaciones permanecían bajo constante amenaza, pues durante la década de 1560 se cruzaron las líneas de tendencia de la predominancia de incursiones francesas e inglesas a lo largo del siglo XVI²⁷.

Lepanto y la estatalización de las armadas rémicas peninsulares

El incremento de las tensiones religiosas en Europa²⁸ devino en proyectos de colonización permanente que preocupaban a los círculos administrativos ibéricos. Con la intención de frustrar el asentamiento de extranjeros en el espacio considerado exclusivo de Castilla, desde donde podrían desplegarse capacidades logísticas para apoyar los asaltos córico-piráticos, se proyectó una expedición para eliminar un asentamiento francés en la Florida²⁹. El asalto fue dirigido por Pedro Menéndez de Avilés³⁰.

No obstante, estas expediciones y flotas tenían como origen la Península, y una vez culminada su función regresaban a ella. Por tanto, se generalizaron las

(26) HARING, pp. 252-254; Sobre el tipo de embarcaciones, rutas, tiempos de navegación y cuantificación del tráfico, contamos con la clásica obra de CHAUNU, Pierre, y CHAUNU, Hugette: *Seville et l'Atlantique*, 7 t., SEVPEN, París, 1955-1960.

(27) LÓPEZ ZEA, Leopoldo Daniel: *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, UNAM, México, 2003, pp. 242-243.

(28) En este periodo se consumaron conflictos abiertos, como la sublevación en los Países Bajos, las guerras civiles en Francia y la restauración protestante en Inglaterra. Dentro de estas tensiones religiosas, la Monarquía hispánica, como garante del catolicismo, quedó involucrada en la defensa de la Contrarreforma. Véanse VINCENS VIVES, Juan: *Historia general moderna. Siglos XV-XVIII*, t. I, Vicens Vives bolsillo, Barcelona, 1981, pp. 168-205; ELLIOTT, John H.: *La Europa dividida (1559-1598)*, Siglo XXI (Historia de Europa), Madrid, 1979, pp. 103-199.

(29) Tras una serie de intentos de colonización castellana, como los dirigidos por Ponce de León (1513), Lucas Vázquez de Ayllón –quien fundó San Miguel de Guadalupe, en la bahía de Chesapeake– y, finalmente, Hernando Soto, en las cercanías de Tampa. En tanto que estas fundaciones no tuvieron continuidad, los franceses ocuparon la Florida (*Floride Française*) entre 1562-1565, y se asentaron en Chalesfort y luego Fort Caroline.

(30) MERCADO, Juan Carlos: «Espacios y encuentros fronterizos en la América Colonial: el caso de la Florida de Menéndez de Avilés (1565)», *Actas del XIV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*, disponible en línea (https://cvc.cervantes.es/literatura/aih/pdf/14/aih_14_4_054.pdf)

peticiones, tanto de particulares como de oficiales y burocracia castellana, para establecer armadas permanentes, las cuales, por supuesto, deberían pertenecer a la Corona, pues su movilización indefinida era incompatible con los sistemas de embargos y asientos. Pese a ello, el sistema lograba asegurar la relación comercial entre la Península y América, así como el traslado de los metales preciosos a Castilla, por lo que en términos generales cumplía su cometido. Además, se confiaba en su función disuasoria; pero, al ser una mera prolongación del poder naval por un lapso muy fugaz, a efectos prácticos los litorales americanos permanecían la mayor parte del año desguarnecidos, y la presencia de los galeones no implicaba mayores riesgos para corsarios, piratas y contrabandistas, pues el tonelaje de estos barcos hacía muy complejo su gobierno al navegar entre los múltiples bajos y pasos estrechos del Caribe. De igual manera, al ser buques mancos, eran sumamente dependientes de las corrientes eólicas que, siempre provenientes del este, dificultaban y ralentizaban la navegación a sotavento.

Es entonces natural que se sopesara la opción de desplegar otro tipo de embarcaciones que logaran un mejor desempeño como guardacostas, y que precisamente la primera solicitud de esta índole se redactara en La Española, que ya tenía una consolidada tradición de armadas de avería. Así, en 1560, Antonio Barbudo, vecino de Santo Domingo, solicitó a la Corona implementar galeras para la defensa de las Indias³¹.

Ahora bien, Felipe II había promovido el súbito aumento de embarcaciones de propiedad regia, aunque disponer de emparcaciones propias requería una importante capacidad fiscal para su manutención. Para este fin se destinaron las rentas del subsidio eclesiástico³², así como un par de bulas emitidas por Pío IV (1559-1565)³³, cuyos caudales se encaminaron a un extensivo programa de construcción de galeras, focalizado en Barcelona con la organización de sus atarazanas bajo la dirección del virrey García de Toledo³⁴, y en Nápoles

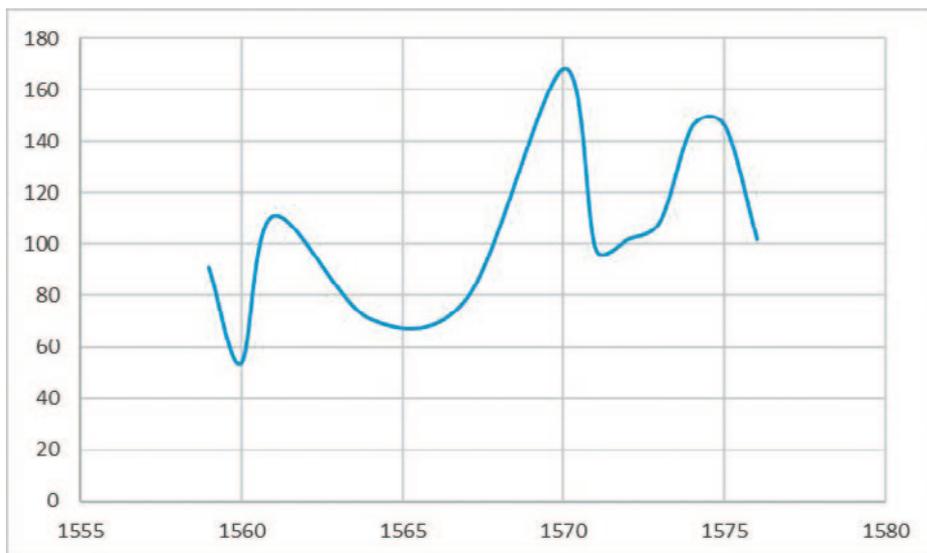
(31) SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 110, 2010, p. 80.

(32) Para 1561 computó 300.000 ducados, y para 1562, aumentó a 420.000, casi un tercio más. Este subsidio era recaudado por el nuncio y un prelado nombrado por el rey, normalmente cada quinquenio, o mediante acuerdo o «concordia» donde el estamento eclesiástico abonaba su contribución, por lo general en dos tandas anuales. Véanse ELLIOTT: ob. cit., p. 176; NAVARRO MIRALLES, Luis José: «Subsidio de galeras y excusado: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 1, 1981, pp. 21ss.

(33) En un primer momento se otorgaron 300.000 ducados anuales durante cinco años, a partir de 1560, mediante la bula *Quemad modum omistae*, con la cual se pretendía construir una flota de 50 galeras contra los piratas berberiscos y moros, flota que sería denominada «Escuadra del Clero de España». Dos años más tarde, para 1562, se otorgó la bula *Ad Romani Pontifici*, que cedió 420.000 ducados para fletar 60 galeras a sumarse a las casi 40 de propiedad regia. Véase NAVARRO MIRALLES: art. cit., pp. 21-50.

(34) AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge: «El inicio de la recuperación naval hispana en el Mediterráneo y la construcción de galeras en Barcelona durante el virreinato de García de Toledo (1558-1564)», en PÉREZ SAMPER, M.^a Ángeles, y BETRÁN MOYA, José Luis (eds.): *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el*

y Sicilia³⁵. El resultado fue que, para 1561 –un año después de desastre de Djerba–, se habían logrado 111 galeras, aunque solo treinta eran de propiedad regia, siendo las demás de 22 propietarios diferentes. Una década más tarde, en vísperas de Lepanto, el ambicioso programa filipino permitió a la Corona poseer 168 galeras propias³⁶.



Gráfica II. Galeras de propiedad regia (1559-1576)³⁷

La línea de tendencia presentada resulta bastante explícita sobre el aumento cuantitativo de las galeras de la Monarquía hispánica. En un primer momento se identifica una caída abrupta –el punto más bajo de todo el periodo–, asociada al ya citado desastre de Djerba, al que siguió la reorganización de las armadas hispanas durante la primera mitad de la década, que se traduce

Mundo Hispánico, Universitat Autònoma de Barcelona-Fundación Española de Historia Moderna-Universitat de Barcelona, Barcelona, 2018, pp. 529-541; AGUILERA LÓPEZ, A.J.: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes*, núm. 38, 2018, 51-85.

(35) GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001, p. 20; BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, t. II, Fondo de Cultura Económica, México, 2013, pp. 252-253.

(36) THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo, s. XVI», *Manuscrit*, núm. 24, 2006, p. 98.

(37) Elaboración propia a partir de los datos presentados en THOMPSON, I.A.A.: *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Crítica, Barcelona, 1981; ÍDEM: «Las galeras en la política militar...».

en el nuevo decrecimiento en un cuarto para 1565. Esta disminución coincidió con la captura del peñón de Vélez –operación para desarticular las rutas de los piratas y corsarios de Orán y Tánger–, así como el tardío pero efectivo apoyo a los caballeros de San Juan en Malta³⁸.

Las capacidades navales de Felipe II continuaron fortaleciéndose durante toda la década de 1560, dando paso la Santa Liga (coalicción entre la Monarquía hispánica, Venecia y los Estados Pontificios), que finalmente enfrentó a la Sublime Puerta en Lepanto el 7 de octubre de 1571, clímax de la tensión entre cristianos y musulmanes en el Mediterráneo durante el siglo XVI³⁹. Sin embargo, esta unión fue efímera, pues las armadas turcas se reconstruyeron con gran presteza y Venecia abandonó la coalición cristiana para avalar un cese de hostilidades con los osmanlíes⁴⁰. Como resultado de ello, la Santa Liga se fragmentó, pues incluso el nuevo pontífice, Gregorio XIII (1572-1585), orientó la política de los estados papales al sometimiento de los protestantes⁴¹, dejando de lado el belicismo contra los infieles en el Mediterráneo⁴². Felipe II perdió ímpetu, pues su flota por sí sola no poseía una clara ventaja frente a la otomana, por lo que adoptó una estrategia enfocada a preservar las unidades existentes⁴³. Pero este cauteloso proceder no fue suficiente, pues para 1574 se habían perdido nuevamente las plazas de Túnez y La Goleta, lo que anulaba cualquier capitalización castellana de la victoria en Lepanto. Además, la manutención de una flota tan numerosa e inactiva probó ser una onerosísima carga para la Hacienda regia que obligó, para 1575, a una política de desesperada reducción de costes con motivo de la bancarrota filipina⁴⁴, lo que implicó desarmar la parte de la armada que no pudiera financiarse⁴⁵.

(38) PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE: ob. cit., pp. 62-63.

(39) CROWLEY, Roger: *Imperios del mar. La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580*, Atico de los Libros, Barcelona, 2014.

(40) BRAUDEL, p. 635.

(41) Para ello buscó atraer el apoyo español a su causa por medio de aumentos en las bulas pasadas que apoyaban con fondos el desarrollo de la guerra, que se redirigían a amortizar el gasto militar en Flandes. *Ibidem*, pp. 254-256.

(42) Un reflejo de esta política fue la redirección del excusado eclesiástico (diezmo de la casa más rica de cada parroquia) abonado a la Real Hacienda para la lucha contra el infiel, que a partir de 1571 se sumó como un apoyo a la guerra contra los protestantes. NAVARRO MIRALLES: art. cit., pp. 21-50.

(43) WILLIAMS, Phillip: «The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean», en GARCÍA HERNÁN, Enrique, y MAFFI, Davide (eds.): *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700) II. Ejército, economía, sociedad y cultura*, CSIC-Laberinto-Mapfre, Madrid, 2006, p. 909.

(44) Las deudas que había contraído Felipe II con la banca genovesa se hicieron insostenibles, pues sus intereses se duplicaron entre 1560 y 1573, por lo que los juros y réditos no pudieron atenderse. Como resultado se declararon nulos todos los asientos firmados desde 1560, y se ordenó la revisión sistemática de todos los saldos y deuda consolidada. Un par de años más tarde se logró firmar un «medio general», en el cual Felipe II accedía a pagar sus deudas, y se realizaban concesiones mutuas entre el rey y sus prestamistas. Véase CARLOS MORALES, Carlos Javier de: *Felipe II: el Imperio en bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente*, Dilema, Madrid, 2008.

(45) BRAUDEL, pp. 649-650.

Esta marcada reducción de unidades para 1576 (véase gráfico 1) representó una gran crisis militar para la Monarquía, pero fue el acto inaugural de un renacimiento de las escuadras de galeras, pues para aliviar la presión fiscal, concentrada sobre las diversas cajas mediterráneas, se presentó como solución la posibilidad de reubicar sus embarcaciones. Tal solución se proyectaba como ideal, por cuanto no solo reducía los gastos situados para sustento de las embarcaciones, sino que permitía asegurar la amplitud de los litorales imperiales. Es por ello por lo que, un vez alcanzado un *statu quo* con los otomanos mediante la prolongación de las treguas⁴⁶, y recuperadas sus finanzas, Felipe II asignó a algunas de sus embarcaciones tareas en nuevos teatros operativos⁴⁷.

Proyectos de defensa naval caribeña

Ante la evidente indefensión castellana en el Caribe, desde múltiples sitios se solicitó la remisión de galeras⁴⁸, las cuales –según las súplicas– aumentarían el comercio al reducir el contrabando, además de proteger los puertos y haciendas particulares. Por añadidura, se proponían como un medio ideal para transportar tropas que interceptaran las expediciones enemigas, las cuales parecían fuera de control a medida que establecían relaciones con los cimarrones⁴⁹. El asalto fallido, en 1572, a las caravanas de mulas que cruzaban desde Panamá a Nombre de Dios, durante la segunda expedición liderada por Drake, constituyó un grave antecedente⁵⁰, que se consolidó en marzo de 1573 cuando, asociado al corsario hugonote francés Guillermo Le Testu, el corsario inglés capturó una recua de 190 mulas con 300 libras de plata cada una⁵¹.

(46) *Ibidem*, p. 635.

(47) Algunas de ellas zarparon para Túnez, bajo las órdenes de Álvaro de Bazán, en 1576, y luego operaron en la batalla de la Tercera contra Portugal. *Ibidem*, p. 274.

(48) Un ejemplo representativo sería la solicitud del cabildo de Nombre de Dios en 1568, al proponer el despliegue de seis galeras guardacostas para asegurar el istmo. MIRA CABALLOS: «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI)», *Revista de Historia Naval*, núm. 117, 2012, pp. 16-17. Es probable que esto tuviera relación con la captura de una fragata que pasaba del istmo a Cartagena, de la que los corsarios asaltantes se apropiaron de 150.000 pesos, o el saqueo de otra fragata cargada con oro y plata que provenía de Nicaragua, pero sin especificar el valor de su carga. AGI, Santa Fe 62, N.8, carta del cabildo secular de Cartagena, 30 de septiembre de 1568.

(49) Según cálculos de Juan Vivero, la proporción entre negros y españoles era sumamente preocupante: «... y estos que andan levantados por que en este reino me parece que por lo menos son tres veces los esclavos que los [e]spanoles a causa de ser todo el servicio dellos por la falta de indios ...». AGI, Panamá 33, N.121, carta de Juan de Vivero, 23 de mayo de 1581.

(50) Tras apoderarse de Nombre de Dios, y apoyado por sus aliados africanos, logró atacar la Venta de Cruces, donde incineró mercancías valoradas en 200.000 pesos que no podía transportar. LÓPEZ ZEA: *ob. cit.*, pp. 123-130.

(51) Le Testu intentó tomar su propio rumbo por temor a que los ingleses se apropiaran de su parte de la plata, pero fue capturado por los castellanos, quienes lo ajusticiaron en Nombre de Dios. *Ibidem*, pp. 128-130.

Este tremendo revés había causado en el istmo una inmensa preocupación, pues antes de la consumación del asalto, en febrero de 1573, la Audiencia había rogado al rey que proveyera a las defensas costeras⁵². Sobre este temor a las navegaciones extranjeras también se pronunció el gobernador cartagenero Francisco Bahamonde de Lugo, quien se quejó de la tibieza de Esteban de las Alas, comandante de la Carrera de Indias, para acometer a un par de navíos franceses⁵³. Sin embargo, el panorama general era complejo, toda vez que las capacidades fiscales no cubrían los créditos del rey, quien por último quebró, y las mismas capacidades marítimas en el Mediterráneo estaban en plena reducción, por cuanto se echaban a pique las galeras que no podían mantenerse. No obstante, la defensa del Caribe –y por ende de las rutas de remesas– era imperante, por lo cual se consultó a muchísimos personajes en la Península y América –la Audiencia panameña ya había recopilado información de lugares donde podrían construirse embarcaciones⁵⁴, y los cabildos de Nombre de Dios y Panamá enviaron pareceres favorables a la consulta sobre remitirles galeras⁵⁵–.

En un primer momento, para 1572 se proyectó la creación de una armada de pataches que vigilara permanentemente las Antillas Mayores y Tierra Firme, pero tal proyecto no fue ejecutado, presumiblemente debido a la bancarrota. Durante este periodo, las opiniones siguieron circulando, hasta decantarse para 1576 por la proyección del poderío naval mediante galeras cuando se propuso una movilización masiva de 15 unidades para conformar dos escuadras de cinco unidades en Tierra Firme y La Española, una de cuatro en Cuba, y una embarcación solitaria para proteger Puerto Rico⁵⁶.

El Cabildo y el Consejo de Cartagena también participaron en estas consultas, señalando que los navíos gruesos no eran suficientes para ofender a los corsarios. Además, notificaban que mediante la financiación de los vecinos se construía una galeota⁵⁷, pero la dificultad para acceder a mano de obra especializada y las limitaciones económicas los habían forzado a desistir de ese proyecto, por lo que suplicaban se les remitiera desde Europa⁵⁸. Para terminar

(52) AGI, Patronato 270, N.1, R.3, carta de la Real Audiencia de Panamá, 19 de febrero de 1573.

(53) Relación de una carta de Francisco Bahamonde de Lugo, 4 de julio de 1572. FRIEDE, Juan: *Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada* VI, doc. 965, Biblioteca Banco Popular y Ed. Andes, Bogotá, 1976.

(54) AGI, Patronato 270, N.1, R.1, construcción de galeras guardacostas para Panamá, 6 de marzo de 1571.

(55) AGI, Panamá 13, R.11, N.43, carta de la Audiencia de Panamá, 21 de mayo de 1571.

(56) MIRA CABALLOS: *El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Punto de Vista Editores, 2015, pp. 120ss.

(57) AGI, Patronato 270, N.1, R.2, carta del gobernador de Cartagena, Francisco Bahamonde de Lugo, 27 de marzo de 1573.

(58) Para ello se argumentaba que, con lo que allí avanzarían en su construcción, con 2.000 pesos de oro sería suficiente para tomar una en la Península y enviarla a Tierra Firme, donde sería sustentada por los vecinos con ayuda de los indios de la Corona. AGI, Patronato 270, N.1, R.4, carta del Cabildo de Cartagena de Indias a Felipe II, 19 de enero de 1574.

de oscurecer el panorama, a finales de 1574 el escuadrón de galeones para la patrulla costera del Caribe, dirigido por el almirante Carreño, naufragó durante una tormenta⁵⁹.

La opción de las galeras ganó popularidad en Tierra Firme, donde el gobernador resaltó que serían mucho más útiles, por su adecuación para navegar entre los numerosos bajíos del Caribe⁶⁰, y el obispo calculó que una escuadra con dos o tres unidades sería suficiente⁶¹. Tales súplicas fueron atendidas, y en 1578 se desplegó la primera escuadra rémica permanente en el Caribe⁶², para lo que fueron remitidas dos galeras veteranas de Lepanto: la *Santiago*, acantonada originalmente en Nápoles, bajo el mando de Monserrate Guardiola –que había integrado el cuerno izquierdo, comandado por Barbarigo, contra los turcos–, y la *Ocasión*, que hacía parte de la escuadra cartagenera y había servido en la reserva estratégica, liderada por Álvaro de Bazán⁶³. Estas fueron las primeras galeras en completar la travesía trasatlántica⁶⁴. También se remitiéron la saetía *Santa Clara* y la fragata *Santa Catalina* como apoyo a la escuadra⁶⁵. Su cabo fue Pedro de Vique y Manrique⁶⁶.

Tras la prolongada espera de una armada permanente, la noticia suscitó gran júbilo a los pobladores del Circuncaribe sur, cuyas conexiones marítimas intercaribeñas, tanto en materia comercial como en tránsito de personas, estaban a la completa merced de posibles asaltantes⁶⁷. Un año después de su despliegue, las opiniones eran favorables: el gobernador interino de Puerto Rico notificó que habían logrado apresar un par de naos francesas⁶⁸, y el

(59) Allí pereció el presidente de la Audiencia de Panamá Alonso Criado del Castillo. HOFFMAN, Paul: *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585. Precedent, Patrimonialism and Royal Parsimony*, Louisiana University State Press, Luisiana, 1980, p. 182.

(60) AGI, Patronato 270, N.1, R.5, Parecer del gobernador de Cartagena sobre la defensa de aquellas costas, agosto de 1577.

(61) Carta del obispo de Cartagena fray Dionisio de Sanctis, 22 de abril de 1577. FRIEDE: ob. cit., t. VII, doc. 1089.

(62) En el Pacífico ya se había instaurado una armada de galeras dos años antes. Esta fue conformada por el virrey Francisco Álvarez de Toledo y se llamó Armada del Mar del Sur. Sobre ella puede consultarse PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E., y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.

(63) ROSELL, Cayetano: *Historia del combate naval de Lepanto*, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1853, pp. 196 y 200.

(64) OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: *La galera en la navegación y combate I*, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, Madrid, 1971.

(65) HOFFMAN: ob. cit., pp.183-185.

(66) De origen catalán, su abolengo se rastreaba hasta la época de Jaime I el Conquistador, a quien sus antepasados habían servido. El mismo Pedro Vique había batallado en Perpiñán, Flandes, Italia, Orán e, incluso, durante la revuelta mora de las Alpujarras, donde sirvió como capitán de infantería. Mediante real cédula fechada en San Lorenzo en 3 de febrero de 1578. BORREGO PLÁ, M.^a Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983, p. 288.

(67) Consulta del Consejo de Indias al rey, 29 de octubre de 1577. FRIEDE: ob. cit., t. VII, doc. 1095.

(68) Estas habían empañado poco antes a raíz de la interceptación de la embarcación que transportaba al doctor Mejía, oidor de la Audiencia dominicana, quien se desplazaba a Cartage-

governador de Veragua opinó que las galeras estaban logrando prevenir la libre navegación de corsarios⁶⁹.

Aun así, en términos operativos, el estado de las unidades de la escuadra, tras la travesía atlántica y el servicio en las Indias, era crítico: envejecidas, carentes de mástiles y la *Santiago* completamente destroncada. A pesar de esto, la tripulación, y sobre todo los remeros, era numerosa y gozaba de buena salud, por lo que a juicio del gobernador lo ideal era remitir nuevas embarcaciones⁷⁰. Para remediar esta carencia de material náutico y bélico, se otorgó una real cédula que posibilitaba embargar la artillería, municiones y aderezos que quedaran en el puerto de la Armada de Indias⁷¹.

No obstante, facilitar las vituallas no era suficiente, y se optó por enviar una nueva escuadra a Cartagena y otra adicional de dos unidades para Santo Domingo, bajo el mando de Ruy Díaz de Mendoza, en 1582⁷². Al menos en lo tocante a las enviadas a Tierra Firme, la selección de las galeras correspondió al marqués de Santa Cruz⁷³, quien remitió la *Santángel* y la *Patrona de España*, que ya prestaban servicio en la Península, en lugar de esperar a que se rematara alguna de las que recién se construían en Barcelona. Sobre estas recayó la responsabilidad de hacer patrullajes sistemáticos, pues se exigió a Vique navegar hasta Nombre de Dios en tres oportunidades anuales⁷⁴. Situación similar se presentó en Santo Domingo aunque, tras un par de patrullas, la galera almiranta, durante la persecución de un navío esclavista francés, encalló sobre la banda norte de la isla, y de regreso, los forzados de la capitana, tras amotinarse, lograron asesinar al cabo y apoderarse de la embarcación⁷⁵. Tras su recuperación, el licenciado Cristóbal de Ovalle, presidente de la Audiencia, notificó que su reparación era demasiado onerosa⁷⁶, por lo que se enviaron desde España dos nuevas galeras, dirigidas por Diego de Noguera⁷⁷.

Ello implica que, en menos de una década de servicio, en ambas escuadras –la dominicana y la cartagenera– ya habían servido ocho unidades, la mitad de las cuales habían quedado inutilizadas en los primeros años de operati-

na encargado de tomar residencia al antiguo gobernador, Bahamonde de Lugo, y durante el trayecto murió mientras corsarios asaltaban su barco. AGI, Patronato 267, N.1, R.79, carta de Juan Troche Ponce de León, 27 de junio de 1579.

(69) AGI, Panamá 13, R.19, N.110, carta de Luis Fernández de Córdoba, 30 de abril de 1580.

(70) AGI, Santa Fe 62, N.21, carta del gobernador de Cartagena, 6 de junio de 1581.

(71) AGI, Indiferente 427, L.29, ff. 156r-156v, real cédula a Pedro Fernández de Busto, 15 de enero de 1582.

(72) *Ibidem*, 740, N.64, consulta del Consejo de Indias, 26 de mayo de 1582.

(73) *Ib.*, 739, N.389, consulta del Consejo de Indias, 9 de diciembre de 1581.

(74) AGI, Panamá 237, L.12, ff. 22r-22v, expediente sobre defensa de Nombre de Dios, 14 de agosto de 1584.

(75) AGI, Patronato 269, N.2, R.7, relación de cómo se perdió la galera *Santiago* y del levantamiento de la galera capitana, 3 de enero de 1584.

(76) *Ibidem*, R.6, carta de Cristóbal de Ovalle, 10 de junio de 1584.

(77) SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010, 75-96.

dad. Además de esto, las dificultades asociadas al aprovisionamiento y avituallamiento de las armadas demostró demandar una elevadísima capacidad logística, que recaía sobre la Corona y sus funcionarios al ser precisamente embarcaciones de propiedad regia. Así, a pesar de haber logrado la proyección efectiva del poder naval castellano en el Caribe, su manutención se perfilaba como un reto muchísimo mayor aún, que podría inutilizar los esfuerzos anteriores de no mantenerse las galeras en óptimas condiciones.

Bajo estas condiciones, el Caribe debió afrontar la mayor expedición militar desplegada hasta ese entonces cuando, en 1586, sir Francis Drake realizó una serie de asaltos en Cabo Verde, Santo Domingo (La Española), Cartagena de Indias y San Agustín⁷⁸. Ambas escuadras se perdieron durante los enfrentamientos. Aun así, consciente de la presión que habría de soportar el Caribe durante la guerra abierta contra los ingleses, Madrid optó por dotar de medios para asegurar su defensa y, de esta manera, resguardar a sus súbditos y negocios particulares, así como los intereses reales. Para esto se pretendió generar un adecuado entramado militar que combinara elementos pasivos, como el plan de fortificaciones⁷⁹, y activos, como las guarniciones y las nuevas escuadras de galeras para Cartagena⁸⁰, Santo Domingo y Cuba.

Despliegue pleno de guardacostas en el Caribe

Con la movilización de seis galeras agrupadas en tres escuadras se logró la plena movilización de unidades guardacostas en las Indias durante el siglo XVI, con lo cual se esperaba mantener un control pormenorizado del Caribe. Para su sostenimiento, cada una de ellas recibía 20.000 ducados, lo que sumaría un total de 40.000 por escuadra y 120.000 ducados desembolsados en general. No obstante, esto generó grandes dificultades para el avituallamiento de las embarcaciones, pues el material bélico y naval debía ser adquirido en Europa y transportado hasta América, lo que generaba costes extra debido a los fletes trasatlánticos, así como enormes esfuerzos para su adquisición por parte de la Casa de Contratación de Sevilla, que había de dirigirse a los asentistas genoveses⁸¹. Entre otros materiales se solicitaba pólvora, arcabu-

(78) KESLEY, Harry: *Sir Francis Drake. El pirata de la Reina*, Ariel, Barcelona, 2002. Una fuente inglesa referente a la expedición en línea: <https://www.loc.gov/rr/rarebook/catalog/drake/drake-6-caribraid.html>

(79) La Corona enfocó la inversión que habría de realizar a los puntos considerados de alto valor estratégico. Es por esto por lo que los enclaves privilegiados fueron minoritarios, y por lo común asociados al monopolio comercial, red de recolección de remesas y sitios tácticos, a saber: La Habana, Puerto Rico, Chagres y el complejo Cartagena-istmo. ZAPATERO, Juan Manuel: *La fortificación abaluartada en América*, Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan de Puerto Rico, 1978.

(80) AMAYA PALACIOS, Sebastián: «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)», *Revista de Historia Naval*, núm. 138, 2017, 27-45.

(81) CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América en los siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla, 1983, p. 27.

ces, morriones, espadas y plomo, pues en las Indias no podía suplirse tal necesidad. Aun así, esta fue una dificultad menor, puesto que era común remitir en consignación a la Casa parte del presupuesto situado a cada escuadra, y sobre estos mismos rubros se cargaba el flete de transporte.

Por otra parte, también se generó una amplia demanda en el Caribe, habida cuenta de que, como consecuencia de la movilización de armadas estatales, correspondió a la Corona, mediante sus oficiales reales, adquirir los productos para vestir y alimentar a la numerosa tripulación. En este punto se crearon importantes oportunidades de negocio, por cuanto los cabos, junto a los gobernadores, debían reunirse con los oficiales de Hacienda para acordar la compra de estos productos, los cuales fueron suplidos por mercaderes y hacendados locales. Del análisis de este aspecto en el caso del abastecimiento cartagenero parece escindirse que la tendencia fue concentrar las compras en pocos mercaderes, de modo que la adquisición al por mayor facilitara la carga logística a la Corona y sus oficiales⁸². Sin embargo, estos manejos no fueron siempre claros y abrieron la puerta a múltiples quejas y acusaciones que terminarían por desgastar a la Administración en el monitoreo de las tareas de aprovisionamiento, avituallamiento y abastecimiento logístico.

Uno de los casos más graves y sonoros se registró en Cuba, donde, tras la primera solicitud de avituallamiento⁸³, se conoció que el cabo, Cristóbal de Pantoja, y el contador, Moncayo, se habían valido de su posición para enriquecerse. Según un extenso informe, Pantoja y Moncayo enviaban a los forzados a pescar con un chinchorro de su propiedad, lo que les permitía comercializar 30 arrobas de pescado en beneficio propio. Además, solicitaron créditos sobre vino para las raciones de la tripulación, pero a la postre lo vendieron a indígenas de Guanabacoa –a pesar de estar prohibido–, y otro más fue remitido a Nueva España en un barco particular, que transportó en el tornaviaje harina propiedad del cuñado del contador, quien era mercader en Veracruz. Además, tomaron en el Bayamo mercaderías y el cañamazo para vestir forzados, y adquirieron ganado –que, preparado por la tripulación, hizo más de 2.000 arrobas de carne salada, que vendieron para el abasto de la Carrera de Indias por medio de comerciantes de confianza, lo que reportó a los mandos de la escuadra un rédito de 2.000 ducados–. E incluso, pretendiendo proveer a la tripulación de cazabe –el cual también dirigieron al abasto de las flotas– a crédito, crearon una gran carestía de este producto en La Habana, obligando al virrey novohispano a enviar provisiones. Pero estas también las tomaron, cocieron y vendieron al tesorero de Florida, Juan de Cebadilla. Quejas similares se presentaron sobre el uso de material náutico, como velas y jarcias, que se perdía en la costa y que implementaban para proveer a su barco mientras

(82) AMAYA PALACIOS, Sebastián: «Las galeras de Tierra Firme (1578-1612). Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur», comunicación presentada a la Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín), 2021.

(83) AGI, Patronato 270, N.3, R.8, Ochoa de Urquiza sobre la necesidad de proveer a las galeras de Cuba, 1587.

las cargaban al situado. Para culminar, la situación se salió de control cuando el gobernador cubano inquirió a los oficiales de la escuadra, y estos replicaron amenazándolo con «sacarles los hígados por la boca, a palazos». Adicionalmente, mandaron demoler parte de las paredes con troneras que se habían edificado para la defensa de la ciudad, lo cual fue ejecutado por moros que servían como galeotes⁸⁴.

En el caso dominicano, también se señalaron fraudes respecto al manejo del aprovisionamiento, de modo que, según un cálculo realizado en 1587, con 12.000 ducados sería suficiente para sustentar cada galera, pero para 1589 no se disponía de fondos para los sueldos y se adeudaban montos devengados hacía cuatro años⁸⁵. Por supuesto, esto generó escepticismo sobre el manejo de los caudales, los cuales, además del situado mencionado, se nutrían de rentas privadas captadas mediante el cobro de una avería voluntaria, recolectada en San Juan de Puerto Rico a razón de un 1,5 por 100 por entrada y 0,5 por 100 por salida de mercancías. En vista de eso, la presión recayó sobre el proveedor de la escuadra, quien era nombrado por la Audiencia, pero esta, una vez que aquel tomaba posesión del cargo, no intervenía en la cobranza o distribución, por lo que se recomendó tomar cuentas. En cualquier caso, el daño ya estaba hecho, y los vecinos de Puerto Rico vieron con malos ojos la administración de sus recursos, máxime cuando a finales de 1589 don Luis de Velasco notificó que una galera era inútil y la otra no tenía remos ni soldados⁸⁶. En tales condiciones, los vecinos se negaron a contribuir con la avería, que dejó de recaudarse en 1590⁸⁷.

En Cartagena se identificó una situación similar, derivada de los acuerdos suscritos por el gobernador y la oficialidad, en virtud de los cuales se aprobó la compra de productos por el doble de su valor comercial, lo cual se controló mediante el fenecimiento de cuentas realizado a mediados de 1590, que dio paso a una reestructuración administrativa⁸⁸. Así, se consideró imprudente que los tesoreros ejercieran de pagadores y tenedores de bastimentos, por lo cual ambas funciones dejarían de recaer en una misma persona tras la muerte del titular⁸⁹. Además, se ordenó al proveedor y al tenedor, como cuerpo colegiado, pactar siempre con el gobernador y el contador-veedor las cantidades y asentistas, y llevar de todo ello un registro pormenorizado. Sin embargo, las acusaciones llegaron a un punto álgido cuando el obispo Hervias notificó que los motivos del descontento de la chusma, que terminó en un motín y la subsecuente pérdida de una embarcación en 1591, se exacerbaban por la deficiente

(84) *Ibíd.*, R.9, apresto de las galeras de la guarda de Cuba, 1588.

(85) AGI, Patronato 269, N.2, R.8, informe de Diego de Noguera Valenzuela, cabo de las galeras de Santo Domingo, 6 de febrero de 1587.

(86) AGI, Indiferente 741, N.211, carta de don Luis de Velasco, 20 de noviembre de 1589.

(87) AGI, Santo Domingo 155, R.11, N.122, minuta de real cédula al gobernador de Puerto Rico, 1590.

(88) AMAYA PALACIOS, 2021.

(89) AGI, Santa Fe 1, N.61, consulta del Consejo de Indias, 1586.

administración de recursos por parte del cabo Sancho de Guitar y Arce, quien vestía a aquella con paños revendidos, modificaba las raciones de su ya de por sí deficiente alimentación y retrasaba sus pagos⁹⁰.

Valga resaltar que estos fraudes y desfalcos a la Real Hacienda se sucedían en un contexto de gran presión fiscal –la Armada de la Monarquía se reconstruía tras la fallida y célebre expedición a Inglaterra en 1588⁹¹–, lo que por añadidura se enlazó con el recrudecimiento de las hostilidades en los Países Bajos y los grandes desembolsos para impulsar el proyecto de fortificación del Caribe dirigido por el ingeniero militar italiano Bautista Antonelli⁹². Con el paso de los años, dicha situación se tornó insostenible cuando, en 1596, Felipe II entró de nuevo en bancarota.

Evaluando tales condiciones, la Corona valoró como poco efectivo el despliegue de galeras de propiedad regia en el Caribe, puesto que, además de alimentar a la abundante tripulación, había debido enviar nuevas embarcaciones por la poca vida útil de las ya remitidas, cuando no por su directa destrucción. En vista de esto, se propuso movilizar otro tipo de unidades más eficaces, como los buques mancos⁹³, y mientras se consolidaba este proyecto sería posible reducir el gasto en América y redirigir a la Península esos caudales situados, de modo que se pudiera ejercer mayor presión sobre los teatros europeos. Así, entre las capacidades operativas sacrificadas se hallaron las armadas guardacostas del Caribe, y una de las últimas directrices del Rey Prudente fue ordenar el desguace de las galeras de Cuba⁹⁴ y Santo Domingo⁹⁵.

El despliegue de armadas estatales en el Caribe, aunque imprescindible, había supuesto una enorme inversión que no se correspondía a las expectativas de la Corona; y, aunque se acometieron reformas que aseguraran un mayor control sobre el manejo de los caudales, estas no fueron suficientes debido a las dificultades económicas experimentadas a escala imperial. Así pues, a finales del siglo XVI se optó por suprimir estas escuadras de galeras, con la pretensión de reemplazarlas por armadas menos costosas y de asegurar los enclaves de mayor valor estratégico por medio de fortificaciones abaluartadas.

(90) MARTÍNEZ REYES, Gabriel: *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el periodo hispánico, 1534-1820*, Academia Colombiana de Historia Eclesiástica, Medellín, 1986, pp. 164-165.

(91) CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, San Martín, Madrid, 1988.

(92) REICHERT, Rafal: *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, UNAM, Mérida (Yucatán), 2013, pp. 32-33.

(93) Un ejemplo de estos proyectos sería la escuadra cubana, que para 1596 estaba inutilizada y considerada obsoleta. Por ello, se proyectaba reemplazarla por fragatas. VALDÉS, Antonio José: *Historia de la isla de Cuba, y en especial de La Habana*, Oficina de la Cena, La Habana, 1813, p. 67.

(94) AGI, Santa Fe 986, L.1, f. 49r, real cédula a Juan de Maldonado Barrio Nuevo, gobernador de Cuba, 27 de agosto de 1597.

(95) *Ibidem*, ff. 48v-49r, real cédula a la Audiencia de Santo Domingo, 27 de agosto de 1597.

Consideraciones finales

Con el ascenso al trono de Felipe III (r. 1598-1621) se buscó la manera de no ceder las capacidades navales castellanas en las Indias; por ello, proyectó una primitiva «Armada de Barlovento» desde enero de 1599; sin embargo, fue imposible remitir la flota de 14 galeoncetes, por lo que esta no se llegó a materializar⁹⁶. Ante tal noticia, Cuba y Santo Domingo quedaron virtualmente desprotegidas, toda vez que sus galeras ya habían sido desarmadas. Pero los vecinos de Cartagena ofrecieron sus haciendas particulares para costear una de las embarcaciones que aún se conservaban en su puerto⁹⁷.

Dicha propuesta fue aceptada por el gobierno de Madrid, porque permitía mantener cierta capacidad en tan amplio litoral y no debía ser sufragada íntegramente por la Real Hacienda. Empero, esta no logró mayor continuidad pues, si bien se inició la construcción de otras galeras allí a principios del siglo XVII⁹⁸, en virtud de los tratados de paz reestablecidos con Inglaterra y Francia se consideró que no eran necesarias guardacostas tan onerosas. Sobre esta decisión debió de influir la constante necesidad de remitir nuevas embarcaciones de resultas del deterioro que sufrían tras la navegación oceánica, al igual que otros aspectos ligados al abastecimiento que limitaban la capacidad operativa de las escuadras.

En este sentido, la alambicada maquinaria necesaria para mantener en óptimas condiciones las galeras pasaba por la adquisición de materiales bélicos en Europa y su envío a la Carrera de Indias, todo gestionado por la Casa de la Contratación, a lo que se sumaba la necesidad de contratar personal especializado para las reparaciones que fueran precisas (calafates, remolares, maestros de aja, etc.), y la aún más acuciante obligación de establecer redes de suministro para asegurar las raciones de la tripulación, sobre las cuales especularon sin excepción los mandos de las tres escuadras estatales caribeñas durante el último tercio del siglo XVI, logrando su enriquecimiento personal.

A este aspecto tan nefasto sobre el manejo de los recursos regioes ha de agregarse que los mandos de las galeras solían tener disputas con las autoridades de la Administración mayor, como en el citado caso de las amenazas al gobernador cubano, pero también con superiores jerárquicos⁹⁹, e incluso en el

(96) Hasta 1635, la Armada de Barlovento no fue operativa. TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981, p. 6.

(97) El apoyo de don Luis Fajardo durante las consultas dirigidas por Esteban de Ibarra, consejero de Guerra, Indias y Hacienda y secretario del rey, terminó por imponerse a pesar de la negativa de don Francisco Coloma. CHAUNU, Pierre, y CHAUNU, Hugette: *Seville et l'Atlantique VIII*, SEVPEN, París, 1955-1960, pp. 1043-1044.

(98) AMAYA PALACIOS, 2017.

(99) Pedro de Vique y Manrique, quien no acató al pie de la letra las instrucciones del general Cristóbal de Eraso, lo que motivó un proceso en su contra. AGI, Patronato 270, N.1, R.8, instrucciones de Cristóbal de Eraso a Pedro Vique Manrique, 30 de octubre de 1578; AGI, Patronato 255, N.2, G.1, R.16, expediente sobre la guarda y conservación de la escuadra de Tierra Firme, 1580.

interior de las escuadras, al canalizar descontentos que terminaron en motines. Todos estos aspectos restaron cohesión a las armas hispánicas y, por ende, redujeron la capacidad táctico-operativa de armadas de guardacostas como las galeras terminando el siglo XVI.

Aun así, el despliegue desde escuadras permanentes era una necesidad impostergable, que se concretó a finales de la década de 1570 favorecida por las dinámicas políticas propias del Mediterráneo, y aguzadas por la bancarrota imperial. De hecho, la creación de las escuadras de guardacostas en Indias podría considerarse una consecuencia directa de la inactividad de las galeras contra los turcos y de la consecuente pérdida de la elevada inversión que requería su manutención. Esto generó una oportunidad que fue tomada por la Corona: redistribuir sus capacidades navales de teatros menos dinámicos a otros con mayor demanda de pie de fuerza. Así, la remisión de galeras se configuró como una respuesta tardía a las constantes rapiñas que otros europeos realizaban en América, pues la Carrera de Indias no era una fuerza suficiente para mantener bajo control el Caribe, y las anteriores armadas de avería desplegadas desde Santo Domingo no estaban especializadas en la guerra, al ser sus buques meros mercantes adaptados.

En otro orden de ideas, el lento proceso de estatalización de las armadas en el Caribe proyectó tres grandes periodos, delimitados precisamente por el tipo de capacidades desplegadas. Tenemos que, desde el inicio de la presencia castellana hasta mediados de la década de 1560, se desplegaron convoyes con escolta militar, y para la ofensiva contra piratas y corsarios se recurría a embarcaciones de terceros surtas en el puerto de Santo Domingo, movilizadas a partir de embargos y asientos. Luego, con la consolidación de la Carrera de Indias se movilizaban embarcaciones que pertenecían a la Corona, pero los patrullajes en el Caribe eran limitados, en tanto la flota seguía un derrotero establecido y se ocupaba de resguardar la navegación atlántica y el traslado de las remesas a la Península. A partir de 1578 se inició el despliegue pleno de capacidades marítimas en las Indias, con la reubicación de diversas galeras. Esta movilización también marcó tres momentos: 1578, una primera escuadra para Tierra Firme; 1582-1583, renovación de las unidades cartageneras y nueva armada para Santo Domingo –la cual debió ser repuesta tras el motín de la capitana y la zozobra de la almiranta–; 1586, con el envío de dos escuadras para reponer las pérdidas durante los asaltos de Drake, y una más para acantonarse en Cuba.

No obstante, se hizo evidente que el grado de atención que las galeras demandaban de la Administración y sus elevados costes operativos sobrepasaban las capacidades de la corona de Castilla. Por ello, se cuestionó la utilidad de esta proyección del poder naval castellano en América. Finalmente, estas capacidades decidieron posponerse, pues las escuadras cubana y dominicana no habían resultado provechosas y se pretendía generar un ahorro de recursos que pudiera dirigirse a los teatros operativos en Europa. De estas armadas, tan solo la de Cartagena sobrevivió, pues sus vecinos decidieron contribuir a su financiación, aminorando así el desembolso de recursos de la Hacienda regia.

Este aspecto es de gran relevancia, dado que tan solo se identificó un caso similar: el ingreso de haciendas particulares para la escuadra dominicana por parte de los puertorriqueños, quienes aportaban una avería voluntaria, pero que optaron por no pagarla cuando advirtieron que la escuadra no estaba en condiciones de navegar hasta San Juan y proveer a la isla de la defensa naval necesaria.

Como resultado de este detrimento de las armadas castellanas en el Atlántico tras la jornada de Inglaterra, y en el Caribe debido a la supresión de las galeras guardacostas, Castilla perdió el monopolio de América ya que, como señaló Bordejé y Morencos, alrededor de las Antillas y Norteamérica los adversarios de la Monarquía lograron asediar las enlaces marítimos con la Península y establecer asentamientos permanentes¹⁰⁰. El más claro ejemplo de tal proceso sería el devenir de las Antillas Mayores, que al no contar con armadas permanentes debieron preparar modelos de defensa terrestre como la división de Cuba en dos gobernaciones en 1607, creando dos unidades paralelas en La Habana y Santiago¹⁰¹. Mucho más representativas serían las «devastaciones de Osorio» en La Española, donde se abandonó la franja noroccidental entre 1605 y 1606, abriendo toda esta región a la ocupación de enemigos¹⁰², los cuales ya no pudieron ser expulsados.

A pesar de esto, el objetivo no era regresar a modelos de movilización de armadas mediante terceros. El proceso de centralización y control regio de las capacidades militares avanzaba con solidez, y en las décadas siguientes se consolidaría con la aparición de la Armada de Barlovento. En ese sentido, la experiencia del despliegue de guardacostas permanentes, como las galeras, correspondió a un primer intento de asegurar la proyección de las capacidades marítimas por parte de un imperio ultramarino que descansaba en buena medida en unas óptimas comunicaciones navales, y que experimentaba sobre la forma más eficiente en costes y resultados. La supresión de las armadas se interpretaba como una reestructuración necesaria que facilitaría la posición castellana, pero las dificultades para desplegar otro tipo de unidades generó un vacío de poder que aprovecharon sus rivales para arrebatarle importantes espacios del Caribe.

Bibliografía

ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, y GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo León (coords.): *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Universidad de Sevilla, 2003.

(100) BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Mapfre, Madrid, 1992, pp. 121-122.

(101) CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco: *La defensa de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, Diputación de Sevilla, 1986, p. 13.

(102) REICHERT, Rafal: «Las devastaciones de Osorio y los situados novohispanos para Santo Domingo durante el reinado de la casa de Habsburgo», *Iberoamericana*, núm. 63, 2016, 131-147.

- AGUILERA LÓPEZ, A. Jorge: «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 38, 2018.
- AMAYA PALACIOS, Sebastián: «Las galeras de Tierra Firme (1578-1612). Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur», comunicación presentada a la Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín), 2021.
- : «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)», *Revista de Historia Naval*, núm. 138, 2017.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo: «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval*, núm. 20, 1997.
- : «Exploración y colonización en la configuración de la Europa Atlántica», *Historia. Instituciones. Documentos*, núm. 35, 2008.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Tráfico de Indias y política oceánica*, Mapfre, Madrid, 1992.
- BORREGO PLÁ, M.^a Carmen: *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1983.
- BRADLEY, Peter T.: *Navegantes británicos*, Mapfre, Madrid, 1992.
- BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, t. II, Fondo de Cultura Económica, México, 2013.
- CARLOS MORALES, Carlos Javier de: *Felipe II: el Imperio en bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente*, Dilema, Madrid, 2008.
- CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, San Martín, Madrid, 1988.
- CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco: *La defensa de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*, Diputación de Sevilla, 1986.
- CHAUNU, Pierre, y CHAUNU, Huguette: *Seville et l'Atlantique*, SEVPEN, París, 1955-1960.
- : *Sevilla y América en los siglos XVI y XVII*, Universidad de Sevilla, 1983.
- CONDEMINAS MASCARÓ, Francisco: *La marina militar española desde sus orígenes hasta 1898*, Aljaima, Málaga, 2000.
- CROWLEY, Roger: *Imperios del mar. La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580*, Ático de los Libros, Barcelona, 2014.
- ELLIOTT, John H.: *La Europa dividida (1559-1598)*, Siglo XXI (Historia de Europa), Madrid, 1979.
- FRIEDE, Juan: *Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada*, Biblioteca Banco Popular y Ed. Andes, Bogotá, 1976.
- FRIEDERICI, Georg: *El carácter del descubrimiento y de la conquista de América*, Fondo de Cultura Económica, México, 1987.
- GARCÍA BAQUERO, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla, 1992.
- GARCÍA HERNÁN, Enrique, y MAFFI, Davide (eds.): *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700) II. Ejército, economía, sociedad y cultura*, CSIC-Laberinto-Mapfre, Madrid, 2006.
- GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2001.
- HARING, C.H.: *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, Desclée De Brouwer, 1939.
- HOFFMAN, Paul: «El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del siglo XVII», en *La influencia de España en el Caribe, la Florida y la Luisiana, 1500-1800*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1983.
- : *The Spanish Crown and the Defense of the Caribbean, 1535-1585. Precedent, Patrimonialism, and Royal Parsimony*, Louisiana University State Press, Luisiana, 1980.
- KESLEY, Harry: *Sir Francis Drake. El pirata de la Reina*, Ariel, Barcelona, 2002.
- LÓPEZ ZEA, Leopoldo Daniel: *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, UNAM, México, 2003.
- MARTÍNEZ CARDÓS, José: «Las Indias y las Cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII», *Revista de Indias*, núm. 65. vol. 16, 1956.

LA ESTATALIZACIÓN DE LAS ARMADAS CASTELLANAS EN EL CARIBE (SIGLO XVI)

- MARTÍNEZ REYES, Gabriel: *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el periodo hispánico, 1534-1820*, Academia Colombiana de Historia Eclesiástica, Medellín, 1986.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos; AIRALDI, Gabriella, y PARCERO TORRE, Celia M.^a (coords.): *Cristóbal Colón*, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura, España, 2006.
- MENA GARCÍA, M.^a Carmen: *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*, Universidad de Sevilla-Fundación El Monte, Sevilla, 1998.
- MERCADO, Juan Carlos: «Espacios y encuentros fronterizos en la América Colonial: el caso de la Florida de Menéndez de Avilés (1565)», *Actas del XIV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*, disponible en línea (https://cvc.cervantes.e/literatura/aih/pdf/14/aih_14_4_054.pdf)
- MIRA CABALLOS, Esteban: «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (s. XVI)», *Revista de Historia Naval*, núm. 117, 2012.
- : *El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Punto de Vista Editores, 2015.
- : *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*, Muñoz Moya Editores, Sevilla, 1998.
- : *Las Antillas Mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*, Iberoamericana-Vervuert, Madrid- Fráncfort, 2000.
- NAVARRO MIRALLES, Luis José: «Subsidio de galeras y excusado: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica», *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, núm. 1, 1981.
- OLESA MUÑO, Francisco Felipe: *La galera en la navegación y combate I*, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, Madrid, 1971.
- OTS CAPEQUÍ, José M.^a: *El Estado español en las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1975.
- PÉREZ SAMPER, M.^a Ángeles, y BETRÁN MOYA, José Luis (eds.): *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico*, Universitat Autònoma de Barcelona-Fundación Española de Historia Moderna-Universitat de Barcelona, Barcelona, 2018.
- PÉREZ Y GONZÁLEZ DE LA TORRE, Virgilio: *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra*, Sílex, Madrid, 2001.
- PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E., y TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1987.
- REICHERT, Rafal: «Las devastaciones de Osorio y los situados novohispanos para Santo Domingo durante el reinado de la casa de Habsburgo», *Iberoamericana*, núm. 63, 2016.
- : *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700*, UNAM, Mérida (Yucatán), 2013.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio; CARRASCO MARTÍNEZ, Adolfo, y ADÃO DA FONSECA, Luis (coords.): *El Tratado de Tordesillas y su época II*, Junta de Castilla y León, España, 1995.
- ROSELL, Cayetano: *Historia del combate naval de Lepanto*, Imprenta de la Real Academia de la Historia, Madrid, 1853.
- SÁNCHEZ BAENA, Juan José: «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, núm. 110, 2010.
- SUBRAHMANYAM, Sanjay: «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *The American Historical Review*, vol. 112, núm. 5, 2007.
- THOMPSON, I.A.A.: «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo, s. XVI», *Manuscrit*, núm. 24, 2006.
- : *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Crítica, Barcelona, 1981.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *La Armada de Barlovento*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1981.
- : *La marina en el gobierno y administración de Indias*, Mapfre, Madrid, 1992.
- VALDÉS, Antonio José: *Historia de la isla de Cuba, y en especial de La Habana*, Oficina de la Cena, La Habana, 1813.

SEBASTIÁN AMAYA PALACIOS

VIDAL ORTEGA, Antonino: «Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI», *Historia Caribe*, núm. 9, 2004.

VICENS VIVES, Juan: *Historia general moderna. Siglos XV-XVIII*, t. I, Vicens Vives bolsillo, Barcelona, 1981.

ZAPATERO, Juan Manuel: *La fortificación abaluartada en América*, Instituto de Cultura Puertorriqueña, San Juan de Puerto Rico, 1978.

LA AERO-NAVEGACIÓN POR EL «OCÉANO DEL AIRE» Y LOS INICIOS DE LA AEROSTACIÓN NAVAL EN ESPAÑA

Fco. Javier SÁNCHEZ LLADÓ
Coronel del Ejército del Aire (retirado)
Recibido: 19/02/2021 Aceptado: 14/04/2021

Resumen

Los inicios de la aerostación estuvieron vinculados a la observación desde «atalayas» (barquillas) a gran altura y al estudio de la meteorología. El gas hidrógeno proporcionaba la fuerza ascensional necesaria para navegar por la atmósfera libre.

La escuela práctica de aerostación naval inició su andadura en la localidad de El Prat, recurriendo a la industria privada para el suministro de gas hidrógeno, hasta que se adquirió e instaló una fábrica para la obtención del gas, en el campo de vuelo de La Volatería, para abastecer de gas hidrógeno a la escuela práctica allí ubicada.

Con el Plan Inmediato Aeronaval, en el año 1927, las instalaciones de El Prat se trasladarían a la base aeronaval del Mar Menor, y la aerostación embarcada dejaba su lugar en el *Dédalo*. Mediante acuerdo con la SEQF, la fábrica de hidrógeno del vapor *Dédalo* se instaló en la SEQF, y la escuela de aerostación iría a realizar las prácticas en las instalaciones que la Marina tenía en la SEQF.

El desarrollo de los hidroaviones hizo que estos sustituyeran a los dirigibles en la defensa de las costas.

Palabras clave: Aerostación Naval, aviación, dirigible, hidrógeno.

Abstract

The beginnings of the Aerostation were linked to observation from “watch-towers”, (barquilla) at high altitude and to the study of meteorology. Hydrogen gas provided the accessional force needed to navigate the free atmosphere.

The Practical School of Naval Aerostation began in the town of El Prat, using private industry for the supply of hydrogen gas, until a factory to obtain the gas was acquired and installed, in the airfield of the La Volatería, to supply hydrogen gas to the Practical School located there.

With the Aeronaval Immediate Plan, in 1927, El Prat’s facilities would be moved to the Mar Menor aeronautical base and the onboard aerostation left its place in the *Dédalo*. According to SEQF the *Dédalo* steam hydrogen factory was installed at SEQF, and Aerostation School would go to perform internships at Marina’s SEQF facilities.

The development of seaplanes caused them to replace in the defense of coast.

Key words: Naval Aerostation; Aviation; Airship; Hydrogen.

EN 1872 se inicia la conformación de «L’Organisation internationale des travaux météorologiques» con la constitución de un comité permanente regulador de los trabajos a realizar, cuya primera reunión tuvo lugar en Leipzig. Los cuatro primeros congresos sobre meteorología se realizaron en Viena (1873), Roma (1879), Múnich (1891) y París (1896). Se buscaba la forma de organizar las observaciones meteorológicas para prever el tiempo¹.

Con la Sociedad de Navegación Sportiva de los más Ligeros que el Aire se funda el Aeroclub de Francia en 1898 y en Estrasburgo se constituye la Comisión Internacional de Aerostación Científica (CIAC) –relacionada con la Oficina de Meteorología Internacional (OMI)–. En la segunda reunión de la CIAC/OMI, celebrada en París en el año 1900, se acordó realizar las observaciones mediante «globos tripulados, globos sonda, cometas, globos pilotos y observatorios de montaña»². España entró a formar parte de la CIAC en la

(1) HINDERBRANDSON, H., y TEISSERENC DE BORT, L.: *Les bases de la météorologie dynamique. Histoire-état de nos connaissances*, Upsal-París, 1898.

(2) PALOMARES CALDERÓN, Manuel: «La ascensión en globo de Augusto Arcimís en 1905», febrero de 2010 (https://repositorio.aemet.es/bitstream/20.500.11765/5499/1/4_Palomares.pdf).

conferencia celebrada en Berlín en 1902, donde fueron nombrados como representantes españoles el director del Servicio Meteorológico y el de la Aerostación Militar.

En mayo de 1905 se organiza el Real Aero Club de España (RAeCE), como órgano regulador de deportes aéreos de los más ligeros que el aire. En octubre del mismo año, en París, se aprueban los estatutos de la Federación Aérea Internacional (FAI), como órgano internacional regulador de deportes aeronáuticos. Dichos estatutos, una vez que entró en el escenario aéreo el aeroplano, se adaptarían a la nueva forma de volar.

Mediante el *principio de la libertad de acción de la atmósfera*, los *avances hacia la codificación aérea* y el *Reglamento aéreo*, en el concepto de *frontera de Estado*, además de frontera terrestre y de frontera marítima, se incluiría el *dominio del aire*, poniendo la aerostación frente al derecho. ¿Qué sesgo iban a tomar las relaciones internacionales ante una invención que eliminaba *fronteras*, suprimía *portazgos* y exaltaba el *libre cambio*?³

Los inicios de la locomoción aérea en España

Cabe considerar que la aerostación en España adquirió entidad propia cuando se constituyeron la Compañía de Aerostación, amparada por ley de presupuestos de 24 de agosto de 1896, y el Parque Aerostático, que se organizó según real orden de diciembre del mismo año. Las escuelas prácticas de aerostación militar se implantarían entre los años 1901 y 1908.

Las envolventes de los aerostatos debían reunir estrictas condiciones de impermeabilidad, resistencia y ligereza. La necesaria mejora de la fuerza ascensional pasaba por la obtención de gas «hidrógeno puro», de lo que se encargó la industria privada. La creación de esta rama en España vino de la mano de empresas extranjeras que se establecieron en la Península, como la Sociedad Electro Química de Flix, de influencia alemana, o de iniciativas particulares como la de Oxhídrica Española, S.A., establecida en Zaragoza y de influencia francesa.

A punto de finalizar las pruebas de recepción del dirigible *España*, se encomienda al Parque Aerostático proceder al estudio del tipo de aeroplano más conveniente para el Ejército y de los elementos que habían de constituir el laboratorio de aerodinámica (Diario Oficial núm. 73, 1910). En marzo de 1911 se inaugura la Escuela de Experimentación de Aeroplanos. En octubre de 1911 se modifica y amplía el Reglamento de Experimentación con Aeroplanos, para admitir oficiales de todos los cuerpos, así como oficiales de Marina. Por real decreto de 28 de febrero se crea el Servicio de Aeronáutica Militar (*Gaceta de Madrid* núm. 60, 1913), que comprendía dos ramas: Aerostación y Aviación.

(3) (del Río Joan, F.; 1911).



Imagen 1. Grafica de la soberanía del Estado español. (Imagen del autor)

En el informe presentado por el Parque Aerostático, contestando a un cuestionario para la organización general del Servicio Aeronáutico y el de Aviación en el Ejército y la Marina, también se hace mención de la organización de la aerostación y la aviación en alta mar y de los servicios en las costas, de modo que este informe fue una suerte de hito inaugural y dio un decisivo impulso a la creación de la especialidad aérea⁴.

En el proyecto de ley presentado a las Cortes, el ministro de Marina expuso los motivos que justificaban la creación de los servicios de la Aeronáutica Naval. De su intervención destacamos: «La navegación aérea sobre la uniformidad del mar exige los mismos procedimientos que la marítima, constituyendo su conocimiento el de una ciencia que el piloto del mar conoce cuando tenga que aplicarla al aire»⁵.

De la exposición del real decreto de 15 de septiembre, con el título «Crea la Aviación naval» (publicado en el Diario Oficial de Marina núm. 210, 1917), se trasladan las siguientes referencias: «Preciso es por tanto, implantar en

(4) Archivo Histórico del Ejército del Aire, sign. A-12405, 1917.

(5) Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), notas al «Proyecto de Ley de Aeronáutica Naval», leg. 7510, 1917: 8.

España la Aviación Naval con Escuela Independiente y factoría propia de construcciones de hidroaviones, y es de suma conveniencia el ponerla en íntimo contacto con la Aviación militar, pues que en la línea de costa serán sus objetivos frecuentemente comunes»⁶.

El 13 de octubre de 1919 se firmó en París el Convenio Internacional de Navegación Aérea. Poco después, en la *Gaceta de Madrid* (núm. 330, 1919) se publica el real decreto de 25 de noviembre, que declaraba la soberanía del Estado español sobre el espacio aéreo que cubre el territorio nacional y sus aguas territoriales; y en el Reglamento de Navegación Aérea Civil, aprobado por real orden (*Gaceta de Madrid* núm. 334, 1919), se establecen las condiciones para volar y aterrizar, respectivamente, en el espacio y territorios nacionales. En el referido reglamento se establecen las zonas prohibidas para la navegación en territorio nacional.

En la *Gaceta de Madrid* núm. 78, de 1920, se publica la real orden para la organización y distribución territorial de las fuerzas y servicios de Aeronáutica Militar (Ministerio de la Guerra), que dividía a estos efectos el territorio nacional en cuatro zonas o bases aéreas. En la imagen 1 se representan las zonas o bases aéreas en conjunción con los departamentos marítimos.

En el ejercicio de dicha soberanía, el Estado publicaba el Reglamento de Circulación Aérea referido, a cuyas regulaciones se tenía que ajustar el tráfico aéreo en su totalidad, en el que se debía incluir la recién creada Aeronáutica Naval, con los medios «aeromóviles» y los servicios de exploración sobre el mar, con la particularidad de que estos servicios debían ser realizados por personal que perteneciese a la Marina de guerra o que hubiese tenido una instrucción especial.

La primera escuela práctica de aerostación naval

La historia de la aviación en Barcelona recibió un gran impulso con la llegada, a primeros de enero de 1916, del aviador cántabro Salvador Hedilla Pineda, piloto número 41 de España, que fue contratado como director técnico y profesor de la «Escuela Catalana de Aviación» de la empresa Pujol, Comabella y C.^{ía} de Barcelona –fundadora del campo de vuelo de La Volatería, y que se asociaría con Talleres Hereter, S.A.–. La escuela, pionera en su ámbito en Cataluña, contaba con barracones para albergar los aeroplanos, un pequeño taller para sencillas reparaciones y un aula para impartir clases teóricas⁷.

Diversas fueron las circunstancias que influyeron en la decisión de no instalarse en el Mar Menor, cerca de la escuela que la Aeronáutica Militar tenía en el aeródromo de Los Alcázares. En virtud de real orden de 29 de

(6) *Ibidem*, libro 691, *Legislación Vigente en el Servicio de Aeronáutica Naval. Real decreto creando la Aviación Naval*, Imprenta del Ministerio de Marina, 1928, pp. 5 y 6.

(7) ARCE DíEZ, Pedro: *Salvador Hedilla. Un piloto audaz*, Gráficas Eujoa, Ayuntamiento de Arnauero, 2017¹, pp. 176-177.

SE CREA EN CARTAGENA LA ESCUELA DE AVIACION NAVAL (R. d. 15.09.1917)



Imagen 2. Desplazamiento a Barcelona a título provisional. (Imagen del autor)

diciembre (Diario Oficial núm. 3, 1921), se dispone el establecimiento en Barcelona, con carácter provisional, de una escuela de Aeronáutica Naval, de acuerdo con lo informado por el Estado Mayor Central e Intendencia General del Ministerio de Marina, escuela a la que se asignaba una plantilla con el mismo carácter de provisionalidad (imagen 2) y que debía contar con talleres propios para hidroaviones.

Por real orden de 26 de enero (Diario Oficial núm. 27, 1921) se nombra una junta técnica compuesta por el director de la escuela de submarinos, el de la de Aeronáutica Naval y el de la fábrica de torpedos, a fin de que estudiasen la cantidad de hidrógeno y oxígeno comprimidos que necesitarían consumir sus respectivos centros, para su reparto entre las bases navales. A la junta en cuestión también se le encomendaba que hiciera propuestas con vistas a la fabricación nacional de dichos gases, necesarios para la Marina, y que para ello se pusiese al corriente de todo lo relativo a su fabricación en el extranjero.

Las primeras prácticas de aerostación naval se realizaron en los terrenos de la Compañía Española de Industrias Químicas, S.A., los cuales se encontraban



Imagen 3. Término municipal de El Prat (<https://cartotecadigital.icgc.cat/digital/collection/minutes/id/1737/rec/2>). (A) Terrenos contratados por Marina, campo de vuelo de La Volatería para la Aeronáutica Naval, para montar las escuelas de aviación con ruedas y de aerostación, aprovechando las instalaciones que pudieran serle útiles de las allí existentes; (B) desembocadura del río Llobregat, y (C) la localidad de El Prat del Llobregat y la estación del ferrocarril, punto de enlace para el suministro de gas hidrógeno procedente de la Oxhídrica de Zaragoza. (Fuente: AMEP, copia manuscrita de una de las minutas de más de cuatrocientos municipios de Cataluña a E: 1/25.000, correspondiente al levantamiento del Mapa de España E: 1/50.000)

frente a la estación del ferrocarril de El Prat, lo que facilitaba el trasiego del gas hidrógeno comprimido, contenido en cilindros de acero especial procedentes de Zaragoza, por la línea ferroviaria Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), y evitaba su desplazamiento por los tortuosos caminos del delta del río hasta el campo de aviación.



Imagen 4. Terrenos de la Compañía Española de Industrias Químicas, S.A.: (d) la estación de ferrocarril de la localidad de El Prat; enfrente se encuentran los terrenos de las instalaciones de la sociedad «Compañía Española de Industrias Químicas, S.A.», y (a) dentro de los terrenos referidos, lugar donde se realizaron las primeras prácticas experimentales de aerostación. (Fuente: AMEP, Antonio Pascua, plano E: 1/2000, «Parte situada al norte de la vía férrea MZA», 1925)

Algunas de las vicisitudes de la escuela práctica se encuentran descritas en las *Memorias del Excmo. Sr. D. Antonio Núñez Rodríguez*, donde este vertió los recuerdos de sus inicios como piloto en el aeródromo de El Prat de Llobregat. De ellas extraemos los siguientes pasajes:

«Las primeras clases se daban en globos fijos [cautivos], mejor sería decir amarrados porque de fijos no tenían nada. Estos globos por su forma se les llamaba salchichas [globos cometa modificados con timones, para que se aproaran al viento], estaban amarrados por un cable a un torno que permitía subirlos y bajarlos, eran francamente desagradables sobre todo cuando hacía viento por los bandazos tan enormes que daba que te pueden llevar hasta al suelo, si no estás muy alto.

Seguían después las clases de globo libre, éste, por el contrario, es sumamente divertido y deportivo, (...). El lastre es necesario para conservar la altura conveniente, que naturalmente depende del viento a esa altura, (...). Con el sol, el globo se calienta y el gas se dilata, así que, si está lleno saldrá gas por la manga que se nota enseguida por el olor, y se puede ayudar abriendo la válvula con buen sentido.

De noche y a bastante altura, dos o tres mil metros, y si es sereno se oye con perfecta claridad hablar a la gente y los ladridos de los perros, así como a las gallinas ...

Los remolinos o turbulencias las acusa el globo subiendo o bajando rápidamente y a veces girando como una peonza. Con las bajadas rápidas hay que tener cuidado y por eso el estetoscopio [instrumento que acusa con gran sensibilidad si el globo sube o baja] se lleva constantemente en la mano.

El aterrizaje si no hay viento se hace sin dificultad alguna ...

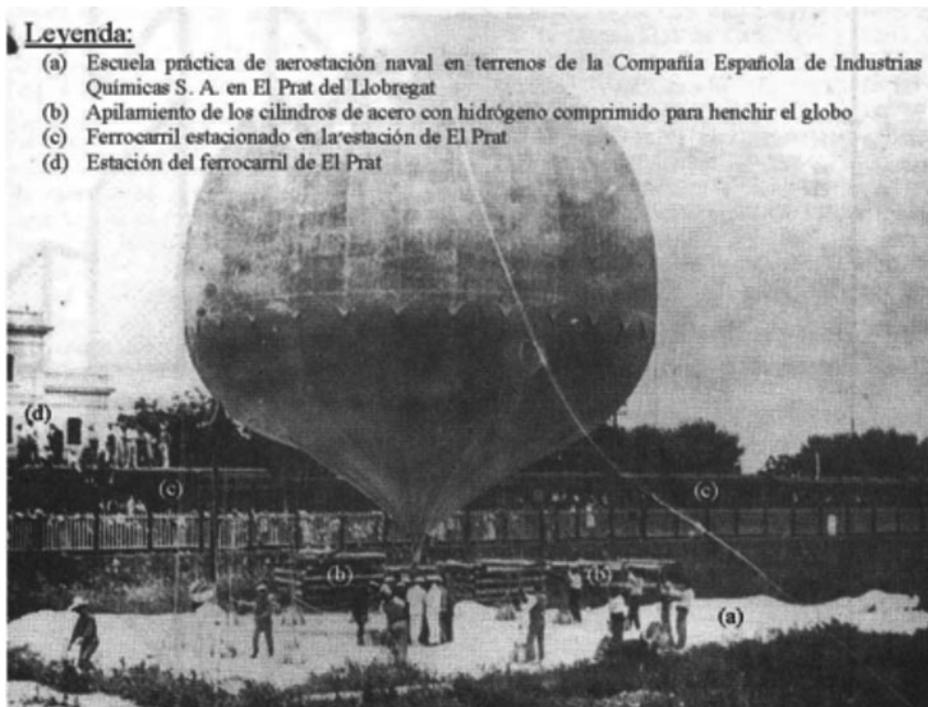


Imagen 5. Prácticas en los terrenos de la Compañía Española de Industrias Químicas, S.A. Complementando las referencias de la imagen 4, en esta se indican: (b) apilamiento de cilindros que contenían gas hidrógeno comprimido para el inflado del globo, y (c) ferrocarril estacionado con gente observando la «majestuosidad» que el aerostato daba al escenario y la sujeción del mismo para que no iniciara su ascenso. Estas prácticas se realizaron en ese lugar hasta que se adquirió e instaló una fábrica de hidrógeno, semifija (transportable) al silicol, que se estableció en el campo de La Volatería. (Fuente: FERRET I PUJOL, Josep: «1921: l'arribada de l'Aeronàutica Naval», *Delta*, núm. 60, El Prat de Llobregat, 1983)

Lo más divertido en las ascensiones en globo es que todas son diferentes desde ir muy lejos hasta volver al mismo sitio que has salido, eres siempre juguete del viento; con los planos siempre sabes dónde estás.

En otra ocasión salimos del Prat (...), había mucho viento E.S.E., pasamos por Lérida, Barbastro y Huesca, y a bastante altura, llegamos a Roncesvalles donde nos cogió un molinero que nos hizo pasar a Francia, sin poder evitarlo; en pleno Pirineo un águila nos estuvo dando vueltas al globo, después de un rato se marchó. Tuvimos que aterrizar en un prado y una vaca nos embistió pero se paró de pronto y se fue; desgarramos el globo [válvula de desinflado rápido con que contaban los globos para, en caso de necesidad, no ser arrastrados por el viento] y pronto vino un gendarme y nos llevó al pueblo (...); volvimos por Irún y allí facturamos el globo.

En el aeródromo contaban con dos tipos de dirigibles, uno de 1.500 m³ y otro de 3.500 m³, ambos semirrígidos; el pequeño con dos motores de 45 caballos, con

capacidad para cuatro personas y el de mayor volumen, con dos motores de 110 caballos con capacidad para seis personas».

La distribución de los edificios del aeródromo estaba organizada en dos líneas: 1.^a, la correspondiente al personal (oficinas, dormitorios, cocinas, etc.), donde también se emplazaban los servicios de apoyo a la navegación, como el de meteorología, y la fábrica de gas hidrógeno; 2.^a, la correspondiente a las tareas de vuelo, donde se encontraban los hangares, talleres y demás servicios relacionados directamente con ellas.



Imagen 6. Globo cometa Avorio-Prassonne, al que se conocía como «la Marmota», durante unas prácticas en el campo de La Volatería. (Imágenes y referencias facilitadas por Moragas Bringué)

En la *Gaceta de Madrid* núm. 327, de 1921, se publica el real decreto, de 16 de noviembre, por el que se autoriza la ejecución de las obras necesarias en el vapor *Dédalo* (antes *España 6*) para su transformación en estación transportable de aeronáutica naval. Tales obras se iniciaron el 5 de abril de 1921 en los Talleres Nuevo Vulcano, del puerto de Barcelona. El 26 de abril de 1922 se realizan las pruebas de máquinas y de recepción de aparatos voladores, y el 20 de mayo se toma a bordo el dirigible del Estado, que aguarda en la rada de la entrada al puerto órdenes para ir a África⁸.

(8) JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA: *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales de dicho puerto, durante el 1.º trimestre del año 1920 y los años económicos 1920-1921 y 1921-1922*, Barcelona, 1921, pp. 74 y 154 (<https://content>)



Imagen 7. Globo esférico libre. evolución del globo esférico; (1) cuerda moderadora de velocidad extendida o *guide-rope*, y (2) hangar tipo Vaniman. Imagen 8. El dirigible en plena evolución sobre el campo de vuelo, frente a los hangares del aeródromo, entre finales de 1922 y principios de 1923. A la izquierda aparecen los hangares I y II, tipo Bessonneau, para aviones, y a la derecha de estos puede verse el hangar del dirigible, tipo Vaniman (a medio cubrir, porque el recubrimiento de lona, que se había rasgado a causa del viento predominante, se estaba cambiando por planchas metálicas). Los hangares eran desmontables y transportables (sistema francés), cualidades requeridas para dar movilidad a la Aeronáutica expedicionaria

El vapor *Dédalo* (imagen 9) contemplaba dos zonas de locomoción aérea: la correspondiente a la aerostación, situada en la proa, y la cubierta para hidroaviones, situada en popa. En la proa llevaba el mástil con una cofa, cuyo objeto era amarrar el dirigible al salir y al entrar del hangar vertical, que ocupaba toda la proa. En este hangar había una fábrica de hidrógeno y botellas de acero especial para llenar el dirigible.

Para la salida del hangar, los medios aerostáticos aprovechaban su fuerza ascensional para subir amarrados a la cofa. El dirigible, una vez arriba, ponía en marcha los motores y, de forma progresiva, se desprendía de las amarras. De la proa siempre colgaba un cable, necesario para rendir viaje tanto en tierra como en el mar⁹.

prev5.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/a773d016-c9fe-4018-a4e5-4ada3212e710/MEMO_1920-1922.pdf).

(9) *Memorias del Excmo. Sr. D. Antonio Núñez Rodríguez.*

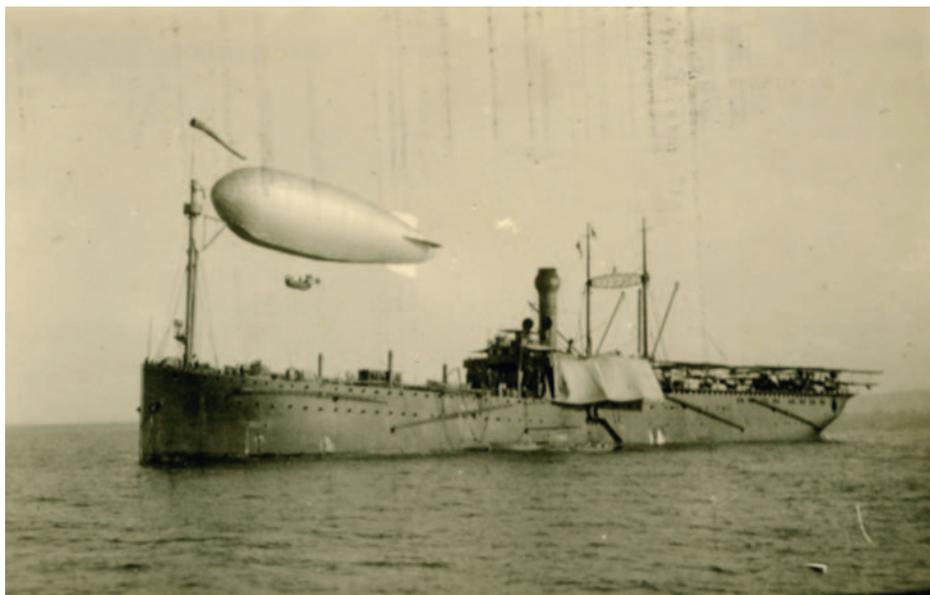


Imagen 9. El vapor *Dédalo* con un dirigible izado en el poste de amarre. (Fuente: Archivo Municipal de San Javier [AMSJ], fondos Miguel Ferrer, s.f.)

El programa establecido por el «Plan Aeronaval Inmediato» de julio de 1926

Desde 1923, la aeronáutica iba tomando la tendencia de poner en conjunción sus tres ramas: militar, naval y civil. Del acta de la comisión nombrada para estudiar las instalaciones aeronavales en las bases con arreglo a las instrucciones dadas por la 4.^a sección del Estado Mayor Central del Ministerio de Marina, para el estudio de la defensa de la estación de Cartagena mediante medios aeronáuticos, y en particular de aerostación, se propuso que «los globos dirigibles costeros fueran flácidos o semi-rígidos, en especial para la exploración y guerra submarina, y los globos cautivos se dedicaran para la vigilancia local y para la descubierta de pasos minados y francos». Por las condiciones consideradas, una vez coonestadas con las referidas a la aviación, la comisión se persuadió de la conveniencia de instalar los medios aéreos en el Mar Menor, en un lugar al sur del poblado de Santiago de la Ribera que en esos momentos se encontraba sometido a expediente de expropiación.

Por otro lado, desde la Presidencia del Directorio Militar, el 4 de octubre de 1923 se publica una real orden (*Gaceta de Madrid* núm. 278 y *Diario Oficial* núm. 224) que nombra una comisión interministerial para que se «estudien los elementos comunes» de las tres aeronáuticas, sin que ello afectara a la autonomía imprescindible de los servicios, con miras a su unificación en cuanto fuera posible.

A finales del año siguiente se promulgan dos reales órdenes, de 24 de noviembre (*Gaceta de Madrid* núms. 331 y 333), que afectarían al desarrollo de la Aeronáutica Naval. La primera rebate la idea de la temporalidad con que se desplazaron al campo de aviación de La Volatería, al expropiar los terrenos para establecer una escuela de aeronáutica naval, lo que daba continuidad a la ya existente. Y la segunda era la disolución de la División Naval de Aeronáutica, lo que representaba desligar los servicios del vapor *Dédalo* de la Escuela de Aeronáutica Naval.

Con la publicación del real decreto de 9 de julio de 1926 se conceden 49 millones de pesetas para organizar la Aeronáutica Naval, cuatro de los cuales deberán emplearse para el material volante de los buques, y el resto, en el establecimiento de una escuela en el Contradique de Barcelona y en la creación de sendas bases aeronavales en Cartagena, Mahón y Vigo. El abandono de los terrenos de El Prat era para la Aeronáutica completamente necesario. La solución natural de esta dificultad sería establecer un puerto aéreo en Barcelona, cuyo expediente se estaba tramitando hacía mucho¹⁰, lo que alteraría lo establecido en 1924.

Como consecuencia de los presupuestos concedidos para la organización referida, el 29 de enero de 1927 se reunió en Madrid una junta de técnicos para la distribución del gasto. Entre las diversas actuaciones a que se asignaron partidas figuraban: concluir las instalaciones del Contradique en Barcelona, único servicio de Aeronáutica Naval que existía; habilitar la base del Mar Menor; organizar una escuela de hidroaviación; instalar la fábrica de hidrógeno en Flix –procedente del *Dédalo*–, y adquirir material de vuelo. En el programa establecido no aparecía el aeródromo de La Volatería –la utilidad pública de lo expropiado según el ya citado *Gaceta de Madrid* núm. 331, se quiso trasladar a la comisaría regia del puerto aéreo de Barcelona, creada en 1924–. El conjunto de todas estas actuaciones recibió el nombre de «Programa Aeronaval Inmediato»¹¹.

En la correspondencia del Ministerio de Marina con el Estado Mayor del departamento de Cartagena de los primeros meses de 1927¹², se dan instrucciones para el traslado de las instalaciones desde El Prat al Mar Menor, asignando al vapor *Dédalo* las tareas de transporte. En ella se encuentran referencias a estudios para proceder desde el *Dédalo* al traslado a tierra, en barcasas, del material, lo que debía ejecutarse a través del único canal por donde el Mar Menor comunica con el Mediterráneo. En otro escrito se establece que «en El

(10) AGMAB, «Sobre la Estación Aeronaval de Prat del Llobregat», s.f.

(11) AGMAB, memoria de entrega «Estado en que se encuentra la Aerostación Naval y Política Aérea al hacer entrega de su Dirección: Dirigibles», 1930.

(12) Archivo Naval de Cartagena (ANC), caja Vapor *Dédalo*, Z-373, 0012, 1927, Material y 2.º Negociado, escrito de vapor *Dédalo*, Comandancia a Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena, ref. 1174/6.2.1927, «Poniendo en conocimiento el Traslado del comandante del vapor *Dédalo* a San Pedro del Pinatar para estudiar las posibilidades que existan para poder transportar con el buque *Dédalo* material de aeronáutica naval hasta el fondeadero del Estancio y transportarlo allí en barcasas ...».

Prat deben quedar habilitados los edificios fijos que son propiedad del dueño de la finca y un pequeño destacamento al mando de una clase para la vigilancia y entretenimiento de lo que allí quede y auxilio que necesite algún aparato que allí aterrice ...» .

En el Diario Oficial núm. 115, de 1927, se publica la real orden de 20 de mayo sobre la instalación de un compresor de hidrógeno en Flix (Tarragona). En esta disposición se aprueba en sus líneas generales la memoria presentada por el teniente de navío don Julio Guillén Tato, piloto de globo libre y dirigible, como resultado de la comisión que le fue conferida para estudiar en Flix la posibilidad de suministrar de gas hidrógeno para el Servicio de Aerostación Naval.

Del punto segundo de la referida orden, transcribimos las siguientes líneas:

«Que se elija la solución (...) de instalar el gasómetro de 500 m³, por de pronto, ampliable a lo que la experiencia enseñe. Todo lo que quepa aprovechar de la instalación del acumulador del Dédalo será desmontado e instalado en Flix y todas las que puedan obtenerse al realizar el servicio, a la adquisición de botellas para el transporte del gas»

Del punto sexto:

«Que el Teniente de Navío Guillén vaya formulando los proyectos y presupuestos de las diversas obras e instalaciones, (...) y con estas formulará aquél el programa de necesidades. Presentados los proyectos y presupuestos al Director de la Escuela de Aeronáutica naval ...».

En virtud de real orden de 15 de agosto (Diario Oficial núm. 236, 1927) se aprueban los reglamentos para la formación del personal para el Servicio de Aeronáutica Naval. Respecto a la obtención del título de piloto de dirigible, las plazas serían convocadas para observadores navales, a quienes se les convalidaría con el título de la Federación Aeronáutica Internacional.

La escuela práctica de aerostación naval en la Sociedad Electro Química de Flix (SEQF)

El director de la Escuela de Aeronáutica Naval solicita un gasómetro de 1.000 m³ para su instalación en Flix¹³. En la *Gaceta de Madrid* núm. 60, de 1930, se publica, por real orden de 26 de febrero, la contratación para la construcción e instalación en Flix de un gasómetro de 1.000 m³, con el fin de completar la estación compresora de hidrógeno que allí posee la Aeronáutica Naval.

(13) AGMAB, leg. 7510/1, escrito núm. 133, reg. 257-2-H, 78-3-A, «Pliego para concurso con destino al suministro de un gasómetro de 1.000 metros cúbicos para instalación de Flix», director de la Escuela de Aeronáutica, 20 de febrero de 1930.



Imagen 10. Instalaciones de la Aeronáutica Naval en la SEQF. En la misma se indican: (A) el edificio con el emblema Aeronáutica, encima del dintel de la puerta; a la izquierda, (1) cobertizo con apilamiento de cilindros; y, al fondo de la imagen, (2) gasómetro. (Fuente: Archivo Municipal de Flix, fondo Oscar Kurz [técnico alemán de la SEQF])



Imagen 11. Preparativos para la ascensión en las instalaciones de la SEQF. (Fuente: Archivo Municipal de Flix, fondo Oscar Kurz)

Con la Sección de Aerostación Naval ya ubicada en la base aeronaval de San Javier, en el Diaro Oficial (núm. 279, 1931) se publican las condiciones a que deben ajustarse las prácticas aerosteras en las instalaciones pertenecientes a ese ramo, que contaba con un destacamento fijo en la SEQF. Tales prácticas serían realizadas por jefes y oficiales dirigibilistas una vez al año, en primavera, durante un tiempo máximo de mes y medio. El material sería facilitado por la base aeronaval de San Javier.



Imagen 12. Ascensión de un globo libre con la *guide-rope* –denominación inglesa que puede traducirse por «cuerda guía», «cabo moderador» o «cuerda de frenado»– extendida (1). Se utilizaba para navegar por el «dominio del aire» a baja altura, siguiendo la orografía del terreno, cuando el viento fuera favorable, bien para hacer una ascensión lenta sobre el terreno, bien, en la última fase del viaje, para reconocer el terreno y percibir la intensidad de viento en el momento de «rendir viaje». Sobre la tela envolvente del globo pueden leerse las siglas «EA», que corresponden a la nacionalidad de la aeronave. Estas tienen su origen en un acuerdo con la Comisión Internacional de Navegación Aérea (1919). Por orden de 18 de abril (Diario Oficial núm. 88 y *Gaceta de Madrid* núm. 109, 1931) se resolvió usar, para las matrículas de aeronaves, los indicativos de llamada reservados a España por el Convenio Internacional de Radiotelegrafía de Washington (año 1927), en virtud del cual correspondían a las aeronaves del Ministerio de Marina el grupo de dos letras EA como marca de nacionalidad; y, seguido de la marca de matrícula, un grupo de tres letras. (Fuente: Archivo Municipal de Flix, fondo Oscar Kurz)

La base aeronaval del Mar Menor, sucesora del «Campo de los Marinos» de El Prat

Respecto a los dirigibles, se habían iniciado gestiones en Italia para adquirir globos y un hangar, gestiones que hubo que abandonar por no convenir al servicio. Tampoco se continuó el proyecto de hangar para los dirigibles de 7.500 m³



Imagen 13. Panorámica del aeródromo de El Prat, también conocido como «Campo de los Marinos». En la misma se indican: (1) hangar tipo Vaniman, y (2) edificio de la «fábrica de hidrógeno». En la fecha de la fotografía también era el «Aeropuerto Provisional de Barcelona», según la Ley de Aeródromos y Aeropuertos de junio de 1927, con la señal en el suelo identificativa del campo de vuelo (Fuente: Moragas Bringué, 1928). Imagen 14. Interior del edificio donde se encontraba la fábrica de hidrógeno semifija (transportable) al silicol, instalada en San Javier. (Fuente: Archivo General Militar de Madrid, IHCM, F-12521)

presentado por el Sr. Echevarrieta, que no se estimó útil, y se declaró desierto el concurso anunciado en 1928. Italia había abandonado la construcción de dirigibles; Francia tampoco se lanzaba a grandes empresas en ese campo. «Es un aparato sumamente caro y que agotaría la mayor parte del presupuesto total que tenemos; por esta razón, nos hemos limitado a trasladar a San Javier la Escuela elemental que había en El Prat donde ya está establecida definitivamente, manteniendo los dos dirigibles pequeñitos que hay actualmente, para conservar los pilotos y formar, en esta base, la Escuela de Aerostación y paracaídas»¹⁴.

El Programa Aeronaval Inmediato, correspondiente a la base aeronaval del Mar Menor para la aerostación, estableció que el hangar del dirigible y las instalaciones anexas –incluida la fábrica de obtención de gas hidrógeno–, una vez desmontadas, se montaran de nuevo en los terrenos de San Javier, con lo que la aerostación quedaba desligada de Barcelona.

El presupuesto asignado para dotar a la base con medios aerostáticos (almacén y sus pertrechos; almacén de pertrechos y envueltas de dirigibles; fábrica de hidrógeno y almacenamiento de botellas-cilindros de acero para inflado aerostatos) ascendía a 169.129,3 pesetas¹⁵. Un escrito del jefe de la

(14) *Ibidem*.

(15) AGMAB, leg. 7510/1, «Excepción de los presupuestos enviados, todos los demás son en cifras aproximadas, sin haber podido hacer tanteo alguna; tomadas en su mayoría del



Imagen 15. Base aeronaval del Mar Menor, que pasó a denominarse de San Javier (DO 28, 1930). (1) el hangar tipo Vaniman, y (2) el edificio de nueva construcción para la «fábrica de hidrógeno». (Fuente: AMSJ, fondos Miguel Ferrer, s.f.)

base aeronaval de San Javier dispone que se adquiriera e instale la tubería necesaria para la conducción de hidrógeno¹⁶.

Cabe conjeturar que la decisión de establecer una escuela práctica de Aerostación Naval en Flix obedeció al incremento de las actividades formativas de aviación en el Mar Menor, tanto desde el aeródromo de Los Alcázares como desde el de San Javier; y si bien es cierto que San Javier era aledaña a la carretera que iba a Cartagena, siguiendo el trazado de una antigua vía romana, y su proximidad al Mar Menor hacía que pudiera adentrarse fácilmente en el Mediterráneo por el gran sector que daba al mar, no lo es menos que próximos a Flix se encontraban Los Alfaques, en el delta del río Ebro, puerto históricamente estratégico para la Marina.

avance del presupuesto que acompañaba al ante-proyecto aprobado por R. O. de 18 de enero del corriente año (D. O. N.º 38)», nota a «Presupuesto aproximado para la completa habilitación de esta Base sin incluir material volante», Rafael V. Izquierdo, 1930.

(16) *Ibidem*.

Las muestras internacionales en España (1929)

En 1929 se celebraron dos muestras o exposiciones a nivel internacional: la Exposición Ibero-Americana de Sevilla (de mayo de 1929 a junio de 1930) y la Exposición Internacional de Barcelona (de mayo de 1929 a enero de 1930). Ambas tuvieron un componente aeronáutico: la presencia del dirigible alemán *Graf Zeppelin* (Deutsches Luftschiff Zeppelin 127 [DLZ 127]).

De la correspondencia entre el Ministerio de Marina y la capitania general del departamento de Cartagena, con fecha 6 de mayo de 1930 se comisiona para la exposición de Sevilla al «personal que permitan las exigencias del servicio con el título de piloto de globo libre y dirigible y un ingeniero para visitar el *Graf Zeppelin* (sic)».



Imagen 17. El dirigible *Graf Zeppelin* (DLZ 127) en el campo de La Volatería y aeródromo militar de Barcelona. (Fuente: Merletti Quaglia, Alexandre Merletti Carriba, ref. ACP-1-6211v, col. Merletti/Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya, «El dirigible alemán *Graf Zeppelin* de visita a Barcelona el 3 de octubre del 1932, en el momento de elevarse del Aeródromo Militar de Barcelona», Camil)

Los comisionados a Sevilla encontraron en el *Graf Zeppelin* más inconvenientes que utilidades para la Aeronáutica Naval: «el aterrizaje y amarre es una faena que requiere una multitud en cada aeródromo donde pose» (esto ocurría cuando el campo donde rendía viaje carecía de mástil de amarre, como

era el caso de La Volatería, donde rindió viaje para su presentación en la Exposición Universal, y para cuyo amarre hubo que movilizar a una muchedumbre del servicio en tierra [imagen 17]); «no soporta las altas temperaturas; en Sevilla hubo que aterrizar de noche por temor al calor y salió a poco de amanecer» (el DLZ 127 contaba con un sistema de luces que lo hacían autosuficiente para los aterrizajes y despegues nocturnos); «el manejo es dificultoso y el choque con el terreno siempre fatal» (los medios de locomoción aérea «más ligeros que el aire» carecían de un tren amortiguador o tren de aterrizaje para rendir viaje, a diferencia de los «más pesados que el aire», es decir, los aeroplanos)¹⁷.

En esa fecha se encontraba recién instalada en el aeródromo de La Volatería, procedente del de León, la 3.^a Escuadra de la Aeronáutica Militar, en sustitución de la Aeronáutica Naval de El Prat, que se había trasladado a San Javier. Dicho aeródromo del campo de La Volatería continuaba oficiando de aeropuerto provisional de Barcelona. Al mando del campo de aviación seguía la Aeronáutica Naval en Barcelona, cuya dirección estaba ubicada en el muelle del Contradique.

Consideraciones finales

En la *Gaceta de Madrid* núm. 330, de 1919, se publica la real orden (ya citada) que establece la soberanía del Estado español sobre el espacio aéreo de la nación. En su artículo 44 se especifican los conceptos siguientes: *Aeronave*; *Dirigible*; *Globo libre*; *Aparato volador*; *Aeronave militar*; *Aeronave de pasajeros* y *Aeronave de comercio*; *Personal*; *Aeródromo* y *Territorio nacional*.

La regulación de los organismos de dirección de las ramas aeronáuticas (civil, deportiva, militar y naval) era la única solución viable para armonizar la navegación por el «dominio del aire», como antes se habían normalizado los distintos medios que conformaban la navegación por el «Océano del mar».

Algunas referencias del dirigible DLZ 127, facilitadas por Emilio Herrera Linares –comisionado oficialmente, desde 1919, como experto ingeniero y piloto, para realizar el estudio de la conveniencia para establecer un servicio aéreo entre Sevilla y Buenos Aires, con dirigibles Zeppelin–, eran: volumen, 105.000 m³; longitud, 236 m, y diámetro, 30; cinco barquillas motrices, con otros tantos motores que consumían, indistintamente, hidrógeno, benzol o un hidrocarburo de igual peso específico que el aire llamado *Blaugas* (gas Blau), que tomó el nombre de su inventor, Hermann Blau, ingeniero de la casa Zeppelin. El empleo de tres combustibles diferentes tenía por objeto equilibrar el globo según la carga, contando con la del combustible.

El dirigible, como medio de locomoción que navegaba con «estabilidad, resistencia para soportar presiones y maniobra para la navegación» y, a su vez, eliminaba *fronteras*, suprimía *portazgos* y exaltaba *el libre cambio*, permitió

(17) *Ibidem*.

constituir las primeras líneas aéreas para unir ciudades a través del «Océano del aire», y se impuso como el medio de transporte y comunicación por excelencia del siglo XX, un medio que acortaba hasta tal extremo el tiempo necesario para unir puntos geográficos distantes que parecía modificar el concepto de «tiempo».

En el Diario Oficial de 26 de junio (*Gaceta de Madrid* núm. 178, 1931), dentro de la reorganización que se establece para la Aeronáutica Militar, se separan los servicios de Aviación y Aerostación, y esta última pasa a depender del Arma de Ingenieros del Ejército.

A modo de conclusión

En los globos, el *guide-rope* desempeñaba el papel de «tren amortiguador», y en los dirigibles hacía esas veces el *mástil de amarre* o *mástil campamento*, donde se amarraban para rendir viaje sin necesidad de tren amortiguador y eliminar el impacto con el suelo.

La elección de los terrenos para la base aeronaval de San Javier vino motivada por dos circunstancias distantes en el tiempo: 1) por el requerimiento de que fuese tutelada por la Aeronáutica Militar, desde el aeródromo marítimo de Los Alcázares, en 1920; 2) a tenor de la experiencia adquirida en el año 1923 de que era el lugar más adecuado para defender la base naval de Cartagena y, si procediese, «ofender» desde el aire cualquier acción que procediera de un escenario ofensivo en el mar Mediterráneo.

Al encontrarse Barcelona dentro del mismo departamento marítimo que Cartagena, su traslado fue motivado por dos circunstancias: 1.^a, el largo proceso de expropiación de los terrenos en el Mar Menor, y 2.^a, las instalaciones existentes en el campo de aviación de La Volatería, su excelente comunicación —estaba comunicada por carretera y ferrocarril, y disponía de puerto marítimo— y su proximidad a núcleos urbanos, donde se encontrarían los medios y el personal especializado necesarios para iniciar la organización de la escuela independiente y constituir una factoría propia para el desarrollo técnico aeronáutico.

El Plan Aeronaval Inmediato fue el comienzo de la reorganización que transformó la Aeronáutica Naval, determinada por la necesidad de una nueva ley que regulara las comunicaciones aéreas y la organización de los elementos comunes, en coordinación con la industria aeronáutica española.

Ante unos escenarios en los que se imponía la movilidad frente a la observación con medios aerostáticos, la defensa de las costas del territorio nacional se transfirió a la aviación marítimo-terrestre, bien fuera transportada, bien utilizase los puertos aéreos de las bases aeronavales y de los aeródromos marítimos. La escuela naval de hidroaviones del puerto de Barcelona se transformó en base naval de hidroaviones.

El periodo de la escuela práctica de Flix marcó el final del uso de la aerostación como medio de observación; la velocidad y la rapidez se pusieron frente a la «majestuosidad» de la locomoción aérea ofrecida por los aerostatos.

Bibliografía

- ARCE DÍEZ, Pedro: *Salvador Hedilla. Un piloto audaz*, Gráficas Eujoa, Ayuntamiento de Arnauero, 2017¹.
- PALOMARES CALDERÓN, Manuel: «La ascensión en globo de Augusto Arcimís en 1905», febrero de 2010 (https://repositorio.aemet.es/bitstream/20.500.11765/5499/1/4_Palomares.pdf).
- HINDERBRANDSON, H., y TEISSERENC DE BORT, L.: *Les bases de la météorologie dynamique. Histoire-état de nos connaissances*, Upsal-París, 1898 (<https://archive.org/details/lesbases-delamto00bortgoog>).
- FERRET I PUJOL, Josep: «1921: l'arribada de l'Aeronàutica Naval», *Delta*, núm. 60, El Prat de Llobregat, 1983.
- Memorias del Excmo. Sr. D. Antonio Núñez Rodríguez. Autobiografía*, copia facilitada en diciembre de 2003.

Archivos, bibliotecas y hemerotecas

Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués, Ciudad Real

- Escrito núm. 133, reg. 257-2-H, 78-3-A, «Pliego para concurso con destino al suministro de un gasómetro de 1.000 metros cúbicos para instalación de Flix», director de la Escuela de Aeronáutica, 20 de febrero de 1930.
- Escrito núm. 459, reg. 144-3-A, 502-2º 1, «Dispone se adquiera e instale la tubería necesaria para la conducción de hidrógeno», Sr. Jefe de la Base Aeronaval de San Javier, 30 junio de 1930.
- Informe «El funcionamiento de los servicios de Aeronáutica Naval que fundamentalmente residen en Barcelona», contralmirante jefe de la Sección y director de Aeronáutica, 1931.
- Libro 691, *Legislación vigente en el Servicio de Aeronáutica Naval. Real decreto creando la Aviación Naval*, Imprenta del Ministerio de Marina, 1928.
- Memoria de entrega «Estado en que se encuentra la Aerostación Naval y Política Aérea al hacer entrega de su Dirección: Dirigibles», 1930.
- Nota «Sobre la Estación Aeronaval de Prat del Llobregat», s.f.
- Notas al «Proyecto de Ley de Aeronáutica Naval», 1917.
- Rafael V. Izquierdo, «Excepción de los presupuestos enviados, todos los demás son en cifras aproximadas, sin haber podido hacer tanteo alguna; tomadas en su mayoría del avance del presupuesto que acompañaba al ante-proyecto aprobado por R. O. de 18 de enero del corriente año (D. O. N° 38)», nota a «Presupuesto aproximado para la completa habilitación de esta Base sin incluir material volante».

Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA), Villaviciosa de Odón, Madrid

- «Informe sobre la organización del Servicio Aeronáutico y de Aviación en el Ejército y Marina» (contestando a un cuestionario), 1917. (Donado al AHEA por la familia Ugarte.)

Archivo Municipal de El Prat (AMEP), Barcelona

- Servicio Geográfico de la Mancomunidad de Cataluña, copia manuscrita de una de las minutas de más de cuatrocientos municipios de Cataluña a E: 1/25.000, correspondiente al levantamiento del Mapa de España E: 1/50.000. Las copias a mano se encargaron entre 1914 y 1936 por el Servicio Geográfico de la Mancomunidad de Cataluña, para utilizarla como base del Mapa Geográfico de Cataluña, E: 1/100.000.
- Antonio Pascual, Plano de la parte situada al norte de la vía férrea, MZA, E: 1/2000, 1925.

LA AERO-NAVEGACIÓN POR EL «OCÉANO DEL AIRE» Y LOS INICIOS DE LA...

ARCHIVO NAVAL DE CARTAGENA (ANCA)

- Caja Vapor *Dédalo*, Z-373, 0012, 1927, Material y 2.º Negociado, escrito de Vapor *Dédalo*, Comandancia a Sr. Capitán General del Departamento de Cartagena, ref. 1174/6.2.1927, «Poniendo en conocimiento el Traslado del comandante del vapor *Dédalo* a San Pedro del Pinatar para estudiar las posibilidades que existan para poder transportar con el buque *Dédalo* material de aeronáutica naval hasta el fondeadero del Estancio y transportarlo allí en barcasas ...».
- *Ibíd.*, traslado de escrito del jefe del Estado Mayor del departamento de Cartagena, ref. 15923/13.5.1927, «Instrucciones que se dan al Capitán General del Departamento de Cartagena para el traslado de la Escuadrilla de Caza y Sección de instrucción a ruedas desde el Aeródromo de El Prat al Mar Menor».

Biblioteca Virtual de Defensa (BVD)

- Ministerio de la Guerra
 - Diario Oficial núm. 73 (1910) y núm. 88 (1931)
- Ministerio de Marina
 - Diario Oficial núm. 210 (1917), núms. 3 y 27 (1921), núm. 224 (1923), núms. 115 y 236 (1927), núm. 28 (1930), núms. 88 y 279 (1931)

Hemeroteca del *Boletín Oficial del Estado/Gaceta de Madrid* (BOE)

- *Gaceta de Madrid* núm. 60 (1913), núms. 330 y 334 (1919), núm. 350 (1920), núm. 327 (1921), núm. 278 (1923), núms. 331 y 333 (1924), núm. 60 (1930), núms. 109 y 178 (1931).

Hemeroteca de la Junta del Puerto de Barcelona

- *Memoria acerca del estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales de dicho puerto, durante el 1.º trimestre del año 1920 y los años económicos 1920-1921 y 1921-1922*, Imp. Hijos de Domingo Casanovas, Ronda de San Pablo 67, Barcelona, año MCMXXII (1921) (https://contentprev5.portdebarcelona.cat/cntmng/guestDownload/direct/workspace/SpacesStore/a773d016-c9fe-4018-a4e5-4ada3212e710/MEMO_1920-1922.pdf).

NOTA PARA NUESTROS SUSCRITORES

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

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28014 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 5 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

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

LA GRAN OPORTUNIDAD PERDIDA: EL FRACASO DE LAS «JORNADAS DE ARGEL» DE 1601 Y 1602

Francisco VELASCO HERNÁNDEZ
Catedrático de Historia
Recibido: 22/02/2021 Aceptado: 23/03/2021

Resumen

En los años de 1601 y 1602, la Monarquía hispánica va a organizar dos grandes expediciones con el objetivo de conquistar Argel. Para ello movilizó una gran cantidad de naves de guerra (escuadras de galeras de Génova, Nápoles, Sicilia y España), así como de tropas españolas e italianas, bien pertrechadas y armadas, y dispuestas a ocupar la principal guarida corsaria del Mediterráneo. La primera expedición se detuvo a 30 millas del puerto argelino, y su almirante jefe, Juan Andrea Doria, la abortó al observar un fuerte viento contrario. La segunda ni siquiera avanzó más allá de Mallorca, el punto elegido para la reunión de las escuadras.

En este artículo analizamos el desarrollo y desenlace de estas dos expediciones, el porqué de su fracaso y las consecuencias posteriores que tuvieron, apoyándonos en la documentación conservada en el Archivo General de Simancas, el de la Corona de Aragón y los archivos municipales de Cartagena, Murcia y Lorca, además de en algunos informes de personas contemporáneas a los hechos.

Palabras clave: regencia de Argel, reinado de Felipe III (España), expediciones navales, escuadras cristianas de galeras.

Abstract

In 1601 and 1602 the Spanish monarchy organised two large expeditions to conquer Algiers. To do so, it mobilised many warships (squadrons of galleys from Genoa, Naples, Sicily, and Spain), as well as Spanish and Italian troops, well equipped and armed, and ready to occupy the main corsair hide-out in the Mediterranean. The first expedition stopped 30 miles from the Algerian port and was aborted by its chief admiral, Juan Andrea Doria, who noticed a strong headwind. The second did not even advance beyond Majorca, the point chosen for the meeting of the squadrons.

In this article we analyse the development and outcome of these two expeditions, the reasons for their failure and the subsequent consequences they had, based on the documentation preserved in the General Archives of Simancas, the Crown of Aragon and the municipal archives of Cartagena, Murcia and Lorca, as well as some reports by people contemporary to the events.

Key words: regency of Algiers (17th century), reign of Philip III (Spain), naval expeditions, Christian squadrons of galleys.

Introducción

LA historiografía ha considerado tradicionalmente el reinado de Felipe III como un periodo pacífico en lo que a la política exterior se refiere, en contraste abierto con el de su padre, que se caracterizó por un intervencionismo activo en el Atlántico norte y en el Mediterráneo. Incluso se acuñó la expresión *Pax Hispanica* para referirse a una nueva etapa en la que la hegemonía española era evidente en Europa y durante la cual la diplomacia se fue imponiendo a las armas¹.

Es verdad que se firmaron paces con Francia (Vervins, 1598), Inglaterra (Londres, 1604) y las Provincias Unidas (tregua de los Doce Años, 1609), pero no es menos cierto que en los inicios de su reinado se prolongó la beligerancia de su predecesor Felipe II tanto contra Inglaterra como contra Holanda, e incluso se mantuvo, más virulenta que nunca, la guerra con las regencias berberiscas. Por este motivo, en los últimos años comienza a replantearse el carácter pacifista del monarca, al menos en el comienzo de su reinado, donde sí mantuvo una política agresiva en el exterior².

(1) ELLIOTT, John H.: *La España imperial*, Vicens Vives, Barcelona, 1972; p. 349; GARCÍA GARCÍA, Bernardo J.: *La Pax Hispanica: política exterior del duque de Lerma*, Leuven University Press (Avisos de Flandes 5), Lovaina, 1996.

(2) ALLEN, Paul C.: *Philip III and the Pax Hispanica, 1598-1621: The Failure of Grand Strategy*, Yale Historical Publications, New Haven-Londres, 2000, y PÉREZ BUSTAMANTE, Ciriaco: *La España de Felipe III. La política interior y los problemas internacionales*, t. XXIV de la *Historia de España* de Menéndez Pidal, Espasa Calpe, Madrid, 1996.

Pero, a diferencia de su padre o de su abuelo, Felipe III procuró, siguiendo el consejo del duque de Lerma³, intervenir en campañas concretas con el menor coste posible, y no involucrarse en grandes y largas guerras que hipotecaran la capacidad financiera de la Corona. Son las denominadas «empresas de reputación», en las que el joven rey quiso labrarse un prestigio personal acorde con el de sus antepasados. Kinsale, Ostende o las realizadas en el Magreb (Argel, Túnez, Larache y La Mamora) son muestras evidentes de esta política, que solo se verá empañada al final de su reinado con la decisión errónea de intervenir en la guerra de los Treinta Años en apoyo de los Habsburgo austriacos.

Argel, sin embargo, constituía una antigua asignatura pendiente, una especie de obsesión en la que se había fracasado repetidamente. Le había ocurrido a Diego de Vera en 1516, a Hugo de Moncada en 1518 y, sobre todo, a Carlos V en 1541⁴. En aquellos momentos hubiera sido relativamente asequible conquistar la ciudad berberisca, pero a comienzos del siglo XVII la populosa urbe norteafricana se había convertido en una peligrosa potencia naval, muy bien defendida tras sus imponentes murallas y fortalezas. El elemento sorpresa era, sin duda, el mejor aliado con que podía contar el ejército cristiano para conseguir una «jornada» exitosa. A esta baza se agarró férreamente el jefe de la expedición, Juan Andrea Doria, aunque luego fallara estrepitosamente en lo más sencillo: desembarcar las tropas en tierra.

Para la confección de este artículo nos hemos valido de la documentación conservada en el Archivo General de Simancas (secciones de Estado y Guerra Antigua), el de la Corona de Aragón (Consejo de Aragón) y los archivos municipales de Cartagena, Murcia y Lorca; de lo contenido en los informes de algunas personas cercanas a los hechos, como Diego de Haedo, Jerónimo Conestaggio, Enmanuel d'Aranda y el padre Dan, así como de la escasa bibliografía existente sobre el tema.

La movilización de navíos de guerra en los puertos ibéricos para las campañas de Kinsale, Ostende y Argel

Las empresas de reputación más destacadas del inicio del reinado de Felipe III fueron las campañas de Kinsale (Irlanda), el sitio de Ostende (Flandes) y sobre todo las dos expediciones contra Argel. El socorro a Kinsale se enmarca en la conocida como guerra de los Nueve Años o «rebelión de Tyrone», a la que acudió la Monarquía española en apoyo de los rebeldes irlandeses envian-

(3) FEROS, Antonio: *El duque de Lerma. Realeza y privanza en la España de Felipe III*, Marcial Pons Historia, Madrid, 2002.

(4) BUNES, Miguel Ángel de: *Los Barbarroja: corsarios del Mediterráneo*, Alderabán, Madrid, 2004, pp. 60-61 y 81-82; ALONSO ACERO, Beatriz: *Argel 1541. La campaña de Carlos V según Diego Suárez Montañés*, Polifemo Ediciones, Madrid, 2019.

do en septiembre de 1601 un contingente de 33 embarcaciones y 4.432 hombres. Parte de esta armada fue dispersada por una tormenta, y solo 3.000 soldados pudieron desembarcar en Kinsale, donde se hicieron fuertes. Los ingleses contraatacaron con un ejército muy superior (10.000 soldados y 600 caballeros) y los bloquearon. La ayuda enviada desde La Coruña el 7 de diciembre no fue suficiente, ya que cuatro de las diez naves se perdieron en un temporal y el número de soldados desembarcados fue escaso. La batalla librada a finales de ese mes en Kinsale fue muy desigual, pues los españoles se quedaron prácticamente solos tras la huida de las tropas irlandesas de O'Neill y O'Donnell, y tuvieron que pactar una capitulación lo más honrosa posible con los ingleses, que les permitieron volver a La Coruña con sus armas, dinero y víveres. Las bajas por parte española fueron poco considerables (90 muertos y 52 heridos)⁵.

Mucho más trágico fue el sitio de Ostende (1601-1604), la única plaza controlada por los holandeses en Flandes. Esta ciudad sufrió un duro asedio de más de tres años en el que perecieron cerca de 100.000 personas, en su mayoría militares al servicio de la Monarquía hispánica. El resultado final fue una pírrica victoria española que resultó ruïnosa en todos los aspectos, no solo por el número de bajas sino también por el coste económico de la empresa, que fue en gran parte responsable de la bancarrota de 1607. De resultas de ella, las tropas del Rey Católico consiguieron tomar una ciudad totalmente devastada por la artillería y con una población muy diezmada por el cansancio y las enfermedades. El desgaste de unos y otros fue tan grande que se impuso una tregua no escrita en el invierno de 1604-1605, preludio de la tregua de los Doce Años, firmada en 1609⁶.

En el caso de Argel, se organizaron dos campañas (en 1601 y 1602) con el objetivo de sorprender a la principal guarida corsaria del Mediterráneo y destruirla. Pero, como veremos, ambas campañas serían un auténtico fiasco. Este despliegue militar del inicio del reinado de Felipe III obligó a una amplia movilización de naves de guerra y transporte, así como de soldados, armamento y víveres. La concentración de estas unidades navales en algunos puertos mediterráneos (Málaga, Cartagena o Palma de Mallorca) y atlánticos (Cádiz, El Puerto de Santa María, Lisboa o La Coruña) despertó un enorme recelo entre las autoridades de las regencias berberiscas y puso en alerta a sus fuerzas navales, que se trasladaron a las costas españolas para recabar información sobre su destino definitivo, sobre todo en la campaña de 1602.

(5) ESTEBAN RIBAS, Alberto Raúl, y SAN CLEMENTE DE MINGO, Tomás: *La batalla de Kinsale. La expedición de Juan del Águila a Irlanda (1601-1602)*, HRM Ediciones, Zaragoza, 2013, y más extensamente en G.^a HERNÁN, E., y otros (eds.): *Irlanda y la Monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, CSIC (Biblioteca de Historia), Madrid, 2002.

(6) DE MESA GALLEGO, Eduardo: *La pacificación de Flandes. Spínola y las campañas de Frisia (1604-1609)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.

Un plan para atacar Argel

A comienzos del siglo XVII, Argel era uno de los puertos mejor fortificados del Mediterráneo, e incluso de Europa. Y así permaneció durante muchas décadas, hasta bien avanzada la centuria siguiente. Estaba claro que Jeireddín Barbarroja y sus sucesores habían hecho un espléndido trabajo con la construcción de las sólidas murallas y fortalezas que lo envolvían, y a las que habían dotado de un temible potencial artillero.

Los viajeros que la conocieron en esos siglos no dejaban de sorprenderse cuando se aproximaban a ella desde el mar. Su primera visión era la de una enorme muralla flanqueada por fuertes que abrazaba toda la ciudad, desde el puerto hasta la falda de la montaña. Según Diego de Haedo, que vivió en ella en la década de 1580, tenía la forma de un arco con su cuerda, de tal manera que el arco poseía una longitud de 1.800 pasos y la cuerda de unos 1.600, lo que en total comportaba un recorrido de 3.400 pasos, con una altura media de unos treinta palmos excepto en la marina, donde aumentaba a cuarenta. Su grosor oscilaba entre once y doce palmos, y estaba hecha de buena cantería⁷. La flanqueaban un buen número de baluartes, sobre los cuales había desplegada gran cantidad de artillería, de tal forma que el historiador Moulay Belhamissi la llama la «ciudad de los mil cañones»⁸, algunos de ellos con un alcance de tres kilómetros y una gran precisión. Tal era el caso del famoso cañón veneciano con el que el dey «Mezzo Morto» disparó al embajador francés Le Vacher en 1683, en represalia por el bombardeo con que el almirante Duquesne estaba castigando a la ciudad⁹. También el primitivo muelle de la ciudad se había reforzado con una nueva muralla de trescientos pasos de longitud, diez de grosor y quince de altura, y fue guarecido en 1573 por el bajá Arabamat con otra muralla en torno al viejo peñón, con objeto de evitar que fuese tomado en un desembarco¹⁰. Tenía 130 brazas de largo, ochenta de ancho y quince pies de profundidad, y podía alojar una treintena de embarcaciones, aunque los grandes navíos de guerra no podían refugiarse en él por ser un lugar un poco estrecho; de ahí que se auxiliasen para ello de puertos próximos como Cherchel, Jijel, Bugía o Bona¹¹.

Todos estos detalles eran bien conocidos por el capitán francés Jacques Roux, cuya experiencia al mando de una galera de la escuadra del gran duque de Florencia le había reportado una información bastante valiosa sobre cómo sorprender a la ciudad norteafricana. En el año 1599 se entrevistó con Juan Andrea Doria, príncipe de Melfi y capitán general de las galeras de Génova, al

(7) HAEDO, Diego de: *Topographia e historia general de Argel*, Valladolid, 1612, f. 4v.

(8) BELHAMISSI, Moulay: *Alger, la ville aux mille canons. Remparts et canons de la Casbah*, Editions ANEP, Argel, 2009.

(9) TINNISWOOD, Adrian: *Pirates of Barbary: Corsairs, Conquests, and Captivity in the Seventeenth-Century Mediterranean*, Nueva York, 2010, p. 242.

(10) HAEDO: ob. cit., f. 4v.

(11) BELHAMISSI, M.: *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, Entreprise nationale du livre, Argel, 1986, p. 46.

cual expuso un ingenioso plan, de escaso coste presupuestario y sin muchos riesgos, para tomar el puerto berberisco. Se trataba de introducir en su ensenada cuatro naves de guerra, disfrazadas de barcos mercantes pero cargadas de armas y soldados. Las naves atracarían en el puerto pequeño y, una vez desembarcados los soldados, estos se apoderarían de la puerta cercana a la marina y entrarían en la ciudad llamando a las armas a los numerosos esclavos cristianos, que se sumarían a las fuerzas de ocupación¹². Roux sustentaba el éxito que vaticinaba a su plan en varios supuestos:

- que desde mediados de junio comenzaba a salir de la ciudad la mayor parte de su guarnición, que estimaba en 7.000 u 8.000 turcos, con destino a las tierras del interior, para hacer cobrar a las cabilas indígenas los tributos o «garama», indispensables para el mantenimiento de la abigarrada población de Argel (cereales, ganados, dinero, etc.);
- que a ella se sumaba otra gran parte de jenízaros y corsarios que partían en las galeotas a sus campañas de saqueo en Italia y España;
- que casi todos los propietarios se retiraban a sus casas de campo, ocupados en la recolección de las cosechas o para ponerse a refresco del calor estival de la urbe.

De lo cual resultaba una ciudad escasamente defendida por no más de 2.000 soldados, muchos de ellos ancianos o impedidos, quienes, confiados además en la imposibilidad de un asalto exterior, descuidaban las guardias y ponían pocos centinelas.

Las observaciones del capitán francés eran totalmente ciertas, pues esta dinámica militar, muy arraigada desde los tiempos de Barbarroja, se mantuvo inalterada durante décadas, como bien confirman algunos contemporáneos como Enmanuel d'Aranda o el padre Dan¹³. Pero, aunque la propuesta de Jacques Roux le seducía, el desconfiado Juan Andrea Doria envió un capitán español, Antonio de Rojas, a la ciudad berberisca a confirmar la veracidad de todos los detalles expuestos por aquel, con orden de que, una vez recabada la información precisa, se dirigiera a la corte de Madrid a informar al rey. Y, como también comprendió que se trataba de una aventura en la que solo se arriesgaba una pequeña pérdida a cambio de una gran ganancia, envió al francés a España para que explicara su proyecto a Felipe III.

Entretanto, el viejo marino genovés comenzó a alumbrar un plan a mayor escala para preparar un hipotético asalto al principal puerto corsario del Mediterráneo. El capitán Rojas no tardó en confirmar como ciertas las observaciones del mercenario francés, y cuando este último regresó de Madrid y se

(12) CONESTAGGIO, Jeronimo: *Rapporto sui preparativi fatti per sorprendere Alger*, Venecia, 1602.

(13) DAN, Pierre: *Histoire de Barbarie et de ses corsaires...*, París, 1637, libro 1.º, cap. 3.º, y D'ARANDA, Emmanuel: *Relation de la captivité et liberté du Sieur Emanuel d'Aranda*, París, 1662, ff. 158-162.

entrevistó nuevamente con Doria, el almirante italiano –quien había observado lo hablador que era el galo, se percató de que no era persona adecuada para guardar un secreto, y menos aún uno de esta envergadura– lo despachó con cortesía ligur para Francia con algunas monedas en el bolsillo, argumentando que su plan era atractivo, pero el rey no podía aventurar sus tropas en una empresa tan incierta. La oportunidad para poner en práctica su plan no tardó en surgir.

La jefatura de Juan Andrea Doria y la prevención de efectivos

Como dijimos al principio, en el año 1598 España firmó con Francia la paz de Vervins, pero quedó sin resolver la cuestión del marquesado de Saluzzo, ocupado por el duque de Saboya diez años antes. Las presiones francesas hicieron que el duque Carlos Manuel I buscara el apoyo español, aunque el monarca habsburgo se mantuvo neutral, si bien le prestó una discreta asistencia militar. Pese a ello, Felipe III reforzó la guarnición española en el ducado de Milán con tropas procedentes de la Península y de otras partes de Italia. Francia acabó invadiendo ese territorio, y a punto estuvo de provocar una nueva guerra con España; sin embargo, finalmente se llegó a un acuerdo, sancionado en la paz de Lion de 17 de enero de 1601, por la cual se intercambiaba Saluzzo por las tierras de Bresse y Bugey, en la comarca del Ródano (actual Saboya francesa)¹⁴.

Una concentración tan importante de tropas en Milán hizo pensar al rey y a sus consejeros en la posibilidad de emplearlas aquel verano en una empresa importante. Entre las propuestas que se barajaron pronto adquirió un mayor significado la posibilidad de emprender la «jornada de Argel». Pocas campañas podrían otorgar al rey un mayor prestigio que la de acabar con el nido de corsarios más odiado de Europa, justo el lugar donde antes habían fracasado su padre y su abuelo.

El veterano almirante Juan Andrea Doria fue el encargado de planificar y coordinar los preparativos de una campaña que se organizaba con el máximo secreto. Doria tenía una excelente hoja de servicios a la Corona, pues entre otros cometidos había participado de forma destacada en la batalla de Lepanto y había sabido mantener a raya a los corsarios berberiscos¹⁵. Pero construir un ejército para esta empresa, abastecerlo, llevar soldados y aventureros a bordo, y hacerlo todo en secreto era, por muchas razones, algo muy difícil de ejecutar. Las galeras al servicio del rey eran escasas, y algunas de ellas estaban en mal estado y necesitaban reparaciones. El monarca se apresuró a pedir a los príncipes vecinos que prestaran las suyas, al tiempo que ordenaba a los virre-

(14) TURREL, Denise: Introducción a *Le Traité de Lyon (1601)*. *Cahiers d'Histoire*, núm. 46-2, 2001, 1-4.

(15) BRACCO, Raffaele: *Il principe Giannandrea Doria: conservator patriae libertatis, conte di Loano, fondatore di S. Agostino*, Génova, 1960.

yes de Nápoles y Sicilia que prepararan no solo las galeras y las tropas a embarcar, sino también los alimentos y las municiones necesarias. Además, comisionó a Doria con diversos poderes para que sus órdenes fueran obedecidas por el resto de los gobernantes italianos en lo que a la jornada de Argel se refería. Como sabía lo peligrosa que era la costa de Berbería desde el otoño hasta finales de febrero y que los corsarios estarían inactivos, pidió a todos los ministros que estuvieran dispuestos a aportar la mayor actividad posible para cumplir las órdenes del rey.

No todas las autoridades de Italia acataron las órdenes del príncipe de Melfi. El conde de Fuentes, gobernador de Milán y general del ejército del rey, no quedó satisfecho con las primeras instrucciones que había recibido para entregar a Doria algunas de sus tropas, por lo que exigió que se le enviara una nueva orden desde España. En Nápoles, donde las galeras del reino debían mantenerse preparadas con la orden expresa de que no abandonasen la costa, el virrey les permitió partir hacia levante en corso, de donde no regresaron hasta el 7 de julio, agotadas y necesitadas de muchas reparaciones. Las galeras de Sicilia permanecían ociosas en los distintos puertos, y algunas de ellas estaban sin despallar y carenar.

A mediados de junio, antes de partir de Génova, Doria envió a estas autoridades cartas donde les ordenaba que apresuraran el apresto de las galeras y los barcos de transporte, a fin de que estuvieran listos para embarcar los soldados y provisiones. En ese momento aún no conocía la mala ejecución de sus órdenes pero, conforme navegaba hacia el sur de Italia, fue percatándose de las negligencias y la desidia de algunos de los gobernantes, y cobrando consciencia de que le sería casi imposible reunir en un tiempo tan limitado semejante cantidad de galeras y tropas.

La complicada salida de las escuadras de galeras

El 27 de junio, Doria comenzó a embarcar, en las galeras mandadas por su hijo Carlo Doria, a los soldados españoles e italianos procedentes de Milán. Finalmente partió el 4 de julio con la galera real y las de su asiento, además de con otras cinco del Papa, seis de la república de Génova, cuatro del gran duque de Florencia y el resto de las tropas que llevaba consigo. El 9 de julio envió una carta al duque de Sessa desde el golfo de La Spezia, para comunicarle el retraso que había sufrido por el mal tiempo y que las galeras del Papa apenas servían para llevar a bordo las compañías del duque de Parma¹⁶.

La obsesión por no levantar sospechas entre los argelinos le llevó a trazar una trayectoria ilógica, pues en vez de seguir una ruta directa desde Génova a Mallorca, donde estaba acordado el punto de reunión de todas las escuadras, decidió navegar hacia el sur en dirección a Nápoles. El tiempo adverso no le

(16) Archivo General de Simancas (AGS), Estado, leg. 1431, n° 110.

permitió fondear en ese puerto hasta el 15 de julio, pero para su sorpresa, aunque todos los pertrechos y vituallas estaban listos y acopiados por el virrey, las galeras de ese reino, al mando de Pedro de Toledo, aún no habían llegado. Doria escribió una queja al rey por esta negligencia y, aunque a última hora llegaron las galeras en cuestión, su estado era tan calamitoso que, el día 17, decidió partir hacia Sicilia sin ellas¹⁷. Protestaba también porque aún no se sabía nada de las galeras de España y porque las galeras de Nápoles prometidas habían quedado reducidas de veinte a dieciséis.

La mañana del 19 de julio, Doria llegó al puerto siciliano de Mesina. Aquí, como en Nápoles, se encontró las galeras de este reino sin preparar, a pesar de que había prevenido para ello al duque de Maqueda cuatro meses antes. Su malestar con la desorganización de la empresa iba en aumento, y así se lo hizo saber al rey en una carta de 1.º de agosto. En ella se lamentaba del importante retraso que le estaba produciendo la incuria de los mandos de las galeras de Nápoles y Sicilia; de que aún no había llegado la escuadra de España, que le hacía mucha falta; del mal estado en que se encontraba toda la armada real; de lo malparadas que habían aparecido las galeras de Nápoles, con su general bastante enfermo por añadidura, y de otros muchos detalles que trataba de omitir. Pero para ganar tiempo Doria había tomado algunas decisiones que creía acertadas; por ejemplo, enviar por delante a su hijo Carlo con 26 galeras (cinco del Papa, seis de Génova y quince de las de su cargo) con orden de ir a Mallorca y aperebir todos los soldados posibles, así como de contratar a los mejores pilotos que encontrase, además de algunas fragatas y bergantines de los que se pudieran valer, «porque harán menos ruido que galeras disfrazadas como galeotas»; también había mandado a las galeras de Malta –las cuales se habían incorporado a última hora– que volviesen a su isla para mostrarse por allí y despistar a los espías argelinos; por último, al conde de Buendía lo había enviado a Nápoles para que, una vez allí, volviese con las de ese reino a Palermo, donde Doria le esperaría con sus galeras para rebajarles la carga y poder navegar así con menos peligro de ahogarse si les sobreviniera algún temporal¹⁸.

El 2 de agosto, Doria llegó a Palermo, puerto al que las galeras de España tenían orden de ir para completar su apresto. Por fin las galeras de Sicilia recalaron allí el 4 de agosto. Curiosamente, mientras que el número de galeras prometidas para la campaña había disminuido, el de embarcaciones auxiliares había aumentado, así como el de soldados –de hecho, 1.000 soldados del batallón de Calabria fueron embarcados y partieron hacia Palermo, adonde llegaron el día 4–. Aunque tarde, las escuadras de Nápoles y de España fondearon en Trápani, donde se les unieron las galeras de Toscana, si bien las napolitanas tuvieron que volver a embarcar a sus soldados. Como vemos, las negligencias e ineptitudes de unos y otros habían provocado un sinfín de retrasos que acabarían perjudicando el éxito final de la empresa.

(17) *Ibidem*, n.º 112.

(18) *Ib.*, n.º 119.

Una vez agrupadas todas, las escuadras al fin navegaron hasta Cerdeña, y el día 10 llegaron a la isla de San Pedro, donde el mal tiempo las obligó a quedarse los días 12 y 13, hasta que volvieron a zarpar con una gran ráfaga de viento –que provocó la pérdida de una falúa, aunque la tripulación se salvó–. Pero una vez más tuvieron que refugiarse en Cerdeña, en el puerto deshabitado de Gonti, hasta que pudieron volver a salir y hacer la travesía directa con Mallorca el día 19.

Toda esta fuerza naval fue llegando a ráfagas al puerto de Palma. El 12 de agosto fondearon la galera real española y las veinticinco que Juan Andrea Doria había mandado por delante con su hijo Carlo. El día 22 arribaron las otras cuarenta y cuatro que habían salido de Cerdeña con el príncipe Doria al mando. El día 28 se les pagó la soldada a unos y a otros: a los españoles, en la Puerta de Santa Catalina, y a los italianos, en el campo de Mosén Torrella. También se les unieron cuatrocientos mallorquines y diversos caballeros del reino¹⁹.

El fracasado ataque a Argel en el verano de 1601

Después de abonada la soldada, y tras un consejo de guerra que duró varias horas, los mandos de la expedición anunciaron a sus soldados que desde ese día 28 tenían el beneficio del jubileo concedido por el papa Clemente VIII, «declarando que el que muriere en esta Jornada assí peleando, como de buena muerte, va absuelto a culpa y a pena»²⁰. Los bendijo también el obispo legado, que iría con ellos a Berbería.

La armada que partió de Mallorca estaba compuesta por 60 galeras, distribuidas de la siguiente manera: la real, con dieciséis de Génova y dos del duque de Saboya (a sueldo del rey), mandadas por Carlo Doria; dieciséis de Nápoles, lideradas por Pedro de Toledo; doce de Sicilia, dirigidas por Pedro de Leiva; once de España, al mando del conde de Buendía; cinco del Papa, bajo la tutela del comandante Magnolotto; seis de la república de Génova, capitaneadas por el conde Gio y Tomaso Doria; y cuatro de la orden toscana de San Esteban, gobernadas por Marco Antonio Calafatto. Pero las de Nápoles, Sicilia y España se hallaban en mal estado y sufrían tal penuria de remeros que, para que las otras pudieran estar adecuadamente provistas, fue necesario tomar en Mallorca la guarnición de una de las escuadras. En total se habían embarcado más de 10.000 soldados. Entre ellos, 1.600 españoles del tercio de Lombardía, 1.000 del de Bretaña, 2.000 del de Nápoles y 1.200 del de Sicilia, además de 500 del

(19) DEYÁ BAUZÁ, Miguel José: «La política mediterránea de Felipe III vista desde el archipiélago balear (1601-1608)», en MATA INDURÁIN, Carlos, y MOROZOVA, Anna (eds.): *Temas y formas hispánicas. Arte, cultura y sociedad*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra (Biblioteca Áurea Digital [BIADIG] 28), Pamplona, 2015, 69-83, p. 72.

(20) GARCÍA GARCÍA, B.: «Ostende, Kinsale y Argel: tres empresas para Felipe III», en *Irlanda y la Monarquía Hispánica...*, p. 242.

ejército del gobernador Antonio Quiñones; a ellos se sumaban 2.500 italianos al mando de Bernabé Barbo, y otros 1.500 del batallón del reino de Nápoles. También las galeras del Papa se habían ofrecido a poner en tierra 350 buenos soldados y otros 400 las de Toscana. A toda esta tropa se añadía un buen número de caballeros notables, como el duque de Parma (con 200 jinetes), el de Bracciano, el marqués de Elche (primogénito del duque de Maqueda), el gran comendador de Aragón, el conde de Celano, el marqués de Garesfi y otros capitanes y hombres de armas destacados, como Hércules Gonzaga, Gio Geronimo Doria, Aurelio Tagliacarne o Diego Pimentel. Al frente de este ejército de tierra se encontraba el maestre de campo Manuel de Vega Cabeza de Vaca, experimentado general de Flandes designado por Doria, y como segundo, el general de caballería Alonso Idiáquez.

Gracias a la pericia y experiencia de los pilotos mallorquines que había contratado Carlo Doria, la expedición llegó directa y sin ningún contratiempo a la vista de las costas de Berbería sobre las ocho de la mañana del 30 de agosto. Se encontraba a tan solo 60 millas de Argel²¹.

El plan de ataque, aprobado en el consejo de guerra del día 28, era el siguiente: las galeras debían avanzar todas juntas hacia la ciudad y detenerse a una distancia suficiente para no ser vistas desde tierra. Llegados a ese punto se embarcarían en botes pequeños 300 arcabuceros, provistos de varios explosivos para atacar la puerta de la ciudad (la de la marina). Destruída esta y tomada por los soldados, la armada debía desembarcar de forma rápida al ejército. El plan era sencillo y fácil de ejecutar, pero también se tomaron medidas para rescatar a los arcabuceros en caso de que no logran apoderarse de la puerta. Las naves designadas para marchar las primeras en su ayuda fueron la real junto a quince de las mejores galeras.

Según el capitán general de la escuadra de galeras de Nápoles, Pedro de Toledo, con quien el príncipe Doria había tenido un fuerte desencuentro, las galeras llegaron a las ocho de la mañana del día 30 a 60 millas de Argel, y perdieron absurdamente ese día «porque no nos acercamos pudiendo llegar a treynta millas desarbolados, sin ser descubiertos, y esta diligencia la remitimos para el bien...»²². Al viejo almirante Doria le preocupaban hasta la obsesión dos posibles contratiempos: que los argelinos pudieran descubrir la armada y sus planes de desembarco y, sobre todo, que se desencadenase una tempestad. Sin duda conocía a fondo la frustrada expedición del emperador Carlos V contra Argel, desbaratada de forma trágica por un terrible temporal a finales de octubre de 1541. Ese pudo ser el motivo por el que el 31 de agosto, después de avanzar hasta menos de treinta millas a la vista de Argel, en vez de lanzar los botes con los 300 arcabuceros provistos de explosivos, decidió enviar unas falúas a observar el tiempo y reconocer el terreno más propicio para desembarcar, desaprovechando así una excelente jornada veraniega. Parece ser que los pilotos de esas falúas se perdieron y no regresaron hasta la noche.

(21) *Ibidem*.

(22) *Ib.*

Durante esa noche y las primeras horas de la madrugada del 1 de septiembre, se inició el embarque de los arcabuceros en varias falúas y fragatas, pero poco a poco comenzó a soplar de levante el llamado «viento griego», que se hizo más violento a medida que pasaban las horas. Según Doria, ganó tal virulencia que no solo fue necesario recoger a los soldados que se habían subido a las fragatas, sino que hubo que sacar de allí a toda prisa las galeras, que de otra forma se habrían perdido. En una carta al rey, escrita más de dos meses después de la jornada de Argel, el almirante genovés aún insistía en que ese «viento ruin» había durado quince días, y ello justificó que no acometiera un segundo intento y que licenciara a las tropas y galeras nada más volver a Mallorca²³. Pero otros muchos tenían una opinión muy diferente. El citado Pedro de Toledo señalaba que, aunque «tubimos más mar y biento, sin preguntarnos que nos parecía (...) encendió fanal y nos bolvimos a Mallorca, y deshizo la Armada antes de esperar la respuesta de España, y dos días después llegó un navío de Argel y dio aviso que no le tenían de nosotros, ni havía dentro mil genízaros, y estos biejos y mancos (...) es lástima (...) que a primera ympresa hemos dado este cobro ...». Otros recriminaban a Doria también que, una vez abortado el ataque sobre Argel, no lo hubiera intentado sobre Bujía, como se le había indicado en las órdenes recibidas del rey. En cualquier caso, la mayor parte de las galeras y de las tropas embarcadas llegaron a Mallorca el 3 de agosto sin ningún percance importante. Y, despedidas por el príncipe Doria, regresaron desde allí a sus respectivas bases²⁴. Acababa de esta forma tan frustrante la gigantesca expedición orquestada por el joven monarca Habsburgo, sin que hubiera conseguido «reputación» alguna. Como podemos imaginar, Doria sería uno de los principales damnificados: el rey le retiró su confianza, y en las futuras expediciones navales de la Monarquía, las armadas se pondrían al mando de otros experimentados generales y almirantes. El viejo príncipe de Melfi moría solo cuatro años después, el 2 de febrero de 1606. El rey Felipe III tardó más de cinco meses en darle el pésame a su hijo Carlo²⁵.

La alianza con el rey de Cuco y la segunda oportunidad de atacar Argel

Al comienzo de la primavera de 1602 se volvió a contemplar la posibilidad de una nueva empresa de reputación que diera gloria al rey Felipe III. En la reunión del Consejo de Estado de 11 de abril se estudiaron las tres alternativas más viables: Irlanda, Inglaterra y Argel²⁶. El adelantado de Castilla y el almirante Diego Brochero apostaban por una intervención en el Atlántico con las escuadras de galeras, que tan buen resultado le estaban dando a Federico de

(23) AGS, Estado, leg. 1431, nº 137.

(24) PÉREZ BUSTAMANTE: ob. cit., p. 389.

(25) AGS, Estado, leg. 1932, nº 140.

(26) *Ibidem*, leg. 1953.

Spínola contra los holandeses. Se decidió concentrar estas embarcaciones en El Puerto de Santa María pues, aparte de disuadir a los ingleses de realizar ataque alguno contra las costas españolas en represalia por la intervención en Irlanda, servirían para iniciar la posible expedición al Atlántico.

Las escuadras de Génova, Nápoles, Sicilia y España debían trasladarse de nuevo hacia el golfo de Cádiz pero, una vez más, la llegada de estas unidades se demoró más de la cuenta, de modo que la posibilidad de trasladarlas al Mar del Norte se hizo cada vez menos practicable, pues la aparición del mal tiempo hacía dicha travesía muy peligrosa. Hubo entonces un cambio de planes y se comenzó a considerar la propuesta del rey de Cuco de un nuevo intento sobre Argel, en el que los indígenas norteafricanos atacarían la ciudad corsaria por el interior con el apoyo de la poderosa fuerza naval al servicio del rey de España.

El reino de Cuco era una especie de confederación de tribus bereberes aglutinadas en torno a la soberanía de la familia Ben el-Cadi, y estaba asentada en el interior, en la zona montañosa del Atlas Teliano. Durante el siglo XVI había sabido mantenerse independiente tanto de los turco-argelinos como de los españoles, aunque sosteniendo cierta colaboración con la regencia argelina, que con el tiempo se convirtió en una amenaza para su supervivencia. Es por eso por lo que, desde finales de ese siglo, el reino iniciará un acercamiento a España. Pierre Boyer sitúa los primeros contactos entre la Monarquía española y los reyes de Cuco hacia 1594²⁷, contactos que, tras un periodo de tanteo, cristalizaron en una oferta firme de colaboración para una posible intervención militar contra Argel en los primeros años del siglo XVII.

En los años de 1601 y 1602, los enviados del rey de Cuco como embajadores –dos de sus hijos, que se ofrecieron como rehenes en Valencia para mayor seguridad del acuerdo– negociaron en la Corte el apoyo de Felipe III. Sin embargo, el monarca español no se fiaba del todo de esta propuesta, por lo que envió allí como embajador al fraile franciscano Mateo de Aguirre, para que verificara la viabilidad del apoyo de los bereberes²⁸.

La movilización de recursos y el amago de nuevo ataque a Argel en 1602

Mientras tanto, en los meses de julio y agosto, las diversas escuadras de galeras fueron llegando al golfo de Cádiz. También se remitieron cartas a las autoridades de las ciudades litorales para que comenzaran a aprestar hombres, armas y vituallas con destino a la expedición. Se embargaron naves en Sevilla y se levantaron compañías. En Cartagena, el proveedor requisó también embarcaciones –con la protesta de sus propietarios–, y se recibió una petición

(27) BOYER, Pierre: «Espagne et Kouko. Les négociations de 1598 et 1610», *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, núm. 8, 1970, 25-40.

(28) Sobre la actividad de fray Mateo de Aguirre en el reino de Cuco, DEYÁ BAUZÁ: ob. cit., pp. 74-82.

del rey para que una compañía de 150 infantes embarcara en las galeras italianas²⁹. A Lorca se le exigieron otros 150 soldados³⁰, y a Murcia, otros tantos, a los que se sumaron la milicia de Caravaca y dos compañías semiprivadas: la mandada por Juan de Usodemar y la de Diego de Villaseñor Riquelme³¹. El reino de Valencia también colaboró generosamente con un tercio de infantería y alguna caballería³², al igual que el de Mallorca, tal como había hecho en 1601.

Pero en Argel estaban bien advertidos de la movilización de tropas y embarcaciones de guerra. Una extensa carta remitida al monarca español por un espía establecido allí le informaba de que, desde el 12 de abril, estaban llegando noticias sobre la preparación de una gran armada para atacar la ciudad argelina, primero a través de un morisco tagarino de Mostaganem al que había informado un cautivo español que habían capturado (día 12); después, por conducto de cinco caballeros principales que el rey de Fez había mandado a Argel para ofrecer su ayuda (día 16); más tarde, por dos moros que habían huido desde España y llegaron por la vía de Marsella (día 25), y por último, por otro moro enviado por los mercaderes de Fez, quien comunicó que las fragatas de Tetuán habían capturado un navío español de aviso que transportaba una carta del rey de Cuco para el monarca español que confirmaba los planes de la expedición contra la regencia berberisca (día 30)³³. Para verificar estas informaciones, el bajá y el diván enviaron en cinco galeotas a Morato Arráez y otros capitanes corsarios a «tomar lengua» de los movimientos de las escuadras cristianas. Morato Arráez se desplazó por las islas Baleares y las costas valencianas, murcianas y andaluzas, y en su periplo no tardó en descubrir que la expedición organizada por el rey español tenía visos de resultar un nuevo fracaso³⁴.

Con todo, las galeras al servicio del Rey Católico se pusieron en marcha el 3 de septiembre de 1602, embocaron el Estrecho y fueron recogiendo tropas y embarcaciones en Málaga y Cartagena, hasta llegar a Mallorca con un número final de 52 galeras y otras naves de transporte. El envío de bergantines exploradores a la costa africana confirmó lo que se temía: Argel y Bugía estaban totalmente preparadas para repeler un ataque que esperaban desde hacía tiempo, y en algunos casos habían conseguido reunir hasta 20.000 soldados para defenderse, además de reforzar las murallas y fortificaciones³⁵. Tampoco lo avanzado de la estación y la llegada del otoño aconsejaban exponer a un gran

(29) Archivo Municipal de Cartagena, Actas Capitulares, 2/07/1602.

(30) Archivo Municipal de Lorca, Actas Capitulares, 16/06/1602.

(31) RUIZ IBÁÑEZ, José Javier: *Las dos caras de Jano. Monarquía, ciudad e individuo: Murcia, 1588-1648*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 1995, pp. 89 y 340.

(32) Archivo de la Corona de Aragón, Consejo de Aragón, leg. 0567, nº 002.

(33) AGS, Estado, leg. 1431, nº 187.

(34) VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: «La razzia del corsario Morato Arráez en la costa murciana en agosto de 1602», *Murgetana*, núm. 125, 2011, 83-102, pp. 89-92.

(35) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón III*, Museo Naval, Madrid, 1973, p. 243.

peligro a las escuadras. Además, los informes que llegaban sobre el reino de Cuco hablaban de que los moros estaban en situación crítica y llevaban un doble juego con respecto a Argel y España³⁶.

El resultado final, por tanto, fue el mismo que el del año anterior: la expedición se paralizaba, la armada se disolvía, y muchas de sus unidades retornaban a invernar a Cartagena, a la vez que otras se volvían a sus puertos de origen. Una vez más, la ansiada empresa de reputación había fracasado y la idea de volver a sorprender Argel se retrasaría para años posteriores.

Conclusiones: un fracaso inexplicable

Un día antes de partir de Palma de Mallorca, el 28 de agosto, Doria escribía a Felipe III en estos términos: «El virrey [de Mallorca] tiene buena voluntad, ha servido bien y muchos años, mas por ser muy viejo es más tibio de lo que era menester en esta ocasión»³⁷. Se quejaba de él porque no había puesto el cuidado necesario en la guardia de la isla —a pesar de que le había insistido en ello—, y una fragata corsaria había desembarcado y apresado a tres lugareños, motivo por el que temía que pudieran dar la alarma en Argel. Afortunadamente, la fragata fue capturada poco después por una galera de la escuadra española. Estas palabras del anciano almirante genovés (tenía sesenta y dos años) con respecto al virrey mallorquín eran premonitorias y podían resumir sencillamente la actuación desafortunada que él tendría a la vista de Argel en los últimos días de agosto y primero de septiembre.

Es difícil entender la decisión que tomó Doria de abandonar la empresa cuando había hecho justo lo más complicado: reunir 60 galeras y más de 10.000 soldados sin ser visto, y presentarse a solo 30 millas de Argel. La excusa de la niebla que se levantó en la madrugada del 1 de septiembre no es razón suficiente para que un avezado marino, curtido en cientos de travesías mediterráneas, detuviese el plan de ataque y desembarco. Tampoco lo eran los vientos que dijo se levantaron después. Se trataba del primer día de septiembre, cuando la calma veraniega aún es persistente en todo el Mediterráneo, a pesar de que pueda producirse algún día aislado de viento. Este periodo no es comparable a los últimos días de octubre, donde sí pueden producirse fuertes tempestades, como le ocurrió al emperador Carlos V en los días 21 al 25 de ese mes del año 1541. En todo caso, si era tan fuerte la niebla y tan «ruines» los vientos, ¿por qué no lo intentó por segunda vez, manteniendo reunida la armada en alta mar, o incluso saliendo de un puerto no muy distante (Mallorca, Mesina o Palermo)? De hecho, volvió a Mallorca, y algunos capitanes, como Pedro de Toledo, le pidieron que reemprendiera la campaña; sin embargo, Doria decidió darla por acabada.

(36) ALONSO ACERO, B.: *Orán-Mazalquivir, 1589-1639: una sociedad española en la frontera de Berbería*, CSIC (Biblioteca de Historia), Madrid, 2000, p. 447.

(37) AGS, Estado, leg. 1431, nº 120.

Tampoco se entiende por qué no envió las avanzadillas, tal como se había planificado y decidido en el consejo de guerra del 28, esto es, las fragatas o falúas con los 300 arcabuceros que debían atacar la puerta de la ciudad con explosivos. El riesgo habría sido mínimo, y el coste, también. En el peor de los casos – con una tempestad tremenda– se hubieran perdido algunos de ellos, pero al menos se habría intentado. Y la otra excusa, la de que sus exploradores no habían encontrado un punto de desembarco, tampoco se sostiene, pues sabemos que en los años anteriores se habían enviado espías que describieron con precisión los mejores lugares para poner las tropas en tierra. Además, la expedición contaba con muchos colaboradores dentro de la ciudad (renegados), dispuestos a abrir las puertas que daban a la campiña y a conducir algunas tropas hasta allí para atacar por la retaguardia, según los informes secretos remitidos a la Corte desde la misma Argel³⁸. Otras muchas justificaciones de Doria, como el retraso acumulado por no estar preparadas a tiempo las escuadras de galeras de Nápoles y Sicilia, o por el mal estado de las de España, tampoco son suficientes para exculparle, puesto que al final todas llegaron a su destino y lo hicieron en pleno verano. De igual modo, tampoco era su objetivo combatir en una batalla naval contra otras galeras, sino solo desembarcar tropas, con lo cual poco importaba el buen o mal estado en que se encontraran algunas.

Visto todo ello, la única explicación que podemos encontrar a su nefasta gestión final de la campaña, aparte de su excesiva prudencia –o de una tibieza achacable a su vejez, como la que él imputó en su día al virrey de Mallorca–, fue el miedo a perder sus galeras, correspondientes al asiento que tenía concertado con el rey español desde tiempos del emperador Carlos. Esas 16 galeras que aportaba, y que no deben confundirse con las de la república de Génova, suponían una cantidad ingente de dinero anual cuya pérdida podía arruinar a la familia Doria y que, como es obvio, no estaba dispuesto a arriesgar.

En cambio, del proceder de la expedición de 1602 apenas podemos hacer una crítica importante. A lo sumo, achacarle que fue un gran error de cálculo, porque los argelinos estaban muy prevenidos al conocer la experiencia del año anterior, y además esa nueva «jornada» no contaba con el factor sorpresa como la otra expedición. Lo lógico habría sido demorarla algunos años, a la espera de que los argelinos se descuidaran. En verdad, bastante hizo su nuevo almirante, Juan de Cardona, que había sustituido a Doria, en llevar todas las escuadras reunidas con sus correspondientes tropas hasta Mallorca, y allí, una vez conocidos los informes que los espías habían remitido desde Argel y que desaconsejaban la acción, ordenar la dispersión de las galeras y el desembarque de los soldados.

El fracaso de Argel tuvo consecuencias directas a corto y largo plazo. Por lo pronto, se perdió una inmejorable oportunidad para dar un golpe de mano sobre la ciudad y tomarla cuando estaba desprevenida. Los planes que se ejecutarán en años posteriores (Luis Fajardo) ya no irán encaminados a la toma de la urbe berberisca –excepto la abortada «jornada secreta»

(38) *Ibidem*, n° 186.

de 1618-1619—, sino a la destrucción de su armada, fondeada en el interior del puerto. La conquista de este bastión corsario habría permitido eliminar al principal enemigo de los pueblos litorales del Mediterráneo y del área del Estrecho, y mejorado la seguridad en el tráfico naval y en la navegación comercial. Pero, lejos de ello, la metrópoli berberisca salió reforzada, y sus escuadras y defensas permanecieron intactas y más activas que nunca.

A medio y largo plazo, la llegada a esta regencia y a la de Túnez de piratas ingleses y holandeses como John Ward o Simón Danzer, que enseñaron a los berberiscos la forma de construir y manejar navíos de alto bordo a la usanza atlántica y de adaptarlos al Mediterráneo, supuso un nuevo impulso para las marinas corsarias, cuyas escuadras se apoderaron de la navegación en el viejo Mare Nostrum y en buena parte del Atlántico norte sin prácticamente oposición, al menos hasta bien avanzado el siglo XVII.

Bibliografía

- ALLEN, Paul C.: *Philip III and the Pax Hispanica, 1598-1621: The Failure of Grand Strategy*, Yale Historical Publications, New Haven-Londres, 2000.
- ALONSO ACERO, Beatriz: *Orán-Mazalquivir, 1589-1639: una sociedad española en la frontera de Berbería*, CSIC (Biblioteca de Historia), Madrid, 2000.
- : *Argel 1541. La campaña de Carlos V según Diego Suárez Montañés*, Polifemo Ediciones, Madrid, 2019.
- BELHAMISSI, Moulay: *Alger, la ville aux mille canons. Remparts et canons de la Casbah*, Editions ANEP, Argel, 2009.
- : *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, Entreprise nationale du livre, Argel, 1986.
- BOYER, Pierre: «Espagne et Kouko. Les négociations de 1598 et 1610», *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, núm. 8, 1970, 25-40.
- BRACCO, Raffaele: *Il principe Giannandrea Doria: conservator patriae libertatis, conte di Loano, fondatore di S. Agostino*, Génova, 1960.
- BUNES IBARRA, Miguel Ángel de: *Los Barbarroja: corsarios del Mediterráneo*, Alderabán, Madrid, 2004.
- D'ARANDA, Emmanuel: *Relation de la captivité et liberté du Sieur Emanuel d'Aranda*, París, 1662.
- DAN, Pierre: *Histoire de Barbarie et de ses corsaires...*, París, 1637.
- DE MESA GALLEGO, Eduardo: *La pacificación de Flandes. Spínola y las campañas de Frisia (1604-1609)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.
- DEYÁ BAUZÁ, Miguel José: «La política mediterránea de Felipe III vista desde el archipiélago balear (1601-1608)», en MATA INDURÁIN, Carlos, y MÓROZOVA, Anna (eds.): *Temas y formas hispánicas. Arte, cultura y sociedad*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra (Biblioteca Áurea Digital [BIADIG] 28), Pamplona, 2015, 69-83.
- ELLIOTT, John H.: *La España imperial*, Vicens Vives, Barcelona, 1972.
- ESTEBAN RIBAS, Alberto Raúl, y SAN CLEMENTE DE MINGO, Tomás: *La batalla de Kinsale. La expedición de Juan del Águila a Irlanda (1601-1602)*, HRM Ediciones, Zaragoza, 2013.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón III*, Museo Naval, Madrid, 1973.
- FEROS, Antonio: *El duque de Lerma. Realeza y privanza en la España de Felipe III*, Marcial Pons Historia, Madrid, 2002.
- GARCÍA GARCÍA, Bernardo J.: *La Pax Hispanica: política exterior del duque de Lerma*, Leuven University Press (Avisos de Flandes 5), Lovaina, 1996.
- : «Ostende, Kinsale y Argel: tres empresas para Felipe III», en G.^a HERNÁN, Enrique, y otros (eds.): *Irlanda y la Monarquía Hispánica: Kinsale 1601-2001. Guerra, política, exilio y religión*, CSIC (Biblioteca de Historia), Madrid, 2002.

FRANCISCO VELASCO HERNÁNDEZ

- HAEDO, Diego de: *Topographia e historia general de Argel*, Valladolid, 1612.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Ciriaco: *La España de Felipe III. La política interior y los problemas internacionales*, t. XXIV de *Historia de España* de Menéndez Pidal, Espasa Calpe, Madrid, 1996.
- RUIZ IBÁÑEZ, José Javier: *Las dos caras de Jano. Monarquía, ciudad e individuo: Murcia, 1588-1648*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Murcia, 1995.
- TINNISWOOD, Adrian: *Pirates of Barbary: Corsairs, Conquests, and Captivity in the Seventeenth-Century Mediterranean*, New Cork, 2010.
- TURREL, Denise: Introducción a *Le Traité de Lyon (1601)*. *Cahiers d'Histoire*, núm. 46-2, 2001, 1-4.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: «La razzia del corsario Morato Arráez en la costa murciana en agosto de 1602», *Murgetana*, núm. 125, 2011, 83-102.

LA PRENSA COMO FUENTE HISTÓRICA: EL CRUCERO *KÖNIGSBERG*

David RUBIO MÁRQUEZ
Diplomado en Estudios Avanzados en Geografía
Recibido: 25/01/2021 Aceptado: 22/03/2021

Resumen

A pesar de las dificultades, el empleo de la Prensa española como fuente histórica nos permite conocer el periplo del crucero alemán *Königsberg* en las costas del África Oriental Alemana. Solamente logró hundir a un mercante y un crucero británicos. Pero, refugiado en el impenetrable delta del río Rufiji, consiguió fijar para su neutralización a un buen número de barcos y aviones británicos, a los que distrajo de otros frentes bélicos entre octubre de 1914 y julio de 1915, cuando dos monitores, en colaboración con aviones, consiguieron neutralizarlo.

Palabras clave: prensa, crucero, impenetrable, distracción.

Abstract

Despite the difficulties, the use of the Spanish Press as a historical source, allows us to know the journey of the German cruiser *Königsberg* on the coasts of German East Africa. She only managed to sink a British merchant ship and cruiser, taking refuge in the impenetrable delta of the Rufiji River. She managed to paralyze a good number of British ships and aircraft for

neutralization, distracting them from other war fronts between October 1914 and July 1915 when two monitors, in collaboration with airplanes, managed to neutralize her.

Key words: press, cruise, impenetrable, diversion

¿ERA posible seguir desde la neutral España el desarrollo de la guerra naval durante la primera guerra mundial? La respuesta es afirmativa, aunque debemos introducir dos importantes consideraciones¹: 1, el desinterés por las cuestiones internacionales fue una constante a lo largo de la Restauración, motivo por el que los rotativos nacionales no tuvieron habitualmente corresponsales en el extranjero, lo que obligaba a la reproducción de lo escrito en los diarios extranjeros, especialmente franceses². Con el estallido de la Gran Guerra, los periódicos nacionales enviaron, ante «la avidez lectora en la sociedad española, que procuraba estar al día de los acontecimientos bélicos», corresponsales de guerra³; 2, durante la primera guerra mundial, tanto británicos como alemanes controlaban la prensa española mediante generosas donaciones. Así, *La Correspondencia de España* y *El Imparcial* recibieron respectivamente 8.500 y 7.500 pesetas mensuales del Reino Unido. Alemania tenía influencia sobre el monárquico *Abc*, el maurista *La Acción*, el carlista *El Correo Español*, *La Correspondencia Militar*, los católicos *El Debate* y *El Uniyerso* y los conservadores *La Tribuna* y *La Nación*. Por el contrario, *La Época*, *El Universal*, *El Liberal* de Madrid, el *Heraldo de Madrid*, *La Correspondencia de España* y *El Imparcial* estaban a favor de los aliados⁴.

El presente artículo pretende dar a conocer la información que se publicó sobre el periplo del *Königsberg* en la prensa española⁵. Las noticias procedían, ante la ausencia de corresponsales nacionales en África, fundamentalmente de fuentes británicas. Se han utilizado primordialmente los rotativos de carácter nacional, sin despreciar los de ámbito local, especialmente los publicados en

(1) Sobre la utilización de la prensa española como fuente para el estudio general de la primera guerra mundial, BARCELÓ SÁNCHEZ, Juan Manuel: *Las portadas de «ABC» de la Primera Guerra Mundial como fuente documental y fotoperiodística* (tesis en acceso abierto en E-Prints Complutense); BETANCOR MARTEL, Orlando: «La Primera Guerra Mundial a través de las páginas del periódico *La Prensa*», *Tebeo. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, núm. 19, 2006, 139-157.

(2) G.^a SANZ, Fernando: *España en la Gran Guerra. Espías, diplomáticos y traficantes*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2014, pp. 21-26.

(3) MARTÍNEZ ARNALDOS, Manuel, y PUJALDE SEGURA, Carmen M.: «Neutralidad y beligerancia periodístico-literaria españolas en la Primera Guerra Mundial. Notas introductorias», *Monteagudo*, núm. 19, 2014, p. 15.

(4) ROMERO SALVADÓ, Francisco J.: *España, 1914-1918. Entre la guerra y la revolución*, Crítica, Barcelona, 2002, pp. 79-81.

(5) Breve narración de la actividad de los corsarios alemanes en «Los corsarios alemanes», *La Atalaya*, 22 de abril de 1915.

provincias costeras. La comparación de lo transmitido en la prensa escrita y lo divulgado en artículos y libros de historia posteriores a los hechos narrados nos permite afirmar que, pese a las dificultades antes señaladas, los lectores españoles tuvieron una información bastante precisa de los acontecimientos navales acaecidos en las costas del África Oriental Alemana.

Los planteamientos estratégicos navales

La superioridad naval del Reino Unido era reconocida desde la prensa española: «En la guerra por mar lleva la Gran Bretaña la indiscutible supremacía de sus grandiosas escuadras, que suman un tonelaje de un millón 176.000 (*sic*); Alemania, previsora y guerrera, llega á la lucha con 823.000 toneladas en sus buques de combate; Francia tiene 576.000, Rusia 295.000 y Austria 211.000. El número de acorazados de las potencias es: 20 Francia, 28 Alemania, 15 Rusia, 7 Austria y 60 Inglaterra»⁶.

El objetivo primordial del Reino Unido era mantener las rutas oceánicas abiertas con la doble finalidad de conservar su comercio y apoyar a sus aliados franceses y rusos. Winston Churchill había establecido un plan estratégico para la Marina Real británica: 1, despejar los océanos; 2, despejar el Mar del Norte, y 3, despejar el Báltico. Para la primera labor eran imprescindibles los cruceros. A pesar de no haber concedido la debida atención a los no protegidos, el Reino Unido contaba con 141 cruceros⁷. Ellos sostienen «el peso de la campaña, formando en el Océano la cintura de hierro que protege la otra cintura de oro, que para Gran Bretaña representa su pacífica flota comercial»⁸. El éxito, a pesar de cierta impaciencia detectada en el público británico, fue rotundo: en Navidad, la guerra contra los corsarios terminaba, lo que permitió que los británicos se concentraran en la defensa de sus aguas territoriales.

Cuando comenzó la primera guerra mundial, la Marina Imperial de Alemania tenía fuera de sus aguas territoriales once cruceros: dos en el mar Mediterráneo, dos en el océano Atlántico, seis en el océano Pacífico y uno en el Índico⁹. Consciente de su inferioridad naval, Alemania, en los primeros compases de la guerra, no preconizará grandes combates en el mar. Antes al contrario, ejecutará una «lucha de mosquitos que quebrante naval y materialmente al enemigo»¹⁰. Ese era el papel reservado a las unidades que surcaban los mares lejanos. Además, se esperaba que los alemanes enviaran más de cuarenta barcos mercantes armados. Como informaba Leandro Cubillo, «los

(6) MATILLA, Aurelio: «Europa. Las fuerzas navales», *La Esfera*, núm. 33, 15 de agosto de 1914, s.p.

(7) ROBERT, Juan B.: «Los cruceros ingleses», en *Vida Marítima*, núm. 461, 20 de octubre de 1914, p. 458.

(8) *Ibidem*, p. 460.

(9) «Los buques en corso alemanes», *Madrid Científico*, año XXI, núm. 828, p. 603.

(10) CUBILLO, Leandro: «La lucha marítima en el actual conflicto europeo», *Nuestro Tiempo*, año XV, núm. 195, marzo de 1915, p. 290.

vapores de mejor marcha, entre los de su marina mercante, estaban designados para este cometido, y sin duda en previsión de que la guerra estallase casi repentinamente y los vapores pudieran transformarse, sin volver a su país, en cruceros auxiliares, debían llevar constantemente a bordo la artillería y municiones y, naturalmente, parte o toda la tripulación instruida en el manejo de artillería»¹¹. Pero Winston Churchill nos recuerda que únicamente lo consiguieron cinco. Pronto fueron hundidos el *Kaiser Wilhelm der Grosse*, el 26 de agosto por el crucero *Highflyer*, y el *Cap Trafalgar*, el 14 de septiembre por el *Carmania*¹². Los tres restantes tuvieron que refugiarse en puertos neutrales y fueron internados¹³.

África Oriental Alemana

La conquista del África Oriental Alemana, territorio teóricamente dependiente del sultanato de Zanzíbar, comenzó por iniciativa privada. El comerciante y explorador germano Karl Peters había desembarcado en secreto frente a la costa de Zanzíbar, donde concluyó tratados con los jefes tribales. En febrero de 1884 fundaba la compañía *Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft*, a la que el sultán cederá una franja costera. Un año después, el Káiser *Guillermo I* declaró el protectorado sobre el terreno comprendido entre la costa del Índico y los Grandes Lagos. La protesta del sultán Barghash ibn Said no tuvo ningún efecto ante la indiferencia del Reino Unido y la presencia de cinco barcos de guerra germanos en el puerto de Zanzíbar¹⁴. El 28 de abril 1885 cedía esos territorios a la *Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft*. Posteriormente, Gran Bretaña y Alemania se dividirían sus áreas de influencia en esa región del África Oriental. Peters y sus hombres iniciaron una penetración en dirección a los Grandes Lagos. Pero hubo enfrentamientos con los negreros árabes que obligaron al envío de una expedición militar en 1889. Solucionado el problema, el gobierno alemán se encargaba de la administración directa de la colonia.

Los colonizadores tuvieron que hacer frente a la oposición de los africanos. En el caso del África Oriental Alemana son reseñables tres levantamientos: el primero, dirigido por Abushiri, en 1888; luego, el de los hehe, acaudillados por Mkwawa, entre 1894 y 1898 y, por último, el de Maji-Maji, entre 1905 y 1907.

Cuando estalló el conflicto en Europa, algunos administradores pensaron en mantener la neutralidad en las colonias africanas. Se explicaba el intento

(11) *Ibidem*, p. 294.

(12) Noticia del hundimiento en *La Correspondencia Militar*, 29 de agosto de 1914. Asimismo informaba sobre el despliegue de cruceros británicos perseguidores de los cruceros germanos. Noticia del hundimiento del *Cap Trafalgar* en *Abc*, 14 de octubre de 1914.

(13) CHURCHILL, Winston: *La crisis mundial, 1911-1918*, Debolsillo, Barcelona, 2014 (ed. orig., 1931), p. 214.

(14) Se trataba de las fragatas SMS *Stosch*, SMS *Prinz Adalbert* y SMS *Gneisenau*, el SMS *Bismarck*, el cañonero SMS *Möve* y las naves de apoyo *Adler* y *Ehrenfels*.

teniendo en cuenta que el número de colonos blancos no era elevado y se encontraban en medio de una población que había sido sometida hacía poco. El África Oriental Alemana tenía una población de ocho millones de personas, de las cuales apenas 5.500 eran blancas. Para el mantenimiento de la paz se apelaba a lo establecido en los artículos XI y XII del acta general de la Conferencia de Berlín de 1885, respecto a la neutralidad de los territorios comprendidos en la cuenca del Congo. A pesar de estas buenas intenciones, la guerra se propagó a África. Franceses y británicos se lanzaron sobre las posesiones germanas: Togo, Camerún, Namibia y, la más difícil de conquistar, el África Oriental Alemana. El 8 de agosto, el HMS *Astraea* bombardeó Dar es-Salam, cuya estación telegráfica quedó destruida¹⁵. En el pánico que siguió al ataque, los alemanes hundieron su muelle flotante en la entrada portuaria, para evitar un desembarco británico, pero con ello también impidieron que el *Königsberg* usara el puerto. *Las Provincias* calificó dicha acción de «golpe maestro», al imposibilitar las comunicaciones telegráficas de las colonias con la metrópoli¹⁶. Debemos señalar en este punto lo apuntado por Horacio Cagni sobre el interés del Almirantazgo británico por ocupar las colonias alemanas, «debido a la existencia de grandes estaciones transmisoras de radio inalámbricas, que permitían a los germanos comunicarse sin necesidad de cables submarinos con Berlín y Sudamérica, así como con barcos mercantes y de guerra propios en los océanos Atlántico e Índico». Los alemanes, por su parte, atacaban el ferrocarril de Uganda.



Colonias alemanas en África, 1913. Destacada, el África Oriental Alemana. (Fuente: Wikipedia)

La campaña del *Königsberg*

Para sustituir a la anticuada corbeta SMS *Geier*, el crucero ligero rápido SMS *Königsberg* zarpó de Kiel, rumbo al África Oriental Alemana, el 23 de abril de 1914 bajo el mando de Max Loeff. Arribó a Dar es-Salam el 6 de junio. El asesinato del archiduque Francisco Fernando en la ciudad de Sarajevo elevó la tensión internacional. Ante la amenaza de una conflagración generalizada, Loeff preparó su barco embarcando la mayor cantidad posible de provisiones, repuestos y carbón. El barco mercante *Somalí* fue movilizado

(15) *La Prensa*, 11 de agosto de 1914.

(16) *Las Provincias*, 9 de septiembre de 1914.

como proveedor del *Königsberg*. Para coordinar el esfuerzo bélico alemán, Loeff se entrevistó con Von Lettow-Vorbeck, responsable de la guarnición de la colonia, compuesta fundamentalmente por soldados africanos encuadrados por oficiales europeos.

La posibilidad de ser embotellado en el puerto de Dar es-Salam por un escuadrón británico, compuesto por los cruceros HMS *Astrea*, HMS *Pegasus* y HMS *Hyacinth*, procedente de Simonstown (África del Sur), obligó al buque germano a zarpar, y aunque fue avistado por los barcos británicos, consiguió escapar. El 4 de agosto recibió la noticia de la declaración de guerra del Reino Unido. Dos días después iba a capturar su única presa: el mercante británico *City of Winchester*¹⁷. El *City*, cargado con productos variados y la primera cosecha de té de la India, confundió al barco alemán con un crucero británico. Tomado el mercante por una tripulación de presa, cerca de la isla de Hallaniya (Kuria Muria), y tras transbordar 400 toneladas de vituallas al barco de guerra, los alemanes lo hundieron. Los británicos tomaron medidas y retiraron de la zona amenazada a sus buques mercantes. El crucero germano patrulló infructuosamente el océano Índico. En Madagascar, buscando naves francesas, entró en la bahía de Majunga el 29 de agosto, pero solo encontró una estación de la Cruz Roja. Nuevamente fue confundido con un crucero de la Royal Navy. Las dificultades para aprovisionarse de carbón en alta mar llevaron al *Somalí* y al *Königsberg* al delta del Rufiji. El 3 de septiembre, ambos atravesaron la barra del río y atracaron en el canal de Simba Uranga.

La búsqueda y captura del SMS *Königsberg* quitaba tiempo y recursos a la Royal Navy, en detrimento de objetivos más importantes e inmediatos, como la escolta de los convoyes desde la India hasta Egipto. El temor no era infundado. Lo demostrará el hundimiento del crucero ligero HMS *Pegasus* el 20 de septiembre de 1914. Por otra parte, como recogía la prensa española, la existencia de barcos alemanes surcando los océanos inquietaba al público británico: «Otro hecho que, en fin, impacienta á las gentes en Inglaterra es la tardanza en la captura de los pequeños cruceros alemanes que surcan el Atlántico occidental, el Índico y el Pacífico»¹⁸.

«Cerca de Dar es-Salam, en la colonia alemana del Este de África, el crucero inglés *Pegasus* ha inutilizado al buque alemán *Moeve*, que estaba haciendo allí trabajos de sondeo y topografía y lo ha echado á pique»¹⁹. El barco británico atracó en Zanzíbar, para reparar sus calderas, el 18 de septiembre. Informado Loeff sobre la presencia del *Pegasus*, zarpó para atacarlo. El 20 de septiembre, a las 05:00, el buque alemán hundía, en la entrada del citado puerto, al remolcador armado *Helmuth*. Después, a una distancia de 8.000 metros, abrió fuego sobre el casi indefenso crucero británico, que se iba a

(17) *La Lectura. Revista de Ciencias y de Artes*, año XIV, núm. 165, septiembre 1914, p. 129; *Vida Marítima*, núm. 476, 10 de abril de 1915, p. 149.

(18) *La Lectura. Revista de Ciencias y de Artes*, año XIV, núm. 165, septiembre 1914, p. 129.

(19) *El Imparcial*, 25 de septiembre de 1914.



El bloqueo del pequeño crucero *Königsberg* en el río Rufiji. (Fuente: Erich Raeder: *Der Kreuzerrieg im den ausländischen Gewässern*, Band 2. Berlin, 1923)

pique a las 13:00, «resultando además 25 ingleses muertos y 81 heridos»²⁰. El *Königsberg* regresaba a su base en el delta del Rufiji al producirse una avería en su maquinaria.

Ante estos acontecimientos, la Royal Navy envió a los cruceros HMS *Chatham*, HMS *Weymouth* y HMS *Darmouth*, al mando del capitán de navío

(20) *Heraldo de Madrid*, 21 de septiembre de 1914. Informaron también sobre el hundimiento: *Información Militar del Extranjero*, Talleres del Depósito de la Guerra, Madrid, núm. 1, julio 1914, p. 312; *El Siglo Futuro*, 25 de septiembre de 1914, y *Vida Marítima*, núm. 462, 30 de octubre de 1914, p. 469. La revista naval incluía el hundimiento del crucero en la lista de barcos perdidos por los contendientes desde el comienzo del conflicto bélico. *La Opinión* daba otra cifra de bajas: «Crucero inglés *Pepasus* (sic) 25 ingleses muertos y 71 heridos», 22 de septiembre de 1914.

Sidney Drury-Lowe, para neutralizar al buque alemán. El primero de los navíos citados capturó al remolcador *Helmuth*, lo que permitió conocer los planes germanos. Poco después aprisionaba al mercante *Präsident*, encargado de llevar suministros al crucero alemán. El 30 de octubre de 1914, los tres barcos arribaron al delta. Los indígenas informaron de que tanto el mercante *Somalí* como el crucero *Königsberg* estaban anclados a 3 y 12 millas, respectivamente, de la desembocadura. El 2 de noviembre, los británicos iniciaron un bombardeo que obligó a Looff a moverse dos millas más adentro del Rufiji. El *Somalí* fue hundido por los disparos del *Chatham* el 7 de noviembre²¹. Para evitar la huida del *Königsberg*, los británicos hundieron dos días después, en el centro del canal de Suninga, al carbonero *Newbridge* para bloquearlo²². Los alemanes organizaron un sistema de defensa en tierra para proteger su escondite²³. Para reforzar a los cruceros británicos se envió al HMS *Goliath*, un acorazado de la clase Canopus armado con cuatro cañones de 305 milímetros. La poca profundidad del delta le imposibilitó acercarse al *Königsberg*. Ante el fracaso, cambió de objetivo, y junto con el crucero protegido *Fox* cañoneó el puerto de Dar es-Salam los días 28 y 30 de noviembre. Además de volar la maquinaria de tres mercantes alemanes, como consecuencia del bombardeo «el palacio del gobernador quedó completamente destrozado y otras muchas casas sufrieron desperfectos (...) y numerosas mujeres indígenas fueron matadas por las granadas»²⁴. En febrero de 1915 retornó al Rufiji. Atacaría las posiciones germanas en Lindi, pero no causaría ningún daño al crucero germano.

Alemania intentó auxiliar a su navío. Sus tripulantes comenzaban a sufrir de malaria y otras enfermedades tropicales. Disfrazado como mercante danés, el vapor *Rubens* intentó suministrar carbón, municiones, repuestos y provisiones. A mediados de abril arribó a las costas del África Oriental Alemana. Localizado por el crucero británico HMS *Hyacinth*, el mercante varó en la playa, poco profunda, de la bahía de Manza, donde fue cañoneado. Parte de la carga pudo ser salvada por la tripulación.

Se imponía un cambio de táctica. Primero, para localizar el escondite del *Königsberg* se utilizarán aviones, y después se emplearán barcos de poco calado para su completa destrucción. Dos hidroaviones civiles fueron trasladados desde Ciudad del Cabo a la isla de Mafia. Resultaron inútiles. En febrero de 1915 se recibieron dos aeroplanos Sopwith, que fueron reemplazados por dos

(21) *La Correspondencia de España*, 12 de noviembre de 1914.

(22) Reprodujeron idéntica nota, proporcionada por el gobierno británico, los rotativos nacionales *La Época*, *El Liberal* y *El Siglo Futuro* de 11 de noviembre de 1914. *El Globo* y *El Heraldo Militar* lo hicieron al día siguiente. La prensa local lo hizo más tarde (*El Norte*, 14 de noviembre de 1914).

(23) *El Liberal* y *La Voz de Menorca*, 13 de noviembre de 1914,

(24) «El bombardeo de Dar-es-Salam», *Heraldo de Madrid*, 25 de febrero de 1915. Reproducen sucintamente la noticia: *El Liberal*, 15 de febrero de 1915; *La Correspondencia de España*, 15 de febrero de 1915, y *La Lectura. Revista de Ciencias y de Artes*, año t. xv, enero de 1915, p. 24.

Short Folder. El 25 de abril consiguieron acercarse al crucero y tomar fotos. Aún se incorporaron otros cuatro aviones: dos Caudron G-3 y dos Henri Farman F-15. Un total de diez aeronaves fueron utilizadas en misiones de reconocimiento y reglaje del fuego artillero.

Localizado el crucero, los monitores fluviales *Mersey* y *Severn* —que, construidos para Brasil, habían sido comprados por el gobierno británico—²⁵ serían los encargados de su neutralización. Ambos estaban dotados de cañones de 152 milímetros y su protección se había reforzado mediante la instalación de sacos de arena. La prensa nacional informó sobre la campaña siguiendo una nota del Almirantazgo británico:

«Desde el mes de Octubre el *Koenigsberg* se encontraba resguardado bastante adentro del río Rufigi (en el África Oriental alemana), en un sitio ó posición muy difícil, porque sólo podían atacarle los barcos de poco calado. Recientemente los monitores fluviales *Severn* y *Mersey* fueron enviados para coadyuvar á las operaciones. El 4 de Julio, después de haber localizado por medio de hidroplanos la posición exacta del *Koenigsberg*, penetraron los monitores en el río y abrieron el fuego. El enemigo contestó y alcanzó al *Mersey* dos veces, teniendo á bordo cuatro muertos y cuatro heridos. El hacer puntería certera era sumamente difícil por la maleza y espesura del lugar; pero después de una acción de seis horas el *Koenigsberg* estaba ardiendo. Como aún continuaba haciendo uso de uno de sus cañones, se emprendió otro ataque el día 11 de Julio y el comandante jefe ha comunicado que del *Koenigsberg* no quedan sino los restos»²⁶.

Destruído el navío, Loeff tomó la decisión de desmontar los cañones (seis piezas de 105 milímetros) y poner sus armas y marinos (300) a disposición de las fuerzas alemanas de tierra.

Mientras, en el continente se había iniciado una enconada lucha. El teniente coronel alemán Von Lettow, uno de los mejores soldados de aquella contienda, intentaba atraer el mayor número posible de fuerzas aliadas, a fin de que no estuvieran disponibles para otros frentes. Después de rechazar un desembarco en Tanga, los alemanes y sus tropas de áscaris resistieron a los aliados hasta que, enterado de la firma del armisticio, Von Lettow, después de celebrar conversaciones con Van Deveren, el día 25 de noviembre de 1918 anunciaba su rendición y la de sus tropas en la plaza de Abercorn, Rodesia. Solamente contaba con 150 oficiales y suboficiales europeos y 1.200 áscaris, a los que acompañaban 2.300 porteadores y 900 mujeres nativas.

(25) COSA, Juan de la: «Crónica naval», *La Correspondencia de España*, 2 de noviembre de 1915.

(26) *El Globo*, *El Liberal* y *El Siglo Futuro*, 14 de julio de 1915. Los tres rotativos reprodujeron idéntica noticia. Los dos últimos incluyeron las características del crucero: «El *Koenigsberg* fue construido en 1905, tenía una longitud de 115 metros, un desplazamiento de 3.350 toneladas y una velocidad de 23 nudos». El número de heridos británicos era diferente según el rotativo. El periódico almeriense *La Independencia* los elevaba a seis; por su parte, *La Voz de Menorca* informaba sobre doce. (Ambos publicados el 15 de julio de 1915.)

Bibliografía

- BETANCOR MARTEL, Orlando: «La Primera Guerra Mundial a través de las páginas del periódico *La Prensa*», *Tebeo. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*, núm. 19, 2006, 139-157.
- BERTAUX, Pierre: *África. Desde la prehistoria hasta los Estados actuales*, Siglo XXI de España (Historia Universal 32), Madrid, 1980.
- CAGNI, Horacio: «Centenario de la Gran Guerra. África: el conflicto olvidado», *Contra Relatos desde el Sur*, núm. 14, 2016, 113-121.
- CALVO GONZÁLEZ-REGUERAL, Carlos: «Liderazgo: la epopeya de Von Lettow durante la Gran Guerra», *Ejército. Revista del Ejército de Tierra Español*, núm. 879, junio de 2014, 108-112.
- CANALES, Carlos, y REY, Miguel del: *La Gran Guerra. Grandeza y dolor en las trincheras*, Edaf, Madrid, 2017.
- CHURCHILL, Winston: *La crisis mundial, 1911-1918*, Debolsillo, Barcelona, 2014.
- GARCÍA SANZ, FERNANDO: *España en la Gran Guerra. Espías, diplomáticos y traficantes*, Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2014.
- GALISTEO CHICO, Ana: «Paul Von Lettow-Vorbeck y la defensa de la colonia del África Oriental Alemana», *Guerra Colonial. Revista Digital*, núm. 4, junio 2019, 21-41.
- KI-ZERBO, Joseph: *Historia del África negra II*, Alianza Universidad, Madrid, 1980.
- MARIÑAS, Luis: «Una campaña olvidada. La guerra de 1914-18 en el África oriental», *Historia 16*, núm. 68, diciembre de 1981, 77-84.
- MARTÍNEZ ARNALDOS, Manuel, y PUJALDE SEGURA, Carmen M.: «Neutralidad y beligerancia periodístico-literaria españolas en la Primera Guerra Mundial. Notas introductorias», *Monteagudo. Revista de Literatura Española, Hispanoamericana y Teoría de la Literatura*, núm. 19, 2014, 13-20.
- RODRÍGUEZ MORANTA, Inmaculada: «La Gran Guerra en la revista *La Esfera* (1914-1931): ¿información, opinión o propaganda?», *Revista de Historiografía*, núm. 24, 2016, 71-97.
- ROMERO SALVADÓ, Francisco J.: *España, 1914-1918. Entre la guerra y la revolución*, Crítica, Barcelona, 2002.
- SANTAMARÍA, Antonio; TOMÁS, Jordi, y BARRIL, Álvaro: *África en la Primera Guerra Mundial*, Ediciones Bellaterra, Barcelona, 2018.
- SAPUNAR PERIC, Pedro: «La guerra de corso de los cruceros ligeros (1914-1915)», *Revista de Marina*, Academia de Guerra Naval (Chile), vol. 90, núm. 692, enero-febrero de 1973, 83-92.
- SOLÁ BARTINA, Luis: «Tanga, el primero de los asaltos anfibios de la Primera Guerra Mundial», *Revista General de Marina*, octubre de 2014, 425-435.

EL ALMIRANTE JUAN DE CASTAÑOS (1604-1679)

Orígenes y trayectoria en las armadas de Felipe IV

Álex VALLEDOR ARÓSTEGUI
Grado en Historia y máster en Historia Moderna
Recibido: 05/03/2021 Aceptado: 18/04/2021

Resumen

Natural del valle de Baracaldo, en el señorío de Vizcaya, Juan de Castaños Beisagasti se puso al servicio del rey ingresando a los dieciocho años en la Armada. Su historial militar es un compendio de las campañas navales más destacadas de la primera mitad del siglo XVII. En 1656, los largos años de servicio en el mar se vieron recompensados con la concesión del hábito de la Orden de Santiago. Ejemplificamos con el estudio del almirante Castaños los orígenes socioeconómicos, los servicios, la carrera militar y la promoción social de los mandos navales procedentes del Cantábrico durante el reinado de Felipe IV.

Palabras clave: Juan de Castaños Beisagasti, almirante, armadas, Carrera de Indias, caballero de Santiago.

Abstract

Born in Baracaldo Valley, in the Lordship of Biscay, Juan de Castaños Beisagasti entered the King's service at the age of 18 by joining the Navy. His

military record is a compilation of the most outstanding naval campaigns of the 17th century's first half. In 1656 his many years of service at sea were rewarded with an habit in the Military Order of Saint James. The study of Admiral Castaños illustrates the socio-economic origins, services, military career and social promotion of the Cantabrian sea naval commanders during the reign of Philip IV.

Key words: Juan de Castaños Beisagasti, Admiral, navies, Carrera de Indias, knight of Saint James.

EN los últimos años estamos asistiendo a la proliferación de trabajos sobre el mando en las flotas y armadas de los Austrias. El tema, propuesto por Antonio Domínguez Ortiz¹, Fernando Serrano Mangas² y Pablo E. Pérez-Mallaína Bueno³, parece que finalmente se ha hecho hueco, y varios autores han aportado publicaciones, desde diversos puntos de vista, para mejorar el conocimiento de la oficialidad naval en el periodo habsbúrgico. Los trabajos de J.M. Díaz Blanco⁴ y F. Andújar Castillo⁵ revelaron la venalidad en las plazas navales de la Carrera. Era precisamente este último quien apelaba «a las jóvenes generaciones de historiadores» para continuar indagando en este campo. También han visto la luz una tesis doctoral sobre el teniente general Manuel López Pintado⁶, un artículo de J.J. Iglesias Rodríguez en el que trata la acumulación de patrimonio como parte del ascenso social en la Carrera⁷, y varios esbozos biográficos de los generales y almirantes Antonio

(1) DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el siglo XVII», en ÍDEM: *América y la monarquía española*, Comares Historia, Granada, 2010.

(2) SERRANO MANGAS, F.: «Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5, 2006, 187-192.

(3) PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, P.E.: «Generales y almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente», *Chronica Nova*, núm. 33, 2007, 285-332.

(4) DÍAZ BLANCO, J.M.: «Sobre las armadas de Indias: la práctica del “beneficio” y la crisis de la avería (1660-1700)», *Gladius*, núm. 35, 2015, 117-138.

(5) ANDÚJAR CASTILLO, F.: «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el último tercio del siglo XVII. Préstamos y venalidad», en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., y G.^a BERNAL, J.J. (eds.): *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Sílex, Madrid, 2016, 265-286; ÍDEM: «Marinos o mercaderes: sobre los mandos de las armadas de la Carrera de Indias en el reinado de Carlos II», en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., y otros (eds.): *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Ciudades y redes*, Sílex, Madrid, 2018, 239-261.

(6) TAPIAS HERRERO, E.: *El Almirante López Pintado (1677-1745). El duro camino del éxito en la carrera de Indias*, Universidad de Sevilla, 2017.

(7) IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J.: «Los procesos de acumulación y vinculación patrimonial de la propiedad en las nuevas élites nobiliarias atlánticas de la Andalucía moderna», *e-Spania* 34, octubre 2019, colgado el 9 octubre 2019, consultado el 29 diciembre 2020 (<http://journals.openedition.org/e-spania/32837>); DOI: <https://doi.org/10.4000/e-spania.32837>.

de Laiseca⁸, Bernardino de Lugo⁹, Tomás de Larraspuru¹⁰, Juan de Benavides Bazán¹¹ y Diego Urrutia¹², que seguramente auguran futuros trabajos. El estudio de conjunto de los oficiales navales de la edad moderna ya ha sido llevado a cabo en países como Francia¹³, Inglaterra¹⁴ o Países Bajos¹⁵, siempre centrandose más la atención en el siglo XVIII, que cuenta con un interesante reciente estudio transnacional¹⁶. Con el tiempo, estos y los próximos estudios nos permitirán conocer el componente humano de las armadas de los Austrias, en este caso de la alta oficialidad. Este es un tema hasta ahora parcialmente estudiado, pero cuyos trazos fundamentales conocemos gracias a los autores arriba citados y a la breve pero certera descripción mostrada por David Goodman¹⁷ entre otros.

En las próximas líneas centraremos nuestra atención en el origen y los mecanismos de ascenso militar del almirante Castaños. En ambos aspectos subyacen, a nuestro parecer, las claves tanto de la oficialidad de las armadas de los Austrias como de la movilidad social de que gozaron aquellos individuos que consiguieron los principales empleos en ellas. Al respecto, traemos el ejemplo de un marino proveniente de una familia de escasos recursos, pero con cierta reputación en el ámbito local, y con una soberbia hoja de servicios que, combinada con otros mecanismos, le permitió alcanzar la almirantía. Más allá de la exposición de estudios de caso como este, el estudio de los orígenes y las hojas

(8) GÓMEZ MESAS, J.: *Antonio Layseca Alvarado, una vida entre mar y tierra. Marino, gobernador y capitán general del Yucatán y Campeche* (trabajo de fin de grado inédito), Universidad de Almería, 2018.

(9) MIRA CABALLOS, E.: «Bernardino de Lugo (1590-1626): la tragedia de un almirante-empresario de la Carrera de Indias», *Revista de Historia Naval*, núm. 149, 2020, 31-46.

(10) HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A.J.: «Tomás de Larraspuru (1582-1632). El microcosmos de un militar en la carrera de Indias», en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., y MELERO MUÑOZ, I.M.^a (coords.): *Hacer historia moderna. Líneas actuales y futuras de investigación*, Universidad de Sevilla, 2020, 362-375.

(11) CRUZ ALCÁZAR, R.: «Nacimiento, infancia y formación de Juan de Benavides Bazán: general de la flota de Nueva España», *ibídem*, 912-928.

(12) VALLEDOR AROSTEGUI, Á.: «El almirante Diego de Urrutia. Aproximación biográfica de un marino de la Carrera de Indias (1562-1633)», *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, núm. 4, 2020, 35-64.

(13) VERGÉ-FRANCESCHI, M.: *Les officiers généraux de la marine royale, 1715-1774. Origines, conditions, services*, 7 vols., Librairie de L'Inde, París, 1990; LÉVÊQUE, P.: *Les officiers de marine du Premier Empire: étude sociale*, Service historique de la Marine nationale, París, 1998.

(14) DAVIES, J.D.: *Gentlemen and Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy*, Clarendon Press, Oxford, 1991; FURY, Cheryll A. (ed.): *The Social History of English Seamen, 1485-1649*, Boydell Press, Woodbridge, 2012; ÍDEM: *The Social History of English Seamen, 1650-1815*, m.e., m.l., 2017; WILSON, E.: *A Social History of British Naval Officers, 1775-1815*, m.e., m.l., 2017; MORROW, John: *British Flag Officers in the French Wars, 1793-1815: Admirals' Lives*, Bloomsbury Academic, Londres, 2018.

(15) BRUIJN, J.R.: *Commanders of the Dutch East India Ships in the Eighteenth Century*, Boydell Press, Woodbridge, 2011.

(16) WILSON, E.; HAMMER, A.S., y SEERUP, J. (eds.): *Eighteenth-Century Naval Officers. A Transnational Perspective*, Palgrave MacMillan, Londres, 2019.

(17) GOODMAN, D.: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2002, pp. 313-329.

de servicios de estos marinos debe realizarse de una forma sistemática¹⁸, con un tratamiento estadístico de los datos que permita ver si existía una pauta en la promoción. Presentar un caso como el del almirante Castaños es un buen punto de partida pues, como dijera F. Andújar Castillo, la suma de análisis de casos podría ilustrar las características del conjunto de mandos de la Carrera de Indias¹⁹, tema este último en cuya investigación nos hallamos inmersos.

Orígenes familiares

El almirante Castaños fue bautizado como Juan –un nombre con gran arraigo en la familia–, el 20 de marzo de 1604, en la parroquia de San Vicente del valle de Baracaldo²⁰. Era el primogénito varón de siete hermanos nacidos en la casa y solar de Gorostiza, sita en el barrio homónimo²¹. En contra de la tradicional visión del servicio militar como salida laboral para los segundones de las familias hidalgas, encontramos a muchos primogénitos que, como Juan de Castaños, salían de su terruño para servir en las armadas. Era parte de las estrategias familiares enviar al heredero de los bienes de la casa a servir en las escuadras y armadas con el objetivo de alcanzar cargos importantes en las mismas. De este modo se podían acabar reuniendo en una misma persona prestigio militar, mayorazgos, hábitos de órdenes, títulos, etc. El servicio naval ya se había revelado en la segunda mitad del siglo XVI como un medio de ascenso social. Atestiguamos esta estrategia en numerosas familias del Norte, en las que los primogénitos marcharon jóvenes para formarse en las galeras, la Carrera de Indias, etc., como Diego de Urrutia²² o Juan de Echeverri²³. La presencia de estos en unidades navales podía favorecer, además, la entrada del resto de los hermanos o familiares en la milicia, como veremos más adelante²⁴.

(18) Una cuestión sobre la que ya llamó la atención Jiménez Estrella para los militares del ejército. JIMÉNEZ ESTRELLA, Antonio: «Los nuevos *bellatores* de Su Majestad: reflexiones en torno al servicio militar al rey en los siglos XVI y XVII», en ESTEBAN ESTRÍNGANA, A. (ed.): *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, Sílex, Madrid, 2012, 387-413.

(19) ANDÚJAR CASTILLO: «Los generales y almirantes...», p. 267.

(20) Fue bautizado por el bachiller Joanes de Urcullu, pariente del capitán con el que iría a servir el joven Juan de Castaños. Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejo de Órdenes, Expedientes de pruebas de caballeros de la Orden de Santiago, exp. 1697, f. 51r, 1656 (en adelante, AHN, Caballeros Santiago).

(21) BAÑALES, Goio: «Tres casas interesantes de Baracaldo», *CIHMA*, 2016, p. 20.

(22) VALLEDOR AROSTEGUI: art. cit., p. 45.

(23) ALONSO DEL VAL, J.M.ª: «Juan Echeverri y Rober (1609-1662), Capitán General y Almirante de las reales Flotas de Indias», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6, 2009, 725-734.

(24) Son ilustrativos los ejemplos de los hermanos Echeverri, que hicieron parte de su carrera en el mar al amparo de su reputado hermano mayor Juan, o del militar y capuchino Tiburcio de Redín, cuya entrada y ascenso en el ejército se debió a la protección de su hermano Martín. *Ibidem*; PUYOL, Julio: *Vida y aventuras de don Tiburcio de Redín. Soldado y capuchino (1597-1651)*, Renacimiento, Madrid, 1913.

Sus progenitores eran Juan de Castaños y María Sanz de Beisagasti²⁵, naturales del mismo valle. El padre había sido dos veces fiel y regidor de Baracaldo²⁶. Se trataba de un hombre pobre, pero con cierta reputación en la localidad, como atestigua el que ejerciera dichos cargos. Seguramente se debía a su pertenencia al linaje de la casa Castaños, y a su matrimonio con la poseedora de la casa Gorostiza. De él hablaremos más adelante. Su abuelo paterno, Juan de Castaños²⁷, de una rama apartada de la herencia de la casa, gracias a su matrimonio con María Pérez de Gorostiza había pasado a vivir en el caserío Gorostiza, junto al río Castaños. El abuelo materno, Juan de Beisagasti, igualmente apartado de la herencia del solar de Beisagasti en Ezquioga (Guipúzcoa), pasó de joven a Baracaldo, donde casó con María Hernández de Gorostiza²⁸. Los dos abuelos, al igual que el padre del almirante, ejercieron el cargo de regidor en el valle²⁹. De igual modo, serían elegidos en el cargo el almirante en 1648³⁰, su hermano el capitán Martín de Castaños en 1654, y su primo hermano Francisco de Castaños al año siguiente³¹. Nos hallamos, pues, ante una familia de la oligarquía local, principal cantera de oficiales de las armadas y ejércitos. La participación de individuos de los gobiernos locales en el servicio naval fue un fenómeno extendido, en los siglos XVI y XVII, por toda la franja comprendida entre el principado de Asturias y el reino de Navarra. Serían estos hombres de familias con poder y cargos en los ayuntamientos quienes acabarían accediendo a los puestos más relevantes de las armadas. Esta circunstancia, notoriamente visible en la Asturias de la segunda mitad del XVI³², se dio durante todo el periodo habsbúrgico en las provincias vascas³³. La aristocracia sería otro de los sectores de donde salieron generales y almirantes,

(25) Para los nombres y apellidos trataremos de respetar la grafía actual del castellano y del euskara, respectivamente, en detrimento de sus formas arcaicas.

(26) AHN, Caballeros Santiago, f. 66r.

(27) Los vecinos de Galdames coinciden en apuntar que era un hombre no muy alto y redoblado.

(28) Juan de Beisagasti heredó de su madre, María Ochoa de Landaeta, una hacienda en Ezquioga que vendió cuando fue a casarse a Baracaldo. *Ibíd.*, f. 72r.

(29) Así lo afirmaban los vecinos de Baracaldo Domingo de Echavari y el nonagenario Pedro Ruíz de la Torre. *Ibíd.*, ff. 13v y 29v.

(30) No debe sorprendernos que se le eligiera regidor a pesar de hallarse ausente en las armadas. En 1667 se elegía alcalde de Ezquioga al general Juan Domingo de Echeverri, que al hallarse fuera fue sustituido por el capitán Domingo de Aramburu. Archivo del Museo Naval (AMN), Colección J. Vargas Ponce 428-429, leg. XVII, n° 249, 29/9/1667.

(31) AHN, Caballeros Santiago.

(32) CARRETERO SUÁREZ, Helena: «Ascenso social de la nobleza avilesina en los siglos XVI y XVII. El servicio al Imperio», en *Congreso Internacional Pequeña Nobreza nos Impérios Ibéricos de Antigo Regime*, Lisboa, 2011, 1-22.

(33) Por citar algunos ejemplos, los Urrutia, los Oquendo o los Vallecilla. VALLEDOR ARÓSTEGUI: art. cit. p. 44; GRACIA RIVAS, M.: «Los Oquendo: historia y mito de una familia de marinos vascos», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6, 2009, 700-720; LLORENTE ARRIBAS, E.: «Matrimonio y carrera, o la comunidad y la Monarquía. Casas oligárquicas vizcaínas de los ss. XVI-XVII», en *De humilde e ilustre cuna: retratos familiares de la España moderna (siglos XV-XIX)*, Publicações do Cidehus (Biblioteca - Estudos & Colóquios), Évora, 2020.

pero su presencia en la cornisa cantábrica era muy escasa, con la excepción de los reinos de Galicia y Navarra, por lo que el modelo hidalgo-oligárquico fue el predominante en el litoral cantábrico.

Un aspecto interesante es observar las relaciones que mantenía el almirante con sus primos de Galdames y Ezquioga, a pesar de no ser familia cercana. En su ausencia, al servicio de la Corona, el almirante no solo mantenía la comunicación con sus hermanas residentes en Baracaldo, sino que se correspondía con sus primos segundos y terceros, lo que demuestra que el vínculo con los solares originarios de la familia no se perdía. El escribano del ayuntamiento de Galdames decía conocer al almirante por haberlo visto en Cádiz, donde «como de un país [léase “del mismo”] le habló y comunicó». Decía que el dueño de la casa de Castaños (Domingo de las Herrerías) y el almirante eran parientes y tenían contacto. El propio Domingo decía que el almirante le había «enviado recados con diferentes personas aquí». El almirante le enviaba gente con mensajes porque el dueño del caserío Castaños era iletrado. También tenía relación con el padre y el abuelo del almirante. Del padre decía que cuando iba a Galdames se hospedaba en la casa de Castaños, como descendiente de ella. La misma correspondencia mantenía el almirante con sus parientes guipuzcoanos, que sí sabían escribir, como Pedro de Ancheta Beisagasti, de Ezquioga, primo del almirante, quien, a pesar de no conocerlo personalmente, decía que tenía mucha noticia de él por haberse correspondido en muchas ocasiones. Su primo Martín de Urbistondo, dueño de la casa y solar de Ezquioga, también había tenido comunicación epistolar con el almirante³⁴.

Inicios en las armadas

En 1656, durante las pruebas para la concesión del hábito de Santiago, Juan de Larrea y Beurko, de cuarenta y cinco años, vecino de Baracaldo, afirmaba conocer al almirante, que «salió de este valle el año de 1619 por soldado y ha asistido en el servicio de Su Majestad con mucho crédito»³⁵. Al joven Juan de Castaños, que contaba quince años, le esperaba una dilatada carrera al servicio de la Monarquía.

Para seguir la trayectoria militar del almirante nos valdremos principalmente de su relación de méritos, impresa en 1678³⁶. En ella, además de los propios registraba los de su hermano el capitán de mar y guerra Martín de Castaños, de cuyos servicios se presentaba como heredero. La memoria de méritos del almirante venía refrendada por las recomendaciones del duque de Ciudad Real, de don Martín Carlos de Mencos, de don Antonio de Oquendo y de don Francisco de Mesía, bajo el mando de los cuales había servido. Su

(34) AHN, Caballeros Santiago, ff. 59v-78v.

(35) *Ibidem*, f. 4r.

(36) Archivo del Marqués de Vargas (AMV), Mayorazgos de la familia Barrenechea de Bilbao 2638, leg. 35, n° 914, 29/11/1678 (en adelante, AMV, Mayorazgos).

hermano menor tenía certificados nada más y nada menos que de don Juan José de Austria, del general Francisco Díaz Pimienta, de don Martín Carlos de Mencos, de don Pedro de Medrano³⁷ y de don Luis de Oyanguren. Más allá de la simple enumeración de acciones de combate y batallas, las «relaciones de méritos», al cruzarlas con otras fuentes, amén de compararlas con otras relaciones coetáneas, pueden aportarnos mucha más información de lo que puede parecer en un principio. La confrontación de varias de ellas nos indica los vínculos que pudieron tener los diferentes militares en las operaciones navales, información que rara vez aparece expresada de forma explícita, excepto cuando se mencionan las «recomendaciones». Esas relaciones dejan entrever muy a menudo la influencia del paisanaje en las armadas, un factor especialmente relevante en el caso de los vascos³⁸. Así, tras examinar la relación de méritos de Juan de Azcue –uno de los testigos de las pruebas de caballero de Santiago del almirante–, comprobamos cómo había servido bajo las órdenes de Martín de Castaños, quien, junto a Juan Bautista de Lazcano, certificaba su valor y buen hacer en la batalla de Orbetello (1646)³⁹.

Las relaciones de méritos del siglo XVII no eran precisas y detalladas hojas de servicios, sino más bien documentos de carácter narrativo en los que se destacaban los años de servicio y los hechos más notables de la carrera militar, con objeto de pedir alguna merced. La ausencia de detalles suele afectar especialmente a los primeros años, por lo que muy a menudo resulta dificultoso desentrañar cuáles fueron los pasos iniciales de la vida castrense de los marinos. Sin embargo, la fecha en que Castaños partió de Baracaldo coincide con la puesta en marcha de la estrategia de la Corte consistente en rearmar navalmente el Cantábrico, de manera que no sería extraño que el joven Juan de Castaños se enrolara en la recién creada Escuadra de Vizcaya, bajo el mando de Martín de Vallecilla y Alonso de Mújica y Butrón⁴⁰. Juan de Castaños salió de Baracaldo para servir en las armadas en compañía de un paisano suyo, el capitán Juan de Urcullu, de veinticuatro años a la sazón⁴¹. Desconocemos las circunstancias del capitán Urcullu, pero lo más probable es que

(37) Sobre la pintoresca trayectoria de este marino, véase TÉLLEZ ALARCIA, Diego: «De paje del rey a corsario: don Pedro Velaz de Medrano, I marqués de Tabuerniga (1603-1659)», *Boletín de la AFEHC* (Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica), núm. 58, 2013.

(38) Sin ir más lejos, un breve vistazo a la nómina de oficiales presentes en la galera patrona de Juan Andrea Doria en la batalla de Lepanto ilustra este hecho. Comandada por el guipuzcoano Francisco de Ibarra, la galera contaba entre la gente de cabo con Diego de Ibarra (su hijo), el capitán Diego Ortiz de Urizar, el capitán «Vaso Caval» (Basozabal), Diego de Arana, y los alféreces Martín Ruiz de Galarza y Juan Ruiz de Ezquidi. Todos ellos eran vascos. Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España (CODAIN) III, *Carta de Francisco Ibarra Felipe II enviándole relación de toda la gente que iba en la armada de S.M., de la manera como se hizo su embarcación repartimiento*, 16/9/1571, p. 211.

(39) Archivo General de Indias (AGI), Indiferente 124, nº 61, 28/8/1673.

(40) AGS, Consejo de Guerra XI, 177, L.834, L.835, 1618; Consejo de Guerra XI, 177, L.884, 1622.

(41) AHN, Caballeros Santiago, f. 25v.

ambos fueran a servir con el objetivo de alcanzar plazas de oficiales, pues uno y otro sabían escribir, requisito indispensable para ejercer el puesto de capitán⁴². Desde el momento en que se enroló como grumete hasta que presentó sus servicios el 29 de noviembre de 1678 en la Junta de Guerra de Mar, había servido a la Corona cincuenta y cinco años, un mes y diecisiete días⁴³. En las siguientes líneas recorreremos su trayectoria militar y el modo a través del cual ascendió hasta la almirantía, que le valió la entrada en la Orden de Santiago.

Como otros altos mandos navales del Norte, Juan de Castaños comenzó su carrera desde lo más bajo, con plaza de grumete, el 10 de julio de 1622. La ambigua condición en el estamento privilegiado de los vascos permitía comenzar en empleos inferiores y llegar hasta los puestos más altos del escalafón militar⁴⁴. El ascenso de Castaños hasta la oficialidad se produjo en menos de una década, tras escalar de grumete a capitán de infantería de naciones, habiendo pasado por marinero, guardián y contramaestre. En esos años de formación como marino participó en algunas de las operaciones navales más sonadas, donde pudo demostrar su arrojo «en diferentes ocasiones de pelear». Estuvo presente en la armada de Tomás de Larraspu-ru que en 1623 fue a la Punta de Araya. Sabemos que en aquella expedición para defender las salinas de esta península iba como almirante Alonso de Mújica y Butrón⁴⁵, el almirante de Vizcaya, por lo que nuestra hipótesis de que Castaños comenzara sus servicios en la Escuadra de Vizcaya se refuerza. En 1625, el joven Castaños estuvo presente en la recuperación de Salvador de Bahía. En aquella ocasión, en la que se reunieron varias escuadras en Cádiz y en Lisboa⁴⁶, como la de Vizcaya, participó la flor y nata de los marinos hispánicos, así como muchos jóvenes soldados, marineros e hidalgos que en el futuro pasarían a mandar las armadas de la Monarquía⁴⁷. Entre ellos encontramos algunos de los que acabarían compartiendo carrera con Juan de Castaños, como el capitán de infantería Martín Carlos de Mencos⁴⁸.

(42) PAZZIS PI CORRALES, M. de: «Los tercios en el mar», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos V*, 2006, p. 105.

(43) AMV, Mayorazgos, doc. cit.

(44) Tal sería el caso también del almirante vizcaíno Mateo de Laya. Véase FERNÁNDEZ DURO, C., y SALAS, F.J. de: *Mateo de Laya. Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del Ilmo. Sr. D. Cesáreo Fernández Duro, el día 13 de marzo de 1881. Contestación del académico de número D. F. Javier de Salas*, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C.^{ía}, Madrid, 1881.

(45) CÉSPEDES Y MENESES, G. de: *Historia de don Felipe III. Rey de las Españas*, Sebastián de Cormellas, Barcelona, 1634, p. 164.

(46) Entre ellas la de Nápoles, en la que navegaría Castaños años después.

(47) CODOIN LV, *Compendio historial de la jornada del Brasil y sucesos della, por don Juan de Valencia y Guzmán*, 1626, pp. 82-110.

(48) TAMAYO DE VARGAS, T.: *Restauración de la ciudad del Salvador, i Baía de Todos-Santos, en la Provincia del Brasil. Por las armas de don Philippe IV. El Grande, Rei Cathólico de las Españas i Indias, &c. (...) Por la viuda de Alonso Martín*, Madrid, 1628, pp. 67-74.

La relación de méritos refiere que fue capitán de infantería de naciones y posteriormente capitán reformado, por lo que es muy probable que capitaneara una compañía de infantería irlandesa durante la recuperación, en 1629, de las islas de San Cristóbal y Las Nieves, donde sabemos que participó tras la campaña de Salvador de Bahía. Esto explicaría además que se le reformara tras la campaña, pues sabemos que las compañías irlandesas en la Armada del Mar Océano fueron unidades excesivamente fogueadas, tal y como demostró Eduardo de Mesa⁴⁹. En 1632 y 1634 también navegó en la Carrera, esta vez como capitán de infantería española, suponemos que de nuevo bajo el mando de Oquendo y Mújica⁵⁰. Para entonces, su hermano Martín ya había entrado en el servicio, con plaza de paje y grumete del navío *Delfín*.

En 1635 salió la armada napolitana para conducir infantería al norte de Italia⁵¹, para lo cual el virrey, el conde de Monterrey, le dio patente de capitán de mar y guerra de la almiranta de Nápoles. En 1639 se le hizo merced de la capitania de mar y guerra de la almiranta de la escuadra de San José, y posteriormente de almirante de ella. Esta escuadra, contratada por asiento con el hombre de negocios portugués Alfonso Cardoso, sería una de las que formaron parte de la armada de Oquendo en la batalla de las Dunas. Castaños, a pesar de ser almirante de la mencionada escuadra, embarcó en la capitana de Oquendo, en la que se halló durante toda la batalla. En ocasiones como esta era usual que el general de la armada llamara a algunos de los cabos de mayor confianza para que embarcaran en su nave, nombrando sustitutos para mandar sus respectivas escuadras. Es lo que hizo Oquendo en aquella ocasión con el general de la Escuadra de Dunkerque, el navarro Miguel de Horna, y con el almirante baracaldés⁵². Su hermano Martín también se halló en la batalla, seguramente en la fragata dunkerquesa *San José*⁵³, como capitán de mar y guerra⁵⁴. Otra muestra de la confianza que tenía Oquendo en el almirante Castaños la observamos cuando, tras el brutal combate del 21 de octubre y la arribada a puerto⁵⁵, le encomendó la misión de llevar la infantería desembarcada en Mardyck a Cassel y Le Câtelet. El transporte de infantería fue una tarea que se le enco-

(49) MESA GALLEGU, E. de: «Soldados de “naciones” para la Armada del Mar Océano: las compañías irlandesas de los tercios embarcados, 1603-1639», *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 24, 2015, 259-287.

(50) FRANCIS LANG, M.: *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710): despacho, azogue, comercio*, Muñoz Moya, Sevilla, 1998, pp. 121-122.

(51) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón IV*, Museo Naval, Madrid, 1973, p. 151.

(52) COSTA QUINTELLA, Ignacio da: *Annões da Marinha Portuguesa II*, Academia Real das Sciencias, Lisboa, 1840, pp. 339-342.

(53) FERNÁNDEZ DURO: ob. cit., p. 226.

(54) «Capitán de Mar y Guerra de una tartana y patache, el bajel *San Joseph* (...) señalándose con especial valor (...) en las tres del Canal y Dunas de Inglaterra, que tuvo el Almirante General Don Antonio de Oquendo el año de 1639», se dice en su relación de servicios. El capitán Castaños seguiría gobernando fragatas de Dunkerque en lo sucesivo.

(55) La nave llegó a Mardyck con 1.700 impactos de bala y, según el almirante Feijoo, «milagrosamente, porque con cinco bombas no podían sacar el agua». FERNÁNDEZ DURO: ob. cit., p. 234.

mendó reiteradas veces: a Italia en 1635, a las plazas flamencas en 1639 y a Portugal con el estallido de la rebelión bragancista. Su servicio continuó ininterrumpidamente, sin recibir ningún permiso para volver a su tierra natal. En 1641 se hizo cargo de la almirantía de la escuadra comandada por el duque de Nájera y Maqueda, la misma que en agosto de aquel año rompió el bloqueo del almirante Sourdis a Tarragona en 1641⁵⁶. Al año siguiente recibiría su primer cargo de intendencia: capitán de la maestranza de la Armada del Mar Océano, que ejerció «con mucho crédito y aprobación». Se trató de un asunto crucial, pues se necesitaba aprestar a contrarreloj una escuadra para evitar que las armadas francesas del Mediterráneo y el Atlántico se unieran⁵⁷. La experiencia adquirida en aquella ocasión le sería de utilidad años después cuando desempeñe la superintendencia de galeones. Entre 1642 y 1647 su relación de servicios enmudece. Martín de Castaños, por el contrario, tuvo una gran actividad militar en esos años en el Mediterráneo occidental, donde estuvo presente, por ejemplo, en las batallas del cabo de Gata (1643), Orbetello (1646) y Nápoles (1647). En esta última, contra la Armada francesa, recibió un disparo de mosquete en la cara que se saldó con la pérdida de un ojo. Por ello, y por tomar en un combate en el cabo de Palos la urca *León Rojo* gracias a su «experiencia y conocimiento de la mar», el rey le hizo merced, en 1648, de 12 escudos de ventaja, «que es de las más escogidas y señaladas que hasta ahora se han concedido». Su hermano Juan, al que se le había encomendado el gobierno de un galeón de plata en 1647, no realizó el viaje, pues se encargó de aprestar y rescatar el galeón *San Salvador*, que había quedado varado al entrar en Cádiz.

Las nuevas formas de acceso al alto mando

En marzo de 1648 Felipe IV le nombró almirante de la flota que debía partir ese año a Nueva España. El nombramiento, empero, venía acompañado de una demanda pecuniaria por parte de la Corona. La concesión del cargo de almirante tenía que ir precedida por una fianza. Juan de Castaños, a través de un fiador⁵⁸, debía entregar 3.000 ducados de plata al fiscal de la Casa de Contratación «para seguridad de la cobranza de las condenaciones que se le hicieren en la visita que se le tomare del ejercicio de esta plaza»⁵⁹. Esta nueva fórmula, dispuesta por real cédula de 2 de enero de 1647⁶⁰, en poco tiempo

(56) AZNAR Y MARTÍNEZ, Daniel: «Una caída en desgracia naval: el arzobispo almirante Escoubleau de Sourdis y el fracaso del sitio de Tarragona, 1641», en G.^a HURTADO, M.-R., y otros (eds.): *El mar en los siglos modernos/O mar nos séculos modernos* II, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 2009, 87-99.

(57) FERNÁNDEZ DURO: ob. cit., p. 294.

(58) La mayoría de los marinos, antes de ejercer los principales empleos, no contaban con capacidad económica para afrontar ese tipo de demandas, por lo que recurrían a prestamistas, fiadores y otros hombres de negocios.

(59) AGI, Indiferente 456, L.A27, f. 234r-v, Madrid, 3/3/1648.

(60) La disposición es un fiel reflejo de lo habitual que era el fraude cometido por los mandos, que se aceptaba como algo normal.

adquiriría diversas formas, como el préstamo, lo que daría pie a la venalidad de los cargos de las flotas, como han puesto de relieve Andújar Castillo y Díaz Blanco⁶¹. Ese año, sin embargo, tampoco realizaría el viaje, debido a que el rey requirió sus servicios para el apresto de la Armada del Océano, que se estaba preparando para sofocar la revuelta de Nápoles, «anteponiendo con todo celo el servicio de Su Majestad a sus conveniencias». El ansiado mando en la Carrera de Indias y sus posibilidades de enriquecimiento no terminaban de llegar. Para la recepción de la flota de Nueva España se dispuso una pequeña flotilla de seis navíos que debía ser gobernada por Castaños. Sin embargo, este no pudo ir y nombró a un sustituto, excusándose por tener mala salud. Este tipo de justificaciones fueron con frecuencia alegadas por los mandos navales por diversas cuestiones, normalmente como una forma de resistencia al rey. Los marinos a menudo denunciaron su insatisfacción por unas recompensas que creían escasas a cambio del servicio en un medio –el mar– mucho más duro que el terrestre. La noticia del absentismo de Castaños no agradó a Felipe IV, quien convocó a la Junta de Guerra de Indias para debatir qué hacer con el almirante. El rey decidió encarcelarlo⁶², sin llegar a privarle de la «almirantía» de la Flota de Nueva España⁶³. Para ello mandó instrucciones al gobernador de Cádiz, el conde de Frigiliana, quien debía prender al almirante y encerrarlo en el castillo del Puntal⁶⁴. Juan de Castaños envió misivas al rey sobre la gravedad de su salud⁶⁵, y finalmente el monarca rectificó y le dejó libre tras dos meses en prisión⁶⁶. Bien sabido era que al Rey Planeta no le temblaba el pulso a la hora de encarcelar a sus marinos por faltas en el servicio. Generales de la talla de Oquendo⁶⁷ o Fadrique de Toledo fueron encarcela-

(61) ANDÚJAR CASTILLO: «Los generales y almirantes...»; DÍAZ BLANCO: art. cit.

(62) «... por la desatención con que obró el dicho Juan Castaño en excusarse de ir a ocasión tan de mi servicio le admitáis que he extrañado mucho ver que por causa tan leve se excusase de ir a ella cuando debía menospreciar otras de mayor peso y consideración que el mérito que podía causar hallarse en la dicha ocasión». A Felipe IV, la salud de su almirante le parecía una nimiedad comparada con la seguridad de la plata mexicana. AGI, Indiferente 436, L.14, ff. 154v-155v, Madrid, 12/9/1648.

(63) «... aunque por la inobediencia y poca atención con que (*sic*) ha obrado se le debía quitar la merced que le tengo hecha de la primer almirantía de la flota de Nova España por mi acostumbrada grandeza suspendo el hacer ahora esta demostración con él si bien tendré memoria del modo con que ha procedido para las ocasiones que adelante pudiesen ofrecerse y porque no se quede sin castigo exceso de esta calidad por la mala consecuencia que se seguiría». *Ibidem*.

(64) *Ibidem*.

(65) «... por su parte se me ha representado que la causa de haberse excusado (*sic*) de ir a la dicha ocasión había sido por la falta grande de salud con que se hallaba y porque de conocido ponía en riesgo su vida como lo acreditaban algunas declaraciones de médicos y me suplica le haga merced de mandarle alzar la dicha prisión dándole por libre de ella pues de su parte no había tenido culpa ni delito y habiéndose visto en mi Junta de Guerra de Indias con atención a los servicios del dicho capitán Juan Castaños lo he tenido por bien». AGI, Indiferente 436, L.14, ff. 217v-218r, San Lorenzo de El Escorial, 1/11/1648.

(66) *Ibidem*.

(67) ARZAMENDI, Ignacio de: *El Almirante D. Antonio de Oquendo* (ed. y pról. de J.I. Tellechea Idígoras), Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1981, p. 210.

dos también, este último al pedir un permiso y ausentarse del servicio más de lo permitido, por lo cual terminó sus días en prisión⁶⁸.

En 1650 se le volvió a nombrar almirante de la Flota de Nueva España, con un sueldo de 100 ducados al mes. En esta ocasión, además de los 3.000 ducados de fianza entregados la primera vez que se le dio el cargo, se le exigía un empréstito de 4.000. A ello había que añadir 90.000 maravedíes que pagó el almirante por la media anata, habiéndose estimado el viaje en ocho meses⁶⁹. Al año siguiente se le volvería a nombrar almirante sin necesidad de dejar una nueva fianza, mientras que el general de la flota, Luis Fernández de Córdoba, debía entregar una de 4.000 ducados⁷⁰. A mediados del seiscientos ya no bastaba tener una brillante hoja de servicios para ejercer el alto mando de las unidades navales.

El 31 de marzo de 1653, tras haber sido reelegido almirante de la Flota, se le volvía a apresar por eludir el desembolso de 60.000 pesos a la Casa de Contratación. Pese a ello, se le liberó a cambio del pago de una fianza, para que no se retrasara la salida⁷¹. A despecho de las medidas tomadas por la Corona, la persistencia del fraude era tan patente como la dependencia de estos marinos por parte del monarca. La reciente estancia en prisión no parece que disuadiera al almirante Castaños, quien persistió en su actitud de aprovechar el cargo para obtener beneficios a toda costa, recurriendo a métodos ilícitos, pues en la visita que se le hizo a la vuelta del viaje fue condenado a pagar 20.300 reales de plata⁷². Lo interesante del caso es quién pagó la multa, actuando como fiador de Castaños⁷³: el maestre –y futuro almirante– Francisco Martínez de Granada, un mercader sevillano que había navegado como maestre de plata precisamente en la almiranta de la Flota, y que también fue condenado⁷⁴. Esto es muy revelador de las relaciones establecidas entre los mandos y los oficiales y mercaderes de las flotas, en concreto entre el maestre de plata y el almirante, sobre lo que ya alertó Andújar Castillo⁷⁵. Ni el fraude ni las detenciones hacían mella en la reputación del vizcaíno. El monarca, sabedor del buen hacer en la mar y del arrojo del almirante, no podía dejar de contar con él para mantener las conexiones del imperio atlántico.

En 1654 el monarca le concedía de nuevo el cargo de almirante, esta vez de Tierra Firme, a cambio de un préstamo de 25.000 pesos de a ocho reales de plata. El precio de la almirantía se había multiplicado por seis en cuatro años. La fórmula de la fianza había desaparecido para dejar paso al empréstito, que se había convertido en la nueva forma en la provisión de mandos navales. Tal y como apuntaba Felipe IV, se procedía «según y con las calidades y forma

(68) FERNÁNDEZ DURO: ob. cit., pp. 141-143.

(69) AGI, Indiferente 456, L.A28, ff. 211r-213v, El Pardo, 30/1/1650.

(70) *Ibidem*, L. A29, f. 77r, Madrid, 6/3/1651.

(71) AHN, Códices, L.752, f. 646.

(72) AGI, Indiferente 438, L.18, f. 38v, Madrid, 6/4/1655.

(73) *Ibidem*., ff. 51v-52v, Madrid, 11/05/1655.

(74) *Ib.*, f. 49r-v, Madrid, 30/4/1655; AGI, Indiferente 130, N.55, Madrid, 22/8/1684.

(75) ANDÚJAR CASTILLO: «Los generales y almirantes...».

que se ha hecho en los años antecedentes con los demás cabos de galeones». La devolución del préstamo, que quedaba fijado con un interés del 8 por 100, se realizaba por un procedimiento bien descrito por Andújar Castillo⁷⁶. La ventaja para el almirante en este arreglo es que se libraba de la visita de los jueces de la Casa de Contratación. En esta ocasión, además, sabemos que, para dar el empréstito, el almirante recurrió a uno de los grandes financieros del momento: el hombre de negocios y proveedor de armadas Domingo Herrera de la Concha⁷⁷, quien le dio una carta de pago en octubre de aquel año⁷⁸.

El verano de 1655, la Marina inglesa, mandada por Robert Blake, intentaría capturar la Flota de Indias. La noticia de la pérdida de Jamaica no había llegado a España cuando se mandó aprestar la armada para recoger a la Flota en el cabo de San Vicente, como de costumbre. Jerónimo de Barrionuevo da noticia de ello, manifestando poca confianza en los mandos de aquella armada: «Va por General Pablo de Contreras, sobrino de D. Antonio, del Consejo Real, que hasta esto puede el favor, y por Almirante un tal Castaño. Plegue a Dios no lo erremos como lo demás, en lugar de querer acertallo». En la armada iba como capitán de una fragata su hermano Martín de Castaños. La opinión del granadino, empero, cambiaría a tenor de los hechos. El 21 de agosto, las dos armadas se avistaron, y cinco días después trabaron combate, asombrando a los españoles la «gran destreza en el marinaje» de los ingleses. Barrionuevo relata cómo «el almirante Castaño con 14 navíos se había entrado en medio del enemigo con aquella bizarría española que tenemos». Unos días más tarde, el vizcaíno consiguió sobrevivir a un encontronazo con los ingleses demostrando gran temple. La armada española avistó siete velas inglesas durante la puesta de sol. Castaños, en solitario con su galeón, salió a reconocer la escuadra inglesa al amparo de la noche, con la mala fortuna de amanecer en medio de la formación enemiga. «Cogiéronle en medio, creyendo hacerlo a manos; y aunque hizo lo que pudo, le maltrataron grandemente, haciendo no poco de írseles, sin pensar»⁷⁹. A aquellas alturas, el almirante debía de contar con una sangre fría singular. Rara vez se tiene en cuenta el impacto psicológico que podía producir un combate naval. La conmoción de los oficiales, que debían permanecer impasibles, de pie en el alcázar de la nave, en medio de una lluvia de balas y astillas, es algo difícil de rastrear en las fuentes, pero que con seguridad influyó en quienes vivieron tales situaciones, por mucho que se pensara que la valentía era algo congénito en la sangre de los *bellatores*. Imaginemos el estremecimiento sentido por Castaños en la capitana de Oquendo el 21 de octubre de 1639. Aquel día, la artillería holan-

(76) *Ibidem*, p. 271.

(77) SOLANA, M.: «Don Domingo Herrera de la Concha y Miera, señor de la Villa de Villasana», en *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*, Banco de Santander, Santander, 1957, 672-681.

(78) AGI, Panamá 238, L.17, ff. 186v-188v, Madrid, 29/11/1654.

(79) BARRIONUEVO, J.: *Avisos (1654-1658)* II, M. Tello, Madrid, 1892, 27-127.

Ascenso militar de Juan de Castaños Beisagasti		
Año	Plaza	Unidad naval
1622-1635	Grumete	Armada de la Guardia de la Carrera de Indias y Armada del Mar Océano
	Marinero	
	Guardián	
	Contramaestre	
	Capitán de infantería de naciones	
	Capitán reformado	
	Capitán de infantería española	
1636	Capitán de mar y guerra	Armada de Nápoles (almiranta)
1637-1638	Gobernador	Armada del Mar Océano (capitana)
1639-1640	Capitán de mar y guerra	Escuadra de San José (almiranta)
	Gobernador y Almirante	
1641	Almirante	Armada del Mar Océano (general duque de Maqueda)
1642	Capitán de Maestranza	
1648	Almirante	Flota de Nueva España
1650		
1651		
1653		
1654		Galeones de Tierra Firme
1655		Armada del Mar Océano (general Pablo de Contreras)
1658		Galeones de Tierra Firme
1674		Armada del Mar Océano (honorífico)

Tabla del ascenso militar del almirante. Elaboración propia. (Fuente: la relación de méritos y servicios citada en el texto, AMV)

desa, mediante «guerra galana», se cobró, entre la oficialidad, el ojo del almirante Horna –presente en el mismo galeón que Castaños–, las cabezas del almirante Ulajani y el capitán Anciondo –embarcado con Hoces–, un brazo y una pierna del general Hoces y la vida del general Guadalupe⁸⁰. El único testimonio que tenemos del carácter del almirante es el que ofreció, durante las pruebas de caballero, Juan de Larrea, quien a la pregunta de si el almirante había sido retado contestó «que al pretendiente lo tiene por un caballero muy alentado y brioso y tiene por cierto que si hubiera sido retado cumplirá con las obligaciones de su sangre»⁸¹.

En 1658, investido una vez más como almirante, navegaría por última vez a las Indias, bajo el mando de su colega y amigo Juan de Echeverri. A la vuelta, tras una llegada inusual a Santander, gobernó el convoy hasta conducirlo a

(80) FERNÁNDEZ DURO: ob. cit., pp. 233-409.

(81) AHN, Caballeros Santiago, f. 4r.

Cádiz. Después de haber cruzado el Atlántico dieciocho veces y de combatir en multitud de ocasiones a los enemigos del rey, el almirante regresaría a su tierra natal.

Las pruebas para la concesión del hábito de Santiago

A mediados de 1656, el almirante pidió ingresar en la Orden de Santiago. Los dos agentes encargados de realizar las averiguaciones llegaron a Baracaldo el 25 de septiembre y terminaron las probanzas el 30 de octubre, tiempo en el cual examinaron a 101 testigos en Baracaldo, Galdames, Portugalete, Bilbao y Ezquioga. Para entonces, en toda la zona circundante a su valle natal y la ría del Nervión se tenía noticia del tal «almirante Castaños»⁸². Más allá de las diez preguntas del interrogatorio, realizadas religiosamente a los primeros testigos, que entre otras cosas afirmaron que el almirante sabía montar a caballo⁸³, las averiguaciones se centraron enseguida exclusivamente en el origen y las ocupaciones de sus antepasados, y más concretamente en el oficio de su padre. La alarma saltó al examinar al tercer testigo, Domingo Castaños, quien dijo no tener parentesco con el pretendiente y afirmó

«que el padre del pretendiente asistía en las herrerías de Hernando de Aranguren y de Pedro de Salazar cuyo hijo es Ramón de Salazar que vive en la villa de Portugalete, al trabajo de hacer hierro en dichas herrerías y le pagaban su salario como a los demás compañeros que asistían en dichas herrerías. (...) habrá como treinta años que le conoció asistir en dicho ejercicio del sacar hierro»⁸⁴.

El declarante, empero, justificaba dicha ocupación con un argumento recurrente en las provincias vascas y que se había alegado reiteradas veces en los expedientes de varios de los generales y almirantes vascos, como Miguel de Oquendo⁸⁵ o Antonio de Aliri⁸⁶: «En este valle por la cortedad de la tierra y ser las haciendas tan limitadas no se tiene por ejercicio indecente». En adelante, los testigos fueron preguntados por la estimación en que se tenía dicho oficio, a lo cual la mayoría contestaba que «muchos que lo han ejercido han sido admitidos para los oficios honoríficos de la república sin que haya sido estorbo para nada». El propio Juan de Castaños padre había sido

(82) En las sociedades del Antiguo Régimen, el oficio acompañaba con frecuencia al nombre del individuo, confiriendo un prestigio extra a su portador en caso de ser un oficio honroso, como un alto cargo militar. La vecina de Baracaldo María López, por ejemplo, dijo que «conoció muy muchacho al pretendiente que hoy llaman el almirante Castaños». *Ibíd.*, f. 44r.

(83) *Ib.*, ff. 2r-44r.

(84) *Ib.*, f. 5r.

(85) TELLECHEA IDÍGORAS, J.I.: *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1988, p. 113.

(86) UHAGÓN, F.R. de: «El almirante don Antonio de Aliri en la Orden de Calatrava», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 48, 1906, p. 320.

regidor, como la mayoría de los testigos aducían, «como hombre principal y noble»⁸⁷. Un buen ejemplo de la consideración y el concepto de oficio vil o mecánico que tenían los vizcaínos nos lo da el declarante Pedro de Loizaga, quien sin aparente contradicción atestiguaba

«que no ha visto, oído, ni entendido que (...) ejerciesen oficio vil ni mecánico, que en lo que vio ocupado a Joan Castaños padre del pretendiente algunos años fue en asistir en las herrerías trabajando en ellas en labrar fierro, mas que esta ocupación no tiene por baja ni menos decente porque los que se ocupan en este género de trabajo no son herreros de mandil ni necesitan de examen, sino que labran el fierro y los pagan su jornal, mas esto no embaraza en esta tierra para gozar los oficios honoríficos de ella como obstan los oficios de herrador, herrero y otros de esta calidad»⁸⁸.

La mayoría de los testigos de Baracaldo, empero, decían haber visto vivir al padre del almirante de administrar su hacienda⁸⁹, y cuando eran preguntados por la estimación en que se tenía el oficio de asistir en herrerías, prácticamente la totalidad respondía con el argumento del mandil y el examen. Esto provocó que el proceso se alargara, pues los agentes del Consejo de Órdenes tuvieron que consultar a un gran número de testigos, con tal de averiguar si las noticias del padre se debían a un bulo infundado por la animadversión⁹⁰, o se trataba de la verdad. Los propios declarantes que afirmaban saber que el padre trabajaba en herrerías no se ponían de acuerdo sobre el papel que desempeñaba. Unos decían que era «*aroça* o macero en nombre castellano», o «hundi-dor», mientras que otros indicaban que invertía en las herrerías proporcionando carbón de su hacienda a cambio de una cantidad de hierro labrado, sin llegar a trabajar con sus manos en el proceso⁹¹. Sin embargo, Antonio de Aranguren, dueño de la herrería de Hernando de Aranguren, confirmaba que el padre del almirante había asistido «al sacar fierro pagándole su salario habiendo entendido ser su ocupación aquella». La declaración quedó demostrada cuando exhibió a los agentes un libro de la herrería de su padre en el que figuraba que, en 1616, a Juan de Castaños le habían sido descontados ocho reales de una deuda por haber trabajado como fundidor en la herrería. Otros testigos dueños de herrerías también confirmaban que el padre del almirante había

(87) AHN, Caballeros Santiago, ff. 5r-12r.

(88) *Ibidem*, f. 10r.

(89) «... que consistía en sembrar trigo y maíz y en labrar algunos frutales que es lo que hay en este valle».

(90) Bernabé de Larrazábal sostenía que, si alguno acusaba al padre del almirante de tener oficio mecánico, «no puede fundar eso sino en alguna pasión». *Ibidem*, f. 32r.

(91) Tal era su oficio en opinión de Martín de Estrada: «El dicho Juan Castaños tenía parrales y arboledas de que sacaba carbón con los criados de su casa y lo llevaba a las herrerías y con los dineros de ellas mediante oficiales labraban hierro a medias con los dichos dueños de las herrerías sin que (...) por su persona obrase nada sino atendía al ver sacar el hierro y tomar la parte que le tocaba». Antonio de Arteaga decía en cambio que se dedicaba a comprar vena para que se la convirtieran en hierro labrado con el que comerciar. El capitán Urcullu refería que aquella tarea la realizaban sus criados, añadiendo que asistir en herrerías no era trabajo mecánico, sino «arte de ingenio y liberal». *Ibidem*, ff. 11r-25r.

trabajado en varias de ellas. Pedro Ramón de Salazar, dueño de una, decía que los que asisten «se llaman herreros y que su ocupación no está tenida por mecánica, sino un oficio que lo ejercen muchos hidalgos pobres porque no se ponen abantal ni se examinan». Los agentes, ante la disparidad de las declaraciones, decidieron ver «ocularmente» cómo se trabajaba en una herrería, donde descubrieron que los asistentes usaban unas tenazas para sacar el hierro y colocarlo en el mazo, y que el hecho de que no llevaran mandil se debía al extremo calor, que les obligaba a estar en camisa⁹².

Los minuciosos averiguadores quisieron entonces recurrir a personas de autoridad y crédito, es decir a caballeros de hábito, por lo que fueron a Bilbao, donde residían varios. En este punto se aprecia cómo las noticias corrían como la pólvora, pues el caballero de Santiago Francisco de Serralta decía no conocer al almirante ni a sus ascendientes, pero «por lo que ha entendido de pocos días a esta parte es que el dicho padre del pretendiente había asistido en herrería del valle, mas no puede decir con distinción en cuál, y a quien se lo oyó fue a Ramón de Salazar vecino de Portugaleta». En alguna tertulia, el ferrón portugalujo había hablado sobre la visita recibida por parte de los hombres del Consejo para averiguar las calidades del almirante, ante los cuales había manifestado su opinión, que se había extendido entre los prohombres bilbaínos. El 22 de octubre, Antonio de Belagua Mújica decía haber escuchado, «habrá como veinte días», que el padre del almirante había asistido en herrerías. Pese a ello, algunos declarantes defendían la calidad del pretendiente al Hábito. Advenedizos como él querían defender a un hidalgo que pretendía entrar en su mismo círculo, porque con ello estaban defendiendo la propia condición del grupo⁹³. De este modo, el caballero de Santiago don Diego de Arana, quien conocía de trato y comunicación al almirante, decía que en Baracaldo

«se hablaba del pretendiente que era hijo de un casero muy honrado el cual vivía de beneficiar su casería como los demás vecinos de dicha anteiglesia y que de los montes de su casería [sacaba carbón y lo] llevaba a que hundiesen en las herrerías [como] hacen los demás caballeros e hijosdalgo de este señorío de Vizcaya y estos tales se llaman aguacheros (...) que si le hubieren imputado al padre del pretendiente haber asistido en ferrerías labrando fierro que se engañan, y es por la distancia del tiempo haber equivocado y confundido la ocupación de aguachero con hundidor o tirador de ferrería».

Y, por si acaso, apostillaba, haciendo evidente la realidad:

(92) *Ib.*, ff. 11r-46v.

(93) Así salió en su defensa el caballero santiaguista y veedor de armadas y fábricas del señorío de Vizcaya Antonio de Irazagorria y Butrón, arguyendo «que en esta tierra todo lo que toca al hundir fierro con ingenio de agua no se tiene por ocupación mecánica respecto ser la substancia principal de la tierra y sin esta labranza no se podría conservar Vizcaya». *Ib.*, ff. 65v-67v.

«... y caso negado que la hubiese ejercido no lo tiene por ocupación mecánica, sino por un ejercicio de hombre pobre y decente, sin que en su estimación le pueda embarazar a su hijo para obtener lo que pretende, y que si fuera informante, como lo ha sido en muchas ocasiones, no hubiera hecho reparo en este punto»⁹⁴.

El conde de Lences, don Pedro de Villela, paisano, lo defendió igualmente con determinación, alegando «que el ejercicio de la fundición de fierro es tan común y de tanta necesidad y estimación que en él se emplean y ejercitan muchos hijosdalgo nobles sin género de escrúpulo ni reparo (...) porque esto corre en Vizcaya al género que en Castilla el beneficio de labrar las tierras». Rotundamente, concluía su testimonio con un «puede entrar en la orden porque no es oficio mecánico»⁹⁵.

Concluidas las declaraciones en Bilbao, las pruebas pasaron a Ezquioga, en el corazón de Guipúzcoa, donde los hombres del Consejo necesitaron un intérprete⁹⁶. Frente a lo que pudiera esperarse, en un lugar mucho más alejado de la costa como Ezquioga conocían mejor el oficio del almirante (de galeones) que en su tierra natal, donde la mayoría creía que Castaños asistía «en las galeras». Precisamente en aquella montañosa localidad, varios declarantes conocían personalmente al almirante, pues eran marinos. Recordemos que el general Juan de Echeverri y sus hermanos, naturales de San Sebastián, descendían del solar de Echeverri, sito en Ezquioga. No en vano, el general Juan Domingo de Echeverri fue alcalde electo de Ezquioga⁹⁷. Si en Baracaldo declararon dos marinos⁹⁸, en Ezquioga lo harían otros dos: el capitán de mar y guerra Domingo de Aramburu, de cincuenta años, que conocía al almirante por haberlo visto en Cádiz⁹⁹, y Juan de Azcue, futuro capitán, comerciante y contrabandista azpeitiarra. Este interesante individuo, que participó en la represión de la revuelta napolitana, declaró conocer al almirante por haberlo visto en la armada que asistió en Burdeos y en el puerto de Pasajes¹⁰⁰, es decir, la que, dirigida por el marqués de Santa Cruz, atacó a la armada francesa en Burdeos en 1653, en apoyo de la Fronda¹⁰¹. No obstante, pensamos que el declarante se confundió con su hermano, pues el almirante se hallaba navegando de regreso de La Habana cuando se produjo el ataque a Burdeos. Donde sí coincidieron es en la armada que se aprestó en 1655, en la que iban

(94) Ib., f. 66v.

(95) Ib., f. 68r-v.

(96) «... por cuanto en esta provincia de Guipúzcoa se hallan muchos hombres que no entienden la lengua castellana nos pareció elegir por intérprete a don Gabriel de Izaguirre rector de la anteiglesia de San Miguel». Ib., f. 71v.

(97) Véase n. 30.

(98) El capitán Urcullu y Domingo Sorrosgoiti. Este último, nacido en 1580, decía conocer muy bien al almirante por haber navegado con él. AHN, Caballeros Santiago, f. 18v.

(99) El capitán Aramburu es un personaje sobre el que disponemos de abundantes datos.

(100) Ibídem, ff. 75r-77v.

(101) AMIGO, L.: «Un nuevo escenario de la guerra con Francia. La intervención española en la Fronda (1648-1653)», *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 41, núm. 1, 2019, 153-188.

(102) AGI, Indiferente 124, N.61, Madrid, 28/8/1673.

los hermanos Castaños. En aquella ocasión, embarcado como soldado, se nombró a Azcue cabo de presa de un navío francés¹⁰².

Finalmente, terminados los informes y llevados a Madrid, el Consejo de Órdenes consideró que el almirante era merecedor del Hábito: por «los señalados servicios de este soldado propone a Vuestra Majestad siendo servido se escriba la carta al embajador de Roma en la forma ordinaria para que Su Santidad dispense este defecto». El rey le comunicó el encargo al embajador en Roma, quien el 12 de mayo de 1657 remitía al monarca la dispensa papal¹⁰³. El hijo de un carbonero había entrado en la Orden de Santiago por sus servicios en el mar.

Retorno al Cantábrico

El almirante, «por las heridas y trabajos padecidos», se retiró a Vizcaya en 1660. Habían pasado cuarenta y un años desde su última estancia en el río. En ausencia del almirante, la residencia familiar y sus haciendas habían sido administradas por su hermana Inés, como era habitual¹⁰⁴. Inés, en connivencia con el almirante, había reformado la casa de Gorostiza. El rápido ascenso social experimentado por estas familias al servicio del rey obligaba a realizar mejoras. Con tal de aproximarse a la élite dominante, los marinos, atendiendo a su nuevo estatus, dedicaban parte de sus ingresos a la reforma de sus residencias o incluso a la edificación de otras nuevas. Era parte de la adquisición de los usos y de la imagen de la nobleza, entre la que aspiraban a integrarse. Si el almirante Urrutia construyó un palacio de nueva planta¹⁰⁵, la hermana del almirante Castaños, como Miguel de Oquendo¹⁰⁶, reedificó su viejo caserío, que se hallaba en un estado paupérrimo¹⁰⁷. No obstante, ni la casa ni sus sepulturas en las iglesias de San Vicente y Nuestra Señora de Bureña tenían escudos, «porque en la anteiglesia de este valle no se admitiera singularidad honorífica»¹⁰⁸.

A su regreso, el almirante se ocupó de un asunto de capital importancia: lograr un matrimonio ventajoso con el que garantizar su descendencia. El 29

(103) AHN, Caballeros Santiago, folios anexos al final.

(104) *Ibíd.*, f. 34r.

(105) VALLEDOR ARÓSTEGUI: *art. cit.*, p. 54.

(106) TELLECHEA IDÍGORAS: *ob. cit.*, p. 99.

(107) Cuando en 1656 interrogaron a Inés de Castaños, dijo que acababa de reedificar el caserío y que no tenía papeles ni testamentos de su familia porque la casa de Gorostiza estaba situada junto al río, que «en tiempo de su madre creció el río por haberse roto (sic) unas presas y entró tanta agua en la casa que se perdieron muchas alhajas y se acuerda de ver a su madre muy lastimada por oírle decir se habían perdido muchos papeles». La hacienda, que pertenecía al almirante, «cuando fue a servir a Su Majestad se la dejó a esta declarante (...) la cual consistía en dos casas castañales y tierras donde sembraban trigo y borona». La casa la había reedificado recientemente Inés. AHN, Caballeros Santiago, f. 47r-v.

(108) *Ibíd.*, ff. 5r-51v.

de abril de 1660, el almirante contraía matrimonio en la iglesia de Santa María de Begoña con María de Torga Arroyos y Leguizamón, patrona de Begoña, con la que pasó a residir en Bilbao. El matrimonio tendría un hijo en 1664 y una hija en 1668¹⁰⁹.

Los servicios a la Corona no habían concluido aún. Retirado del mar, el almirante iba a ser requerido para supervisar diversas construcciones navales que se hicieron en el Cantábrico. En 1661, el rey le mandó acudir a Pasajes para reconocer la capitana real que se hallaba surta a la espera de zarpar a Cádiz, y posteriormente pasó a Usurbil, en cuyos astilleros se estaba fabricando la escuadra de Miguel de Oquendo. En 1663 el rey lo nombró superintendente de la fabricación de los diez galeones del asiento de Grillo y Lomelín, «por la buena relación que tengo de vuestra persona y de la inteligencia con que os halláis de las materias de fábricas»¹¹⁰. En aquel cargo dio muestras de su profesionalidad al negarse a aceptar poner al frente de las obras al maestro Martín Azconebieta, «que en su vida ha fabricado un galeón», tal y como querían los asentistas italianos¹¹¹. Podemos imaginar el enorme capital relacional que necesitaba y que proporcionaba el ejercicio de ese tipo de cargos, con todas las posibilidades de negocio que brindaban. En aquel empleo supervisó la construcción de la capitana y la almiranta de la Flota de Nueva España, en los astilleros de Zorroza. Terminadas las obras, la peligrosa barra de Portugalete hizo encallar a la capitana, que quedó tumbada en la ría y que fue rescatada por el almirante «con su asistencia y disposición, mediante sus experiencias marítimas»¹¹². En los astilleros de Colindres dio las disposiciones necesarias para la construcción de los tres navíos que estaba fabricando don Pedro de Agüero, a la colocación de cuyas quillas asistió. Durante cuarenta días, el almirante supervisó el aparejo y pertrecho del galeón *San Bernardo* en la ría de Santoña. A mediados de la década de 1670 supervisó las obras de la capitana real construida en Basanoaga. En 1674, el viejo almirante, en atención a sus particulares y señalados servicios, recibió el título de almirante general de la Armada en Cantabria, y un año después, el de superintendente de las dependencias de la Armada en Cantabria¹¹³, cerrando así una carrera de más de medio siglo de servicio a la Corona.

Descendencia y legado

La adquisición de bienes y patronatos, así como la fundación del mayo-

(109) Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia (AHEB), Fondos Parroquiales, Santa María de Begoña, 1318/002-02, f. 249v 29/4/1660; 1317/001-01, ff. 15v-32v (8/12/1664 y 6/6/1668).

(110) AGI, Indiferente 439, L.22, ff. 40v-42v, Madrid, 30/08/1663.

(111) SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992, p. 96.

(112) AMV, Mayorazgos, doc. cit., f. 2r.

(113) *Ibíd.*

razgo y el testamento del almirante, son temas que escapan del objetivo del presente texto. El almirante, en sus últimos años, se integró en lo más granado de la sociedad bilbaína. Los hijos de Castaños y Tabora, Juan José Tomás y María Josefa, consiguieron matrimonios ventajosos. La descendencia del almirante logró escalar aún más socialmente a través del ejército borbónico, concretamente en las Guardias de Corps, como bien han estudiado Andújar Castillo¹¹⁴ y Guerrero Elecalde¹¹⁵. Sería la descendencia de María Josefa la que ascendería más espectacularmente por medio del servicio y el matrimonio, emparentando con la nobleza titulada. En cinco generaciones se pasó de un pobre hidalgo carbonero de Baracaldo a un grande de España gracias al almirante Castaños, quien con su carrera y sus premios colocó el pedestal sobre el que sus descendientes cimentarían su promoción social. Cinco generaciones después, don Manuel Fernando de Barrenechea y Castaños, en un memorial en el que pedía merced del hábito de Santiago, recordaba los méritos de sus ancestros el almirante Juan de Castaños y su hermano Martín¹¹⁶.

Consideraciones finales

La vida del almirante Castaños es una buena muestra del ascenso social de quienes lograron escalar empleos hasta los cargos supremos en las flotas y armadas del siglo XVII. Hemos visto lo que podía ser la estrategia familiar de estas élites. Como ya hemos referido, conjeturamos que el padre del almirante, un hombre con escasos recursos, que invertía e incluso asistía personalmente al trabajo de las herrerías para redondear sus ingresos económicos, envió a su primogénito a servir en las armadas. La creación de las armadas regionales, en las que los puestos de oficiales se reservaban teóricamente a los naturales, era una perfecta salida laboral, más aún teniendo en cuenta que en las primeras décadas del seiscientos se estaba produciendo un retroceso en la producción de hierro y en su consiguiente exportación. Los Salazar, de Portucalete, con los que colaboró Juan de Castaños padre, por ejemplo, son uno de los linajes que sufrieron la crisis ferrona, que los dejó fuera del comercio internacional¹¹⁷. El joven Castaños, con su estatus, su humilde pero útil educa-

(114) ANDÚJAR CASTILLO, Francisco: «De la periferia a la Corte: la integración de vascos y navarros en los cuerpos de élite del ejército borbónico», en PORRES MARIJUÁN, R., y REGUEIRA, I. (eds.): *La proyección de la Monarquía Hispánica en Europa. Política, Guerra y Diplomacia entre los siglos XVI y XVII*. Universidad del País Vasco, Bilbao, 2009, 175-196.

(115) GUERRERO ELECALDE, Rafael: *Las élites vascas y navarras en el gobierno de la Monarquía borbónica: redes sociales, carreras y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*, m.e., m.l., 2012.

(116) AMV, Mayorazgos 100, leg. 39, n. 9T, s.f.

(117) LLORENTE ARRIBAS, Elena: «La élite vizcaína en el imperio y el Atlántico. Movilidad social y modelos de carreras durante el siglo XVII», en ORTEGA DEL CERRO, P., e IRIGOYEN LÓPEZ, A. (eds.): *Profesiones, ciclos vitales y trayectorias familiares entre la continuidad y la transformación (ss. XVII-XX)*, Universidad de Murcia, 2019, p. 21.

ción, y la compañía de un capitán de mayor edad y amigo de la familia, tenía posibilidades de medrar en los galeones.

La trayectoria del almirante Castaños es suficientemente ilustrativa para determinar que la mediación de préstamos en su ascenso final en la Carrera de Indias no vino a suplir, en absoluto, una carencia de méritos y de experiencia militar. En este caso, la concesión de un préstamo a cambio del cargo de almirante de una flota se trató de un requisito más que tenía que satisfacer un marino de su talla. Tan solo revela las necesidades de una Hacienda carente de recursos para pagar el apresto de las flotas. Juan de Castaños, en el momento de recibir la plaza de almirante, era sin lugar a dudas uno de los hombres más indicados para cubrir el cargo, precisamente en unos años en que habían quedado numerosas vacantes en la plana mayor de las armadas, vacantes que se estaban cubriendo con militares sin demasiada experiencia en el mar.

Fuentes impresas

- BARRIONUEVO, Jerónimo: *Avisos (1654-1658)* II, M. Tello, Madrid, 1892.
- CÉSPEDES Y MENESES, Gonzalo de: *Historia de don Felipe III. Rey de las Españas*, Sebastián de Cormellas, Barcelona, 1634.
- TAMAYO DE VARGAS, Tomás: *Restauración de la ciudad del Salvador y Baía de Todos-Santos en la Provincia del Brasil. Por las armas de don Philippe IV. El Grande Rei Catholico de las Españas, Indias, &c. (...), la viuda de Alonso Martín*, Madrid, 1628.

Bibliografía

- ALONSO DEL VAL, José M.^a: «Juan Echeverri y Rober (1609-1662), Capitán General y Almirante de las reales Flotas de Indias», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6, 2009, 725-734.
- AMIGO VÁZQUEZ, Lourdes: «Un nuevo escenario de la guerra con Francia. La intervención española en la Fronda (1648-1653)», *Studia Historica. Historia Moderna*, vol. 41, núm. 1, 2019, 153-188.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco: «De la periferia a la Corte: la integración de vascos y navarros en los cuerpos de élite del ejército borbónico», en PORRES MARIJUÁN, R., y REGUERA, I. (eds.): *La proyección de la Monarquía Hispánica en Europa. Política, Guerra y Diplomacia entre los siglos XVI y XVIII*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2009, 175-196.
- : «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el último tercio del siglo XVII. Préstamos y venalidad», en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., y G.^a BERNAL, J.J. (eds.): *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Sílex, Madrid, 2016, 265-286.
- : «Marinos o mercaderes: sobre los mandos de las armadas de la Carrera de Indias en el reinado de Carlos II», en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., y otros (eds.): *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Ciudades y redes*, Sílex, Madrid, 2018, 239-261.
- ARZAMENDI, Ignacio de: *El Almirante D. Antonio de Oquendo* (ed. y prol. de J.L. Tellechea Idígoras), Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1981.
- AZNAR Y MARTÍNEZ, Daniel: «Una caída en desgracia naval: el arzobispo almirante Escoubleau de Sourdis y el fracaso del sitio de Tarragona, 1641», en *El mar en los siglos modernos/O mar nos séculos modernos* II, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 2009, 87-99.
- BAÑALES, Goio: «Tres casas interesantes de Baracaldo», *CIHMA*, 2016, p. 20.
- BRUJIN, Jacobus Ruurd: *Commanders of the Dutch East India Ships in the Eighteenth Century*, Boydell Press, Woodbridge, 2011.
- CARRETERO SUÁREZ, Helena: «Ascenso social de la nobleza avilesina en los siglos XVI y XVII. El

- servicio al Imperio», en *Congreso Internacional Pequena Nobreza nos Impérios Ibéricos de Antigo Regime*, Lisboa, 2011, 1-22.
- COSTA QUINTELLA, Ignacio da: *Annães da Marinha Portuguesa II*, Académia Real das Ciências, Lisboa, 1840.
- CRUZ ALCÁZAR, Ramón: «Nacimiento, infancia y formación de Juan de Benavides Bazán: general de la flota de Nueva España», en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., y MELERO MUÑOZ, I.M.³ (coords.): *Hacer historia moderna. Líneas actuales y futuras de investigación*, Universidad de Sevilla, 2020, 912-928.
- DAVIES, J.D.: *Gentlemen and Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy*, Clarendon Press, Oxford, 1991.
- DÍAZ BLANCO, José Manuel: «Sobre las armadas de Indias: la práctica del “beneficio” y la crisis de la avería (1660-1700)», *Gladius*, núm. 35, 2015, 117-138.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el siglo XVII», en ÍDEM: *América y la monarquía española*, Comares Historia, Granada, 2010.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón IV*, Museo Naval, Madrid, 1973.
- , y SALAS, Francisco Javier de: *Mateo de Laya. Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública del Ilmo. Sr. D. Cesáreo Fernández Duro, el día 13 de marzo de 1881. Contestación del académico de número D. F. Javier de Salas*, Imprenta, Estereotipia y Galvanoplastia de Aribau y C.^{ía}, Madrid, 1881.
- FRANCIS LANG, Mervyn: *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710): despacho, azogue, comercio*, Muñoz Moya, Sevilla, 1998.
- FURY, Cheryll A. (ed.): *The Social History of English Seamen, 1485-1649*, Boydell Press, Woodbridge, 2012.
- : *The Social History of English Seamen, 1650-1815*, m.e., m.l., 2017.
- GÓMEZ MESAS, Javier: *Antonio Layseca Alvarado, una vida entre mar y tierra. Marino, gobernador y capitán general del Yucatán y Campeche* (trabajo de fin de grado inédito), Universidad de Almería, 2018.
- GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Península, Barcelona, 2002.
- GRACIA RIVAS, Manuel: «Los Oquendo: historia y mito de una familia de marinos vascos», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6, 2009, 700-720.
- GUERRERO ELECALDE, Rafael: *Las élites vascas y navarras en el gobierno de la Monarquía borbónica: redes sociales, carreras y hegemonía en el siglo XVIII (1700-1746)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2012.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, Alfonso Jesús: «Tomás de Larraspuru (1582-1632). El microcosmos de un militar en la Carrera de Indias», en IGLESIAS RODRÍGUEZ, J.J., y MELERO MUÑOZ, I.M.³ (coords.): *Hacer historia moderna. Líneas actuales y futuras de investigación*, Universidad de Sevilla, 2020, 362-375.
- IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José: «Los procesos de acumulación y vinculación patrimonial de la propiedad en las nuevas élites nobiliarias atlánticas de la Andalucía moderna», *e-Spania* 34, octubre 2019, colgado el 9 octubre 2019, consultado el 29 diciembre 2020 (<http://journals.openedition.org/e-spania/32837>); DOI: <https://doi.org/10.4000/e-spania.32837>.
- JIMÉNEZ ESTRELLA, Antonio: «Los nuevos bellatores de Su Majestad: reflexiones en torno al servicio militar al rey en los siglos XVI y XVII», en ESTEBAN ESTRÍNGANA, A. (ed.): *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, Sílex, Madrid, 2012, 387-413.
- LÉVÊQUE, Pierre: *Les officiers de marine du Premier Empire: étude sociale*, Service historique de la Marine nationale, París, 1998.
- LLORENTE ARRIBAS, Elena: «La élite vizcaína en el imperio y el Atlántico. Movilidad social y modelos de carreras durante el siglo XVII», en ORTEGA DEL CERRO, P., e IRIGOYEN LÓPEZ, A. (eds.): *Profesiones, ciclos vitales y trayectorias familiares entre la continuidad y la transformación (ss. XVII-XX)*, Universidad de Murcia, 2019, 13-40.
- : «Matrimonio y carrera, o la comunidad y la Monarquía. Casas oligárquicas vizcaínas de los ss. XVI-XVII», en *De humilde e ilustre cuna: retratos familiares de la España*

EL ALMIRANTE JUAN DE CASTAÑOS (1604-1679). ORÍGENES Y TRAYECTORIA...

- moderna (siglos XV-XIX), Publicações do Cidehus (Biblioteca - Estudos & Colóquios), Évora, 2020.
- MESA GALLEGO, Eduardo de: «Soldados de “naciones” para la Armada del Mar Océano: las compañías irlandesas de los tercios embarcados, 1603-1639», *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 24, 2015, 259-287.
- MIRA CABALLOS, Esteban: «Bernardino de Lugo (1590-1626): la tragedia de un almirante-empresario de la Carrera de Indias», *Revista de Historia Naval*, núm. 149, 2020, 31-46.
- MORROW, John: *British Flag Officers in the French Wars, 1793-1815: Admirals' Lives*, Bloomsbury Academic, Londres, 2018.
- PAZZIS PI CORRALES, Magdalena de: «Los tercios en el mar», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos V*, 2006, 101-134.
- PUYOL, Julio: *Vida y aventuras de don Tiburcio de Redín. Soldado y capuchino (1597-1651)*, Renacimiento, Madrid, 1913.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio: «Generales y almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente», *Chronica Nova*, núm. 33, 2007, 285-332.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992.
- : «Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5, 2006, 187-192.
- SOLANA, Marcial: «Don Domingo Herrera de la Concha y Miera, señor de la Villa de Villasana», en *Aportación al estudio de la historia económica de la Montaña*, Banco de Santander, Santander, 1957, 672-681.
- TAPIAS HERRERO, Enrique: *El Almirante López Pintado (1677-1745). El duro camino del éxito en la carrera de Indias*, Universidad de Sevilla, 2017.
- TELLECHEA IDÍGORAS, José Ignacio: *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián, 1988.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego: «De paje del rey a corsario: don Pedro Velaz de Medrano, I marqués de Tabuérniga (1603-1659)», *Boletín de la AFEHC* (Asociación para el Fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica), núm. 58, 2013.
- UHAGÓN, Francisco Rafael de: «El almirante don Antonio de Aliri en la Orden de Calatrava», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, t. 48, 1906, 316-331.
- VALLEDOR ARÓSTEGUI, Álex: «El almirante Diego de Urrutia. Aproximación biográfica de un marino de la Carrera de Indias (1562-1633)», *Vasconia. Cuadernos de Historia-Geografía*, núm. 4, 2020, 35-64.
- VERGÉ-FRANCESCHI, Michel: *Les officiers généraux de la marine royale, 1715-1774. Origines, conditions, services*, 7 vols., Librairie de L'Inde, París, 1990.
- WILSON, Evan: *A Social History of British Naval Officers, 1775-1815*, Boydell Press, Woodbridge, 2017.
- WILSON, E.; HAMMER, A.S., y SEERUP, J. (eds.): *Eighteenth-Century Naval Officers. A Transnational Perspective*, Palgrave MacMillan, Londres, 2019.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José A. OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

La fragata blindada *Sagunto*

En busca de una fragata

La fragata blindada *Sagunto* fue un buque con un pobre y corto historial de servicio. En una época en que los países vecinos ya disponían de buques como el *Gloria*, el *Warrior*, el *Devastation* y otros, un barco como el *Sagunto*, aunque acorazado también, llegaba con retraso. Se intentó contratar uno en Francia, y se desistió de ello; luego se probó en Inglaterra, y también fracasó el proyecto. Y es que España estaba, en aquel momento, «a verlas venir», pero no por prudencia forzosa, sino por falta de presupuesto suficiente y, por qué no decirlo, «por carecer de ingeniería y de medios de ejecución adecuados» (Rafael Monleón). Se acabó decidiendo construirla en astilleros nacionales. Así pues, a la serie integrada por la *Numancia*, la *Tetuán*, la *Zaragoza* y la *Arapiles*, vendrían a sumarse otras dos gemelas: la *Sagunto* y, luego, la *Villa de Madrid*:

«... dispuso el ministro ferrolano Mac-Crohon y Blake en septiembre de 1859 la construcción de un navío de hélice que debía llamarse *Príncipe de Asturias*. Cuando se marchó de Ferrol este ministro, el día 23 del mismo año, se dijo que se había puesto la quilla de un buque que tendría 1.000 caballos nominales de poten-

cia propulsora y montaría 91 cañones. Pero en todo el año 1860 no se hizo otra cosa que labrar sus maderas y bautizarlo con el nombre de *Príncipe Alfonso*. El nuevo ministro, Juan Zabala y de la Puente, el 8 de junio de 1861, no encontró ningún indicio de semejante construcción, según declaró en el Congreso el 3 de enero de 1862; y el 5 de octubre fue autorizada su construcción. Por consiguiente ordenó poner la quilla de una fragata. Pero eran tales las dudas sobre el particular, que mientras el 27 de febrero la prensa hablaba de una fragata de 500 caballos y 51 cañones y la llamaba *Sagunto*, el 20 de octubre del mismo año 1862, se daba el mando del *Príncipe Alfonso* al capitán de navío Rafael Ramos Izquierdo y Villavicencio». (FORT Y ROLDÁN, Nicolás: *La flota ferrolana*, Ferrol, 1897.)

El 21 de mayo de 1863, en Ferrol, siendo ministro de Marina Francisco de la Mata y Alós, se le puso la quilla a la fragata (TAXONERA, Luciano: *El arsenal de Ferrol*, 1888), que debería integrarse, como hemos dicho, en la serie «Zaragoza». Con algunas vacilaciones, fueron discurriendo los trabajos de construcción, hasta que, después de 1865, se interrumpieron. Y en 1868, cuando una parte de las maderas estaban en estado dudoso, se acordó blindarla y aumentarle la potencia a 1.000 CV.

Tras el triunfo de la revolución «Gloriosa», de septiembre de ese año, se le cambió el nombre por el de *Sagunto*. Fue lanzada al agua en 1869, de modo que era ya una fragata anticuada, sobre todo por la artillería naval, por la tecnología y por la velocidad. Por real orden de 13 de febrero de 1871, con la llegada del nuevo rey, Amadeo de Saboya, se le cambió el nombre otra vez y pasó a llamarse *Amadeo I*, hasta que, tras la abdicación de este, el 11 de febrero de 1873, recupera el nombre de *Sagunto*. En octubre de 1872, todavía en periodo de armamento, su dotación, al igual que la de las fragatas *Asturias* y *Esperanza* y la de la goleta *Buenaventura*, se une a la oposición republicana federal que el brigadier Pozas había muñido en aquel arsenal.

Y por fin, el 1 de febrero de 1877, siendo ministro de Marina Francisco de Paula Pavía y Pavía, se hace la entrega, cuando la fragata ya acumulaba un buen número de años a sus espaldas y le quedaban pocos por delante —la *Sagunto* había permanecido catorce años en construcción, y solo llegaría a completar trece de servicio—.

La fragata, en servicio

Tenemos, pues, una fragata blindada, de casco de madera y 7.350 toneladas de desplazamiento, con una coraza de 160 mm, 1.000 CV de potencia, 8 calderas rectangulares de carbón, una hélice de dos palas, 30 cañones de 200 mm, casco y máquinas bien contruidos en el arsenal de Ferrol, y cuya velocidad en pruebas no pasó de cinco nudos de los diez contratados, defecto que la hacía prácticamente inútil, no ya para maniobrar y combatir, sino hasta para transporte, dado que era un buque blindado, con alto coste y proporciones excesivas. No obstante, poseía en alto grado otras condiciones marineras poco comunes en los barcos de esta naturaleza, como se evidenció en el temporal

que sufrió en el viaje a Cartagena, el cual forzó a su comandante a entrar de arribada en Almería.

Creyendo que iba a contar con un poderoso buque acorazado, nuestra marina militar, tan escasa entonces de material flotante por la penuria presupuestaria, se topó con un barco inútil para el combate y cuya principal función en su corta vida fue la de servir como «alojamiento real» en las visitas oficiales de sus majestades Alfonso XII y María Cristina. La decepción fue mayúscula.

Salió el buque para Cartagena, en cuyo dique flotante varó a fin de limpiar fondos, aprovechando para variar la inclinación de las palas de la hélice, operación con la que el barco obtuvo un andar que excedía muy poco de los primitivos cinco nudos.

La fragata definitiva

Integrada la fragata en la escuadra que se iba a poner a disposición de sus majestades en sus viajes, antes de visitar el departamento de Ferrol, llevaba embarcado al ingeniero inspector de 1.^a clase Casimiro de Bona, director de la Escuela de Ingenieros de la Armada, radicada en la ciudad departamental. El ingeniero Bona, hombre de gran inteligencia, aseguraba que la lentitud de la *Sagunto* tenía remedio, y se ofreció para intentar encontrar sus defectos de construcción, con cuya subsanación, aseveraba, podría llegar a andar de 12 a 13 nudos y ser más gobernable. Bona observó que la máquina iba bien, que había fuertes vibraciones en la parte del propulsor y que la estela que dejaba en su marcha, en lugar de seguir la dirección del plano diametral del buque, formaba con él un ángulo de unos 20 grados sobre estribor. Con los datos así observados afirmó que el principal defecto provenía del propulsor y aseguró que la fragata llegaría a ser una de las mejores de nuestra Armada. Oído esto por el jefe del Estado, Casimiro de Bona recibió el encargo de proceder a ejecutar el proyecto.

Lo primero que hizo el ingeniero fue varar de nuevo el buque en el dique flotante de Cartagena y diseñar una hélice de cuatro palas en los astilleros de Ferrol, la cual fue la primera pieza de bronce de 11.000 kg que se fundía en España; luego, procedió a arreglar el eje de la hélice y su prolongación, operación que, tratándose de una masa de hierro de 15 toneladas, resultó de gran dificultad. Por último, las obras en la popa del casco y las demás reformas ejecutadas en el mismo dique coronaron el proyecto con gran éxito. La remodelación terminó el 30 de noviembre de 1878.

Una fragata «nueva»

La salida de la dársena, por su corta duración y la facilidad con que se efectuó, ya indicó que el gobierno del buque y el funcionamiento de su hélice

habían mejorado notablemente. Habían desaparecido las vibraciones exageradas que se producían con la otra hélice, y la entrada en la dársena con la máquina era una prueba concluyente de su buen gobierno.

Ya a la salida, cuando la fragata iba a realizar las pruebas de mar, antes de que la máquina estuviera preparada para alcanzar la máxima velocidad del barco, dispuso su comandante, el capitán de navío Juan Martínez Illescas, que se echase la corredera, que acusó un andar de 10,5 millas.

No se trata de consignar aquí todos los datos de las pruebas de mar, pero sí es de destacar la proeza de recuperar un buque que estaba prácticamente perdido. A tenor de los datos recogidos en las pruebas, si al recorrer la base no se hubiesen dado las circunstancias de tener el viento de proa y de haber trabajado con un carbón demasiado menudo, se habría obtenido una velocidad de 13 nudos o algo más. Para formarse un juicio cabal de lo satisfactorio de este resultado, baste recordar que la fragata blindada *Numancia*, orgullo de la Armada, con mayor presión en la máquina, es decir con mayor fuerza propulsora y una mar en calma, alcanzó en su día en las pruebas un máximo de 12,9 nudos.

Una última cosa. Ya hemos dicho que quien llevó el barco a la mar fue su comandante, el capitán de navío Juan Martínez Illescas, pero es justo añadir que contó con el primer maquinista de la *Sagunto*, el maquinista de 2.^a clase Antonio Rodríguez, quien contribuyó eficazmente al funcionamiento de la máquina, y con el maquinista Mayobre, que se prestó voluntariamente a colaborar en las pruebas cuando ya estaba pasaportado para Ferrol, y cuya inteligente aportación contribuyó al éxito de aquellas. (*Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*, núm. 13, 31 de diciembre de 1878, pp. 232-234.)

El servicio

Después de unos meses integrada en la Escuadra de Instrucción del Mediterráneo, con estancia en Valencia y en Mahón, vemos a la fragata en Ferrol, en obras de acondicionamiento para recibir a sus majestades. Al mando del capitán de navío Ramón Martínez y Pérez se incorporó, como buque insignia, a la escuadra de instrucción que mandaba José Polo de Bernabé y Mordella, y el 9 de julio de 1881 salió de Ferrol hacia Comillas (Santander), donde se encontraban los reyes. El 7 de agosto, la fragata izó el estandarte real y en ella embarcaron sus majestades para hacer un recorrido por las Rías Bajas y, especialmente, visitar el departamento de Ferrol, ya que era la primera vez que acudían a esta ciudad. Durante la visita presenciaron la puesta de quilla del crucero *Reina Cristina* y la puesta a flote de la fragata *Navas de Tolosa*, que estaba en el dique de la Campana. El 25 la *Sagunto* llegó de regreso a Comillas, donde desembarcaron los monarcas y se arrió el estandarte real.

La *Sagunto* fue dada de baja para el servicio, por inservible, en 1891, y después de hacer de pontón varios años en Cartagena, fue sacada a subasta pública por dos veces en 1894. Se presentaron dos postores, pero no llegaron

a un acuerdo. En 1896, la junta administrativa del arsenal de Ferrol la sacó de nuevo a la venta en concurso libre. Tuvo mala suerte hasta el final: la singular fragata acabó sus días en manos de un chatarrero de Palma de Mallorca.

NOTICIAS GENERALES

Jornadas culturales. Valladolid (España)

Organizadas por la Asociación Universitaria Clio, de Valladolid, entre los días 12 de abril y 2 de mayo de 2021 se celebraron unas jornadas culturales con el título general «Horizonte Valladolid-Filipinas 1521. La Monarquía Hispánica en Asia: pasado español y memoria presente en el V Centenario de la llegada de Fernando de Magallanes a Filipinas», en las que participaron, entre otros organismos, el Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), que intervino con dos ponencias:

Martes 13 de abril de 2021

- «500 años de la primera circunnavegación. Expedición Magallanes-Elcano», por el capitán de navío (retirado) Eduardo Bernal González-Villegas, del DEI-IHCN.

Jueves 22 de abril de 2021

- «Las estrategias de España en Asia en los siglos XVI al XVIII», por el capitán de navío (retirado) José Ramón Vallespín Gómez, jefe del del DEI-IHCN.

Las sesiones se emitieron en línea a través de la plataforma Webex.

Aquellos de nuestros lectores que deseen ampliar esta información sobre las ponencias e inscripciones en estas jornadas, pueden enlazar con la web <https://asociacionuniversi.wixsite.com/website/post/ciclo-de-conferencias-on-line-horizonte-valladolid-filipinas-1521>

LXIII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el IHCN y la Asamblea Española de la Orden de Malta (AEOM), los días 15,16 y 17 del mes de junio de 2021 se celebraron las LXIII Jornadas de Historia Marítima, dedicadas a «La Orden de Malta, la mar y la Armada» (IV).

El IHCN y la AEOM, conscientes de las múltiples y polifacéticas relaciones históricas existentes entre España y dicha orden, y que han adquirido especial relevancia en lo naval, han venido desarrollando una serie de activi-

dades conjuntas, encaminadas a dar a conocer este glorioso pasado común. Con el título «La Orden de Malta, la mar y la Armada» ya fueron organizadas sendas jornadas en 1994, 2000 y 2011, las cuales tuvieron su continuidad en estas cuartas, que se presentaron en el mes de junio de 2021.

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

Martes 15 de junio de 2021

Luego de la apertura de la jornadas por Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN, se impartieron las ponencias:

- «Tres jornadas previas dedicadas a la Orden de Malta», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, comandante de Infantería de Marina y caballero de la Gran Cruz de Honor y Devoción de la Soberana Orden Militar de Malta;
- «Las galeras de la Orden de Malta», por José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío (retirado), director del DEI-IHCN.

El acto se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada: <https://youtu-be/bnRS13-WRLI>

Miércoles 16 de junio de 2021

- «Los marinos de San Juan», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (retirado), consejero colaborador del IHCN;
- «La vocación naval de la Orden», por Manuel Gracia Rivas, coronel de Sanidad (retirado).

Las conferencias se emitieron en directo por el canal YouTube de la Armada: <https://youtu-be/njEcACXflqk>

Jueves 17 de junio de 2021

- «Sobre la Ínclita Orden de San Juan de Jerusalén», por Carlos Nieto Sánchez, asesor histórico de la AEOM;
- «Las campañas de Malta desde el punto de vista literario», por Jaime Salazar Acha, académico de la Real de la Historia.

La clausura corrió a cargo del conde de Santa Olalla, presidente de la AEOM.

La jornada se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada: <https://youtu-be/4Ut483gINk>

Jornada Histórica de la Armada. Barcelona (España)

Organizada por el IHCN, que contó con la colaboración del Museu Marítim de Barcelona (MMB), el lunes 3 de mayo de 2021 se celebró la Jornada Histórica de la Armada con el siguiente programa:

La presentación corrió a cargo de doña Elvira Mata Enrich, del MMB, y de Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN, quienes dieron paso a las siguientes intervenciones:

- «La batalla de Lepanto», por Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN;
- «Barcelona marítima», por Enrique García Domingo, jefe de Gestión de Colecciones y Conocimiento del MMB.

El acto terminó con un concierto de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid.

Historias navales, «Álvaro de Bazán»

Organizada por el IHCN, el martes 18 de mayo de 2021 tuvo lugar, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, una conferencia sobre el tema «Álvaro de Bazán» a cargo de Juan Rodríguez Garat, almirante director del IHCN.

Esta conferencia, encuadrada en la serie *Historias navales*, se emitió en directo por el canal YouTube Armada Española (<https://youtu-be/XnFfvitotHTc>), a través del cual el público pudo participar en el coloquio que siguió a su terminación.

Teniendo en cuenta que el acto no fue académico sino divulgativo, y que el tiempo disponible era limitado, se invitó a los que desearan ampliar conocimientos a remitir sus preguntas al correo electrónico [ihcn-dei@mde.es](mailto:ihc-dei@mde.es), antes o después de la conferencia, preguntas que fueron respondidas por la misma vía por especialistas del IHCN.

Debido a la situación de pandemia, la sesión careció de audiencia presencial.

Premio Real Academia de la Mar. Madrid (España)

Ha nacido un premio literario: el de la Real Academia de la Mar, cuya finalidad será fomentar la cultura naval y marítima y difundirla en el ámbito nacional.

El tema de cada convocatoria estará relacionado con la mar en cualquiera de sus aspectos. Su desarrollo se hará en forma de ensayo, libro de investigación, libro divulgativo o novela histórica.

Normalmente el premio estará abierto para todos los escritores españoles, residentes en España o en el extranjero.

Solo se admitirán trabajos originales inéditos y escritos en idioma español. Los libros y sus copias deberán estar escritos en Word, con cuerpo de letra Times New Roman 12 e interlineado sencillo. Su extensión será, como mínimo, de 200 folios por una sola cara.

El premio consistirá en la publicación del libro y la entrega al autor de 50 ejemplares y de un diploma acreditativo durante la celebración del correspondiente evento, con el máximo eco mediático que sea posible.

El tema del I Premio de la Academia de la Mar será «La batalla de Lepanto» en cualquiera de sus aspectos: antecedentes, despliegues, alianzas, barcos, desarrollo, personajes, consecuencias, etc.

La presentación de los trabajos finalizará el 31 de diciembre de 2022, y el fallo se conocerá en el primer trimestre de 2023.

Para más información dirigirse a

Real Academia de la Mar
I Premio Real Academia de la Mar
C/ Mayor 16, 1.º D; 28013 Madrid (España)
Tel. 917 37 03 45; c.e.: ram@realacademiadelamar.com

Otras conferencias. Madrid (España)

Magallanes y el Pacífico

Organizada por la Real Academia del Mar (RAM), en colaboración con la Real Liga Naval Española (RLNE), el 27 de abril de 2021 se celebró la conferencia «Magallanes, cruce del Pacífico y llegada a San Lázaro (Filipinas)», dentro del ciclo *Efemérides históricas*. Pronunció dicha conferencia Marcelino González Fernández, capitán de navío (retirado), subdirector de la RLNE y consejero colaborador del IHCN.

El acto se emitió en directo por el canal YouTube de la RAM y a través de la página web de la institución.

Magallanes y la vuelta al mundo

El día 6 de mayo de 2021, a las 24:00, el capitán de navío (retirado) de la Armada española Marcelino González Fernández fue entrevistado telefónicamente en directo en Radio María (96.9 MHz., FM) sobre el tema «Magallanes y la vuelta al mundo», dentro del programa *Diálogos con la ciencia* de esa emisora.

DOCUMENTO

Barcos de vapor. Oficiales

El texto dispone que haya siempre un oficial de la Real Armada embarcado en el vapor *Reina Gobernadora*, con objeto de «instruirse en el manejo de esta clase de buques».

Hay que recordar que el *Reina Gobernadora* fue uno de los primeros buques de vapor de la Armada española, que tenía todavía dotación inglesa, y que el comandante militar de las fuerzas navales de la costa cantábrica era el brigadier José M.^a Chacón y Sarraoa, siendo ministro de Marina José Vázquez de Figueroa.

(Archivo Museo Naval, Ms. 2111, doc. 58, fols. 162-163)

12. Febrero de 1835.

Exped.^o de Europa ¹⁶²
Vapores.

Al Comand.^{te} Militar de las fuerzas navales
de la Costa de Cantabria.

Se le previene de orden de S. M. q. permanezca siempre en el Vapor Reina Gobernadora un oficial de la Real Armada con el objeto de visitarlo en el manejo de esta clase de buques.

En la voluntaria de M. que en el Vapor Reyna
 Gobernadora permanezca siempre un oficial en
 la Armada con el objeto de instruirse en
 el manejo de una clase de buques segun tenga
 proveenito a V. con el fin; ^{ya que para cambiar en el m. buque}
^{de la Armada a punto de partida de un m. buque}
 desembarca se reemplaza desde luego con otro.
 Lo digo a V. a los fin. de su utilidad y cumpli-
 miento. Dios que a V. m. en Madrid 12 de
 Febrero de 1835 P. Comand. de la fuerza
 naval de la forma de Cambria. *M. G.*

12 febrero de 1835

Expertos de Europa
Vapores

Al comandante militar de las fuerzas navales de la costa del Cantábrico.

Se le previene de orden de S.M. que permanezca siempre en el vapor *Reina Gobernadora* un oficial de la Real Armada con el objeto de instruirse en el manejo de esta clase de buques.

Es la voluntad de S.M. que en el vapor *Reina Gobernadora* permanezca siempre un oficial de la Real Armada con el objeto de instruirse en el manejo de esta clase de buques según tengo prevenido a VS con Real Orden; y que si por accidente desembarca se reemplace desde luego con otro. Lo digo a V.S. con Real Orden para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde a V.S. muchos años. Madrid 12 de febrero de 1835. Sr. Comandante de las Fuerzas Navales de la Costa de Cantabria.

(Firmado) *José Vázquez de Figueroa*

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

El envío de los trabajos se hará por correo electrónico a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuya dirección es rhn@mde.es

Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales.

El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. Con el envío de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, el nombre del autor o autores, la dirección de correo electrónico, así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además, un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos. También se deberá incluir un breve resumen del artículo de 10 líneas máximo, tanto en castellano como en inglés, así como un máximo de cuatro palabras clave en ambos idiomas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión será habitualmente de 30 páginas, aunque se admitirán artículos con mayor o menor extensión, si la calidad lo merece.

Se remitirán utilizando el procesador de texto Microsoft Word Windows, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o TIFF, y con resolución de 300 p.p.p. como mínimo.

Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias:

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.)
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde), y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español deberán escribirse en letra cursiva.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de no mezclarlas con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.

Las citas de libros y revistas se harán así:

- APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
- APELLIDOS, nombre: «Título del artículo», el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.

- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se 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.

RECENSIONES

VEGA PINIELLA, Ramón, y VÁZQUEZ BRAVO, Hugo: *El señor de la mar. Pedro Menéndez de Avilés*, Ayuntamiento de Avilés (ISBN: 978-84-09-18452-1), España, 2020, 183 páginas.

Magnífico catálogo de la exposición celebrada del 4 de mayo al 15 de septiembre de 2019, en la Casa Municipal de Cultura de Avilés, con motivo del quinto centenario del nacimiento de Pedro Menéndez de Avilés, acaecido en dicho concejo el 15 de febrero de 1519.

La exposición estuvo organizada en cuatro salas, a las que el catálogo dedica otros tantos apartados que acogen diferentes artículos de los autores Ramón Vega Piniella y Hugo Vázquez Bravo relativos a los respectivos temas de dichas salas, aderezados con gran cantidad de ilustraciones de las piezas expuestas.

El apartado de la sala 1, titulado «Una vida al servicio de la Corona», se ocupa del mundo en que vivió Pedro Menéndez de Avilés (1519-1574) y de su vida, dedicada a la Corona. E inserta unos amplios, detallados y muy bien ilustrados comentarios sobre el mapamundi de Urbano Monte y las flotas de Indias, así como sobre el informe que acerca de dichas flotas y de su regulación escribió el avilesino.

El apartado de la sala 2, «El señor del Mar Océano», comienza con las relaciones de Pedro Menéndez con grandes marinos como don Álvaro de Bazán el Joven o Andrés de Urdaneta. Destaca la aportación científica del avilesino. Examina los buques de la segunda parte del siglo XVI y las aportaciones del Adelantado a la construcción naval. Hace un estudio de las diferentes tipologías de los barcos de la época, desde el bergantín al galeón. Incluye un detallado listado de las diferentes flotas de Pedro Menéndez. Y añade un conjunto de normas y directrices tenidas en cuenta al cruzar el Atlántico.

El apartado de la sala 3, «Desembarcando en la Florida», versa sobre la gran aventura de Pedro Menéndez, la que le valió el título de «Adelantado de la Florida», con artículos dedicados a la Florida, a las capitulaciones para su

colonización, al galeón *San Pedro*, a la expedición a la península, a la fundación de San Agustín, a la reconquista de dicho territorio y a su colonización, para terminar con los últimos días del marino, muerto en Santander el 17 de septiembre de 1574, su heráldica y sus últimas voluntades.

Y el apartado de la sala 4, titulado «Pedro Menéndez de Avilés en la memoria», incluye comentarios sobre las iniciativas llevadas a cabo para perpetuar la memoria del marino, los reconocimientos que recibió en vida, las crónicas de sus hazañas, las vicisitudes de sus sepulcros, los traslados de sus restos mortales, las monografías sobre su persona, su correspondencia epistolar, las estatuas, los monumentos, las exposiciones, el hermanamiento de San Agustín y Avilés, etc.

El catálogo se completa con una colección documental a cargo de María Josefa Sanz Fuentes, entre la que aparece un memorial de Pedro Menéndez a Felipe II con todos sus méritos (1564), las capitulaciones para la colonización de la Florida (1565), su testamento (1574) y dos codicilos que lo completan (1574), entre otros documentos.

Y cierra con un amplio glosario, además de dos índices, uno toponímico y otro onomástico, una bibliografía básica, y una detallada lista de la iconografía empleada, con indicación de fuentes, autores, propietarios, etc.

Por la calidad de los textos y de las ilustraciones empleadas, el catálogo que glosamos es una magnífica obra para conocer todo lo relacionado con Pedro Menéndez de Avilés, su vida, sus actos, su entorno y su recuerdo.

GORROCHATEGUI SANTOS, Luis: *Contra Armada. La mayor victoria de España contra Inglaterra*, Grupo Editorial Planeta, Crítica Editorial (ISBN: 978-84-9199-230-1), Barcelona, 2020, 428 páginas.

Detallada narración de las actividades de la Contra Armada, que Inglaterra envió contra España en 1589 para explotar el fracaso de la Gran Armada que Felipe II había enviado a su vez contra la isla en 1588. La Contra Armada fue una gran expedición que terminó en rotundo fracaso, pero Inglaterra supo arrinconarlo en el desván de su historia.

En este libro, su autor, Luis Gorrochategui Santos, comienza haciéndose una pregunta a la que da inmediatas respuestas, ya que llama poderosamente la atención el hecho de que aquellos dos grandes acontecimientos históricos, la Gran Armada y la Contra Armada, hayan tenido unos tratamientos tan dispares entre sí, de suerte que, mientras que la primera fue conocida en todo el mundo, la segunda quedó en el anonimato.

En la primera parte de su libro, el autor se centra en la Gran Armada de 1588, al mando del duque de Medina Sidonia, con la que Felipe II quería destronar a Isabel I para poner fin a los ataques piráticos. Y tras poner al lector sus antecedentes, narra su paso por La Coruña, sus actuaciones en el canal de la Mancha y el lastimoso regreso a España de 102 barcos muy averiados, tras haber sufrido 25 naufragios por las costas de Escocia e Irlanda.

Continúa con la Contra Armada de 1589, al mando de Drake, para la que Inglaterra había reunido una gran flota de 180 barcos –más de los que se juntaron en la Gran Armada– y casi 27.700 hombres con tres objetivos: destruir los restos de la Gran Armada, en reparación en Santander; conquistar Lisboa, para poner en el trono de Portugal al prior de Crato y convertir dicho reino en un satélite de Inglaterra, e interceptar en las Azores a la Flota de Indias, todo ello con la finalidad de conducir a Felipe II al colapso y hacerse con las rutas oceánicas españolas. En esta sección el autor comenta los preparativos de la escuadra, narra su asalto a La Coruña y el posterior a Lisboa, así como otros de sus ataques navales, y refiere su paso por Vigo y postrer regreso a Inglaterra después de haber recibido grandes reveses y sonadas derrotas. Finaliza esta parte comentando la continuación de la guerra, en la que fallece Drake.

Se trata de un análisis prolijo y una narración detallada y minuciosa de las diferentes acciones que acometió la Contra Armada, en el curso de las cuales resalta la actitud de algunos personajes entre los que no podía faltar la coruñesa María Pita, quien mató a un alférez inglés portador de una bandera, lo que tuvo unos efectos muy positivos en la moral de los defensores de La Coruña.

Como expone el autor, la Gran Armada, a la que lord Burghley llamó «Armada Invencible» y de la que Howard encargó una serie de cuadros muy detallistas, fue objeto de una intensa propaganda por parte inglesa, plasmada en grabados, poemas, canciones, medallas, panfletos y muchos otros medios, mientras que los españoles no hicieron lo propio con la Contra Armada. La victoria conseguida por España en La Coruña quedó eclipsada por los grandes sufrimientos de la población; el triunfo obtenido en Lisboa quedó rebajado a una mera oposición a un pequeño asedio, y los éxitos en la mar se consideraron de poca monta, ya que España tenía a su gran escuadra convaleciente del año anterior. Por su parte, los ingleses embozaron su fracaso con una gran campaña de desinformación, tan eficaz que la Contra Armada casi acabó por desaparecer de los libros de historia.

El libro termina con una gran cantidad de notas, una amplia bibliografía y un detallado índice de nombres que complementan la información proporcionada y facilitan su lectura.

FUENTE DE PRADO, Pablo de la: *Tu Regere Imperio Fluctus Hispane Memento. La aportación extranjera a la construcción naval dieciochesca. Una perspectiva comparativa y diacrónica*, Universidade da Coruña-Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawla II (ISBN: 978-84-9749-749-7), La Coruña, 2019, 307 páginas.

Estudio comparativo de Sant Feliu de Guíxols y Ferrol, dos emergentes astilleros españoles del XVIII, siglo durante el que España se mostró muy activa en la construcción de buques de guerra para la Real Armada. En ambos centros constructores, la Corona echó mano de extranjeros: franceses e ingle-

ses respectivamente. Pablo de la Fuente analiza las diferencias entre dichos técnicos, los motivos de su contratación y las huellas que su paso dejó en España. Y también analiza las actividades desarrolladas, las materias primas utilizadas –sobre todo maderas– y los productos elaborados –principalmente arboladura–. En uno y otro caso caso, la llegada de personal extranjero estuvo unida a la gran demanda de construcción de barcos de guerra para la Armada.

El libro consta de una introducción, en la que el autor expone sus propósitos, para pasar a una primera parte dedicada a Sant Feliu, una segunda dedicada a Ferrol y unas conclusiones finales. La parte principal es la dedicada a los dos astilleros. El primero es Sant Feliu de Guíxols, de vida efímera, limitada a principios del siglo XVIII y donde operó personal francés. Y el segundo es Ferrol, de mediados del siglo XVIII, en el que trabajó personal inglés.

El autor comenta la situación española a principios del siglo XVIII, la llegada de los Borbones, el estado de la marina de guerra, los planes navales, la guerra de Sucesión y la entrada en escena de Patiño en una época en que unos pocos barcos se obtenían en astilleros guipuzcoanos y habaneros, o en Francia e Inglaterra, hasta llegar al astillero de Sant Feliu. Y expone los motivos por los que se eligió dicho lugar, en vez de Barcelona o Rosas. Patiño eligió Sant Feliu de Guíxols como lugar más idóneo por tener una amplia playa, materias primas cercanas, poder político local pro borbónico e infraestructura militar próxima, y por contar con un tejido productivo relacionado con la construcción naval y hallarse relativamente cerca de la base francesa de Tolón. Estudia las posibilidades logísticas de un astillero que nunca fue arsenal. Examina sus estructuras, trabajos realizados y barcos construidos, entre ellos el *Real Felipe*, de tres puentes y diseño francés, botado en 1717. Y hace referencia a los navíos de 60 cañones del sistema Gaztañeta, como el *Gambi*, botado en 1718, o el *Catalán*, en 1719.

Y continúa el trabajo con el análisis del astillero y arsenal de Ferrol, que nació al calor de la discusión entre quienes aseveraban que España tenía bastante con dos arsenales, uno en Cartagena, para atender al Mediterráneo, y otro en Cádiz, para el Atlántico, y quienes sostenían que además vendría bien disponer de otro emplazado en Ferrol. Y el proyecto ferrolano salió adelante, al contar con una amplia ría bien defendida y resguardada en la que podían entrar muchos barcos. Fuente de Prado estudia sus infraestructuras, logística y personal. Y por supuesto no puede dejar de hacer mención de Jorge Juan y sus actividades, aventuras y misión de espionaje en Londres, en cuanto artífice de la venida de técnicos británicos a España, muchos de los cuales recalaron en Ferrol. La obra termina con los barcos de 68 cañones construidos en el astillero, entre ellos el *Triunfante*, el *Soberano* o el *Monarca*.

En definitiva, la obra que reseñamos constituye un detallado análisis de Sant Feliu y Ferrol, dos centros navales emergentes del siglo XVIII, en cuyos quehaceres fueron muy importantes las labores desarrolladas por técnicos franceses e ingleses respectivamente.

VV.AA.: *Desvelando horizontes III. El arte de marear*, Ministerio de Defensa, Fundación Museo Naval (ISBN: 978-84-9091-406-9), Madrid, 2029, 735 páginas.

Denso y voluminoso libro, tercero de la serie *Desvelando horizontes*, relativa a la gran aventura de la primera vuelta al mundo, iniciada en 1519 y finalizada en 1522. En él varios autores relatan, en una introducción y catorce capítulos, asuntos, circunstancias, detalles y peculiaridades de las ciencias del momento y de los escenarios y vicisitudes en que se vieron envueltos los protagonistas de aquella aventura y de posteriores andanzas.

La introducción se hace eco del mundo en que les tocó vivir a Magallanes y Elcano, mundo donde la fantasía, el mito y la superstición poblaban la mentalidad colectiva –de ahí el predicamento de que gozaba la astrología–, pero mundo también donde empezaban a darse avances decisivos en ámbitos del conocimiento y la técnica como la geografía, la astronomía y la navegación. Continúa la obra con el estado y los progresos del arte de la cartografía en la época, señalando la producción de cartas en España, Portugal y el resto de Europa, los viajes de descubrimiento, la circunnavegación, sus consecuencias en la cartografía, los viajes de exploración y los diferentes cartógrafos. Sigue con tratados, tablas y derroteros, con los avances de la geografía y la cosmografía desde la antigüedad hasta la primera vuelta al mundo, las efemérides astronómicas, la esfera celeste, el universo, almanaques, derroteros, otros libros, el Padrón Real y la formación de pilotos. A continuación habla de los instrumentos náuticos, la construcción naval y la navegación, pasando revista a los instrumentos de navegación de la época, al arte de construir barcos, a la navegación marítima y sus problemas y a la vida a bordo, para luego ofrecer al lector un estudio de los espacios y lugares más significativos del viaje de circunnavegación: la Patagonia, el estrecho de Magallanes, el Índico y la Mina.

Y finaliza la obra con referencias al patrimonio cultural de la Armada: documentos, libros, colecciones custodiadas en archivos, bibliotecas y museos. En lo tocante a patrimonio documental, cita los 55 kilómetros de documentos que acogen los archivos de la Armada, que abarcan 250.000 legajos, unas 30.000 cartas, 5.000 planos de buques, 70.000 fotografías, etc.; en lo que respecta a bibliotecas, el autor cifra en 200.000 los volúmenes que atesoran, en los que cohabitan ejemplares del siglo xv con otros actuales, y al evaluar las colecciones y museos, destaca la del Museo Naval de Madrid, con sus 10.700 piezas, completadas con las de sus museos navales filiales en Canarias, Cartagena, Ferrol y San Fernando, así como la del Museo Marítimo de la Torre del Oro en Sevilla, el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, en el Viso del Marqués (Ciudad Real), y la del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando (Cádiz).

Se trata de un interesante libro que toca todos los aspectos relacionados con la vuelta al mundo, y cuya lectura es muy recomendable para todo el que quiera conocer con detalle cualquier faceta de aquella aventura. Y así, el lector

RECENSIONES

podrá familiarizarse con la cartografía empleada, los derroteros de la época, los rudimentarios instrumentos náuticos utilizados, las peculiaridades y dificultades de la obtención de situaciones geográficas, los barcos en que se navegó, la construcción naval, la dura vida a bordo, los lugares por donde la expedición pasó, etc. Y los autores tratan todos estos temas de forma amena, muy bien documentada y perfectamente ilustrada con mapas, cartas náuticas, portadas de libros, grabados, retratos, cuadros, modelos de barcos, instrumentos de navegación, fotografías, etc.

M. G.