

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XVII

1999

Núm. 66

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL





REVISTA DE HISTORIA NAVAL

CONSEJO RECTOR:

Presidente: José Ignacio González-Aller Hierro, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Rafael Estrada Giménez, coronel de Intendencia.

Redactor Jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas

Vocales: Fernando de la Guardia Salvetti, secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval; José Cervera Pery, general auditor y periodista; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid.

Redacción, Difusión y Distribución: Isabel Hernández Sanz, Ana Berenguer Berenguer, Isabel Suárez Zaccagnini.

Administración: Manuel Pérez García, comandante de Intendencia de la Armada.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre 1999.
Precio del ejemplar suelto: 650 pesetas.

Suscripción anual:

España y Portugal: 2.600 pesetas.
Resto del mundo: 4.000 pesetas.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467X.
NIPO: 076-99-020-2

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina. Sevilla, 1563, y logotipo de la Comisión Española de Historia Marítima.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL.....	5
<i>Regulación del retiro de los oficiales de la Armada. Las Planas Mayores</i> , por Dionisio A. Perona Tomás	7
<i>El Algarve y la Carrera de Indias: marginalidad provechosa de un enclave geoestratégico en el corazón del comercio con las Indias de Castilla (siglos XVI-XVII)</i> , por Sergio Rodríguez Lorenzo	23
<i>Los Manchones de Tórrealta</i> , por Valentín de Céspedes y de Aréchaga	39
<i>Proyecto frustrado</i> , por José Fernández Gaytán	57
<i>Los indios que trajo Colón en el primer viaje: ¿esclavos o colaboradores voluntarios?</i> , por Juan B. Olaechea Labayen	67
<i>La historia vivida: Los combates de Cárdenas</i> , por Fernando de la Guardia Salvetti	81
<i>Documento: Marcos de Aramburu, general de la Flota de Indias</i>	83
<i>El fondo personal de Félix Ruiz y Fortuny, un militar y político del siglo XIX</i> , por Josep M. T. Pujol	91
<i>La Historia Marítima en el mundo: El Círculo de Maquinistas de la Armada</i> , por José Antonio Ocampo	95
<i>Noticias Generales</i>	101
<i>Recensiones</i>	109

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Dionisio A. Perona Tomás, doctor en Letras y licenciado en Derecho, ha sido becario de investigación en el Área de Historia del Derecho y de las Instituciones de la Facultad de Derecho de la Universidad de Castilla-La Mancha. Actualmente colabora como profesor de Historia del Derecho y de las Instituciones en la UNED. Es autor de diversos artículos sobre aspectos institucionales de la España del siglo XVIII. En 1996 fue galardonado por el Instituto de Historia y Cultura Naval con el Premio «Virgen del Carmen» por su trabajo *La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina en el siglo XVIII*, publicado ahora con el título *Los Orígenes del Ministerio de Marina*.

Sergio Rodríguez Lorenzo es licenciado en Historia de América por la Universidad de Sevilla. Ha publicado artículos sobre temas de su especialidad en diversas revistas nacionales y extranjeras. Ha hecho asimismo una transcripción del manuscrito de Antonio de Ulloa *La campaña de la Tercera*. En la actualidad está siguiendo los cursos de doctorado y prepara su tesis doctoral sobre el negocio naviero en la Carrera de Indias en la época de la Tregua de los Doce Años.

Valentín de Céspedes y de Aréchaga es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales. Diplomado en Genealogía, Heráldica y Nobiliaria y en Heráldica Militar e investigador naval, ha colaborado con el Instituto de Historia y Cultura Naval en diferentes seminarios, participando activamente en el dedicado a la Orden de Malta. Pertenece a la Junta de Gobierno del Real Cuerpo de la Nobleza de Madrid.

José Fernández Gaitán, coronel de Infantería de Marina, es colaborador de la *Revista General de Marina*. Ha participado en obras como la *Gran Enciclopedia Rialp* (GER) o la *Historia de las Fuerzas Armadas*, de Palafox y Planeta. Escribe en revistas como *Historia y Vida*, *Banderas*, *Revista de Historia Naval*, *Proa a la Mar*, *África*...

Juan Olaechea Labaren es doctor en Filosofía y Letras por la Universidad Complutense. Miembro del Cuerpo Facultativo de Archivos, Bibliotecas y Arqueólogos, ha sido galardonado con el Premio Nacional «Filipinas» de Periodismo y el Premio de Ensayo «Ciudad de Jaén». Ha sido director de la Biblioteca Central y de la del Ministerio de Defensa.

NOTA EDITORIAL

Las impresiones de meses pasados sobre la celebración del V Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, a celebrar en Río de Janeiro, tenían un carácter que podría calificarse cuando menos de poco optimista, en función de problemas que felizmente no tenemos que analizar, ya que en días pasados se ha recibido en este Instituto de Historia y Cultura Naval el programa con las instrucciones correspondientes a su organización e inscripción.

Ello supone una afortunada consolidación que refuerza, si cabe, los tradicionales lazos de amistad con países hermanos que la propia historia ha ido tejiendo a través de los siglos, por ello nos felicitamos, enviando un cordial saludo a los destacados e ilustres historiadores participantes, con la ilusión del próximo encuentro en esas maravillosas tierras brasileñas.

Incluye este número un interesante estudio sobre determinados aspectos del retiro de los oficiales de la Armada, *Regulación del retiro de los oficiales de la Armada. Las Planas Mayores*, cuyo autor, Dionisio A. Perona Tomás, conoce con profundidad la trayectoria de nuestra institución.

Diversa temática nos ofrecen: Sergio Rodríguez Lorenzo, en *El Algarve y la Carrera de Indias: marginalidad provechosa de un enclave geoestratégico en el corazón del comercio con las Indias de Castilla (siglos XVI-XVII)*. Valentín de Céspedes y de Aréchaga, en *Los Manchones de Torrealta*. José Fernández Gaytán, en *Proyecto frustrado*. Juan B. Olaechea Layayen, en *Los indios que trajo Colón en el primer viaje: ¿esclavos o colaboradores voluntarios?*, complementada con las secciones habituales de *La historia vivida*, *Documento*, *La Historia Marítima en el mundo*, *Noticias Generales* y *Recensiones*.

Nos permitimos un pequeño aparte, mencionando el trabajo de Josep M. T. Pujol que pone a disposición de los estudiosos un detallado pormenor de la intensa vida de Félix Ruiz y Fortuny.

REGULACIÓN DEL RETIRO DE LOS OFICIALES DE LA ARMADA: LAS PLANAS MAYORES

Dionisio A. PERONA TOMÁS
Doctor en Letras

A lo largo del siglo XVIII la Administración intentó justificar algunas de sus reformas o innovaciones basándose en la racionalidad y el ahorro. Buena muestra de ello son las salidas que se regularon para los oficiales mayores de las Secretarías de Estado y del Despacho con el Real Decreto de 31 de mayo de 1785 (1). Con él se trataba de homogeneizar y racionalizar los destinos de los oficiales una vez terminaban su carrera dentro de la Secretaría del Despacho. La medida tendía a aprovechar la experiencia que podían haber acumulado durante el tiempo que sirvieron en su ministerio, destinándoles al desempeño de la secretaría del consejo u oficina más afín a la Secretaría del Despacho de que procedían (2).

Quizá para ahorrar, no fue dada la Administración a jubilar a sus empleados a lo largo del siglo XVIII (ni en toda la Edad Moderna). Algo parecido sucedía con los miembros del Ejército de la época y, en concreto, con los oficiales de la Armada, como vamos a poder comprobar.

En efecto, por un Real Decreto expedido en Aranjuez el 29 de abril de 1779 (3), a solicitud del secretario del Despacho de Marina, don Pedro

(1) ESCUDERO, J. A.: *Los Orígenes del Consejo de Ministros en España*, 2 vols. Madrid, 1979, cit. vol. I, pp. 407-409.

(2) Hasta ese momento la salida del oficial mayor de cualquier secretaría del Despacho podía ser la secretaría de un consejo que no guardase la menor relación con su empleo anterior. Ello motivaba, lógicamente, un nuevo periodo de adaptación, con el consiguiente perjuicio para la administración.

(3) «Atendiendo al Servicio de Puertos y Plazas Marítimas y al premio y descanso de los oficiales de Real Armada que habiéndome servido en ella se hallan imposibilitados de continuar su fatiga por su quebrantada salud. He venido en destinar por ahora, y mientras sea mi voluntad el numero de Gobiernos y empleos de Plazas que con esta consideracion me ha parecido conveniente a proporcion de los que obtienen los oficiales de mi exercito, para que recaigan en oficiales de Mar de la expresada clase segun vayan vacando en esta forma. Para Brigadieres el gobierno de Peñíscola y las tenencias de Rey de Tortosa, Tarragona, San Sebastian, Fuenterrabía y Alicante. Para Coroneles: Gobierno de la torre de San Juan, del Castillo de la Trinidad del Fuerte de Pasages; de la ciudadela de Valencia; y el castillo de Pollenza; La sargentía mayor de Malaga; la de Alcadúa y la de Denia. Para Capitanes: Gobierno del Castillo de Iguer; del fuerte de la Guardia; Sargentía mayor de Palma; la de Ibiza; la de Ayamonte; la de las villas de Sada y Puente Deume; la de la villa y puerto de Rivadeo y sus agregados; Primera Ayudantía de Palma; la de Tarifa; del Campo de Gibraltar; de Orán; de Zeuta; en empleo de Achero mayor de esta plaza; y la segunda ayudantía de Mazalquivir. Para Tenientes el gobierno del Cas-

González de Castejón, Carlos III destinaba a los oficiales de Marina como «premio y descanso» y que «se hallan imposibilitados de continuar su fatiga por su quebrantada salud» once gobiernos (4) de plazas de todas clases, seis tenencias de rey (5), diecisiete sargentías mayores (6) y veinte ayudantías (7). No obstante, no era la primera vez que se expedía una norma de estas características. Este Real Decreto de 1779 no es sino una reiteración, con leves modificaciones como tendremos ocasión de señalar, de otro de 1 de junio de 1734 (8).

Además, quedaban reservadas a la Real Armada 26 encomiendas de las cuatro órdenes militares; aunque debemos apuntar que no se hizo referencia a la Orden de San Juan, precisamente con la que tenía mayor relación. Esta distribución fue confirmada por otro real decreto posterior, de 29 de abril de 1789 (9).

tillo de Porto Petra y las segundas Ayudantías de Melilla, Rosas, Monzón, Fuenterrabía, Alicante, Cartagena, Peñíscola, Palma e Iviza, y la Coruña. Para subtenientes Sargentía mayor de Corcubion; la de la Villa y puerto de Camariñas; la de la villa de Vivero; la del puerto de Muros; de Portonovo y su partido; del puerto de Cayon; la de Malpica; el empleo de segundo Achero de Ceuta; ayudantía del Castillo de Cap de Pera; y capitania de las Llabes de Alcudia. Y para Sargentos la sargentía mayor de la villa y puerto de Laxe, en cuya conformidad pasareis a mi secretario de estado y del Despacho de Marina con este mi Decreto una noticia puntual del mando a que pertenecen los expresados empleos con la dotacion que a cada uno tengo señalada, y el aviso quando resulte vacante qualquiera de ellos para que por la vía reservada de vuestro cargo me proponga tres sugetos segun las clases referidas para que yo haga la eleccion más conveniente.» AGS, sec. Guerra Moderna, leg. 7301.

(4) Después del capitán o comandante general de la provincia, el gobernador es la máxima autoridad y manda sobre cualquier militar que exista en la plaza. Su principal obligación es la defensa de la plaza que se pone bajo su mando, para lo que ha de hacer un juramento solemne ante el Rey o el capitán general. Además, debe poner un cuidado especial en cumplir la ordenanza. DOU Y DE BASSOLS, R. L. de: *Instituciones del Derecho público general de España con noticia del particular de Cataluña*, 9 vols. Madrid, 1803 (ed. facs., Barcelona, 1975), *cit.* vol. III, pp. 143-145.

(5) Es la segunda autoridad de la plaza y manda en ausencia del gobernador. Estando éste, el teniente de rey debe saber del sargento mayor las novedades de la noche, y en presencia del mismo comunicarlás al gobernandor antes de la hora señalada para tener la orden, tomar el santo y la orden del gobernador y comunicarla en forma. DOU Y DE BASSOLS, R. L. de: *op. cit.*, vol. III, p. 146.

(6) Es la tercera autoridad de la plaza, tras el gobernador y el teniente de rey. DOU Y DE BASSOLS, R. L. de: *op. cit.*, vol. III, p. 146. Existía, también, el grado de sargento mayor en el Ejército de Tierra de la época, siendo el tercer jefe del regimiento; era, en este caso, una mezcla de burócrata e instructor. Su grado correspondía al intermedio entre comandante y teniente coronel. Solía ser el colofón de la carrera de aquellos oficiales que habían comenzado a servir como simples soldados tras largos años de servicio. ANDÚJAR CASTILLO, F.: *Los militares en la España del XVIII. Un estudio social*. Granada, 1991. *cit.* pp. 111-112.

(7) Miembros de las Planas o Estados Mayores de las plazas.

(8) GUARDIA, R. de la: *Datos para un cronicón de la Marina Militar de España*. Madrid, 1921, *cit.* pp. 199-200.

(9) Las encomiendas señaladas fueron las siguientes:

Encomienda	Orden de Santiago	Reales anuales
Aguilarejo		4.009
Carusosa		6.504

REGULACIÓN DEL RETIRO DE LOS OFICIALES DE LA ARMADA...

No deja de ser curioso que tanto el Decreto de 1734 como el de 1779, al reservar unos destinos determinados a los oficiales de la Armada, utilizaran la graduación del Ejército y no la de la Marina; así, coronel, teniente coronel, capitán, teniente y subteniente, en vez de capitán de navío, capitán de fragata, teniente de fragata, alférez de navío y alférez de fragata.

El Decreto de 1779 reservaba a los brigadieres seis plazas (una gobernación y cinco tenencias de rey), con un salario que oscilaba entre los 2.500 reales mensuales del gobernador de Peñíscola y los 1.250 del teniente de rey de Fuenterrabía (10). Para los coroneles (capitanes de navío) quedaban dos destinos

Estremera y Valdaracete	5.768
Mayor de Montalbán	5.186
Ocaña	4.011
Orcheta	10.843
Palomas	9.156
Villafranca	12.365
Villorfa	13.394
Usagre	13.921

Orden de Calatrava

Almagro	9.533
Auñón y Berliches	4.529
Bellaga y Algarga	9.568
Casas de Talavera	11.323
Corral de Caracuel	15.800
Fuente del Emperador	10.954
Guadaleisa	10.293
Huerta de Valdecarambanos	2.067
Lopera	11.300
Vetera	6.416

Orden de Alcántara

Adelfa	8.692
Belvis de la Sierra	11.680
Hornos	4.672
Peralada	6.789
Pueblas	3.858

Orden de Montesa

Ares del Maestre	12.348
------------------	--------

Esta relación es la de 1789 señalada por GUARDIA, R. de la: *op. cit.*, pp. 277-278.

(10) Brigadieres:

Tenencia de Rey de Tortosa, 1.500 reales mensuales.

Tenencia de Rey de Tarragona, 1.750 reales mensuales.

Tenencia de Rey de San Sebastián, 1.500 reales mensuales.

Tenencia de Rey de Fuenterrabía, 1.250 reales mensuales.

Tenencia de Rey de Alicante, 1.500 reales mensuales.

Gobernador de Peñíscola, 2.500 reales mensuales.

(una gobernación y una tenencia de rey) valorados en 800 y 1.000 reales, respectivamente (11). Los tenientes coroneles (capitanes de fragata) tenían reservados nueve destinos (seis gobernaciones y tres sargentías mayores), con unos salarios comprendidos entre los 750 y los 500 reales (12). Los capitanes (tenientes de fragata, no se hace referencia en ninguno de los decretos a los comandantes o tenientes de navío) quedan con trece empleos (dos gobernaciones, cuatro sargentías mayores, cinco ayudantías y una hachería mayor), con salarios que van de los 590 a los 300 reales; en este punto es preciso señalar que algunos destinos reservados a capitanes estaban mejor pagados que otros reservados a tenientes coroneles, y en una misma plaza, caso de Palma, quedaban dos destinos para capitanes, la sargentía mayor y la primera ayudantía, con 500 y 300 reales, respectivamente, casi el doble de diferencia para destinos que exigían la misma graduación (13). Los tenientes (alféreces de navío)

Hemos de señalar que, cuando se expide el Decreto de 1779, ya existe el grado de brigadier en la Armada al igual que en el Ejército. En el anterior decreto, de 1734, también se hacía referencia al grado de brigadier; sin embargo, ese grado no aparece en la Armada hasta 1773. Hasta ese año no había ningún grado intermedio entre capitán de navío y jefe de escuadra; en el Ejército, contrariamente, existía el de brigadier, entre coronel y mariscal de campo.

Otra diferencia entre los Decretos de 1734 y 1739 viene dada porque en el primero se reserva la gobernación de Cartagena de Levante a un mariscal de campo (en la Armada, jefe de escuadra) y una segunda gobernación, en El Ferrol, a los brigadieres. Estas plazas no están contempladas en el segundo decreto, y motivaron, años más tarde, una petición del secretario del Despacho, don Antonio Valdés, como tendremos ocasión de comprobar.

(11) Coroneles:

Tenencia de Rey de Rosas, 1.000 reales mensuales.
Gobernador de Bayona, 800 reales mensuales.

En el Decreto de 1734 el destino de Bayona también es de Tenencia de Rey y no de Gobierno, como en 1779.

(12) Tenientes Coroneles:

Gobernador de la Torre de San Juan, 540 reales mensuales.
Gobernador del Castillo de la Trinidad, 500 reales mensuales.
Gobernador del Fuerte de los Pasajes, 500 reales mensuales.
Gobernador de la Ciudadela de Valencia, 500 reales mensuales.
Sargento mayor de Denia, 500 reales mensuales.
Gobernador del Castillo de las Águilas, 500 reales mensuales.
Sargento mayor de Alcudia, 600 reales mensuales.
Gobernador del Castillo de Pollensa, 600 reales mensuales.
Sargento mayor de Málaga, 750 reales mensuales.

En 1734 la gobernación del castillo de Pollensa había quedado reservada a un capitán.

(13) Capitanes:

Gobernador del Castillo de Iguer, 400 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Palma, 500 reales mensuales.
Primera Ayudantía de Palma, 300 reales mensuales.
Sargentía mayor de Ibiza, 400 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Ayamonte, 400 reales mensuales.
Ayudantía de Tarifa, 350 reales mensuales.

quedan con once empleos (una gobernación y diez ayudantías), con un salario que va de los 250 a los 200 reales mensuales (14). Los subtenientes (alféreces de fragata) se reservan once destinos (ocho sargentías mayores, una capitania de llaves, una hachería y una ayudantía), con mensualidades comprendidas entre los 190 y los 100 reales (15). Los sargentos quedan con un destino, la sargentía mayor de Laxe, con 40 reales al mes (a diferencia de 1734, en que no tenían señalado ninguno).

Ayudantía Mayor del Campo de Gibraltar, 450 reales mensuales.
Gobernación del Fuerte de la Guardia, 300 reales mensuales.
Sargentía Mayor de las villas de Sada y Puente deume, 300 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Ribadeo y agregados, 590 reales mensuales.
Ayudantía Segunda de Mazalquivir, 300 reales mensuales.
Ayudantía Mayor de Ceuta, 500 reales mensuales.
Hachería Mayor de Ceuta, 400 reales mensuales.

Respecto al Decreto de 1734 tienen los capitanes una gobernación menos (ya hemos señalado que en esta ocasión se reservó a los tenientes coroneles), una sargentía mayor más (la de Sada y Puente deume) y una ayudantía menos (la de Orán).

(14) Tenientes:

Segunda Ayudantía de Melilla, 200 reales mensuales.
Segunda Ayudantía de Rosas, 200 reales mensuales.
Segunda Ayudantía de Monzón, 250 reales mensuales.
Segunda Ayudantía de Fuenterrabía, 250 reales mensuales.
Segunda Ayudantía de Alicante, 250 reales mensuales.
Cartagena, 250 reales mensuales.
Peñíscola, 250 reales mensuales.
Palma, 250 reales mensuales.
Ayudantía de Ibiza, 200 reales mensuales.
Gobernación del Castillo de Porto Petra, 250 reales mensuales.
Segunda Ayudantía de La Coruña, 250 reales mensuales.

Con respecto al Decreto de 1734 ahora hay una gobernación menos (la de Sóller), y una ayudantía menos (Menorca) y otra más (Monzón).

(15) Subtenientes:

Sargentía Mayor de Corcubión, 120 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Cedeira, 100 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Camariñas, 120 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Vivero, 160 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Muros, 140 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Portonovo y partido, 120 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Cayón, 120 reales mensuales.
Sargentía Mayor de Malpica, 190 reales mensuales.
Segundo Hachero de Ceuta, 120 reales mensuales.
Capitán de Llaves de Alcudia, 150 reales mensuales.
Ayudantía del Castillo de Cap de Pera, 150 reales mensuales.

Con respecto a 1734 hay una sargentía mayor menos (ya que la de Sada y Puente deume, en 1779, ha sido reservada a los capitanes) y otra ayudantía menos, la de Pollensa.

La tramitación (16) para la provisión de estos destinos consistía en el envío de instancias o memoriales por los interesados al director general de la Armada (el capitán general del Departamento de Cádiz). Éste las pasaba al secretario de Estado y del Despacho de Marina, quien elaboraba una propuesta de tres sujetos que hacía llegar al secretario de Estado y del Despacho de Guerra, encargado de tramitarla ante el Rey. El Monarca acepta normalmente la propuesta del secretario del Despacho de Marina. Entonces, la Secretaría del Despacho de Guerra expedía los despachos que el secretario del Despacho de Guerra enviaba a su colega de Marina para que los recibiesen los interesados con la orden de presentarse en sus nuevos destinos, al tiempo que el titular de la Secretaría del Despacho de Guerra comunicaba a los destinos las órdenes correspondientes dando noticia de los nombramientos. Un ejemplo de lo arriba señalado se produjo a fines de 1783 y principios de 1784, cuando vacaron tres empleos de plazas destinadas para oficiales de la Real Armada. Ésta fue la propuesta:

- 1.º Tenencia de rey de la plaza de Alicante, con 1.500 reales al mes (150 escudos):

Don Diego de Torres, capitán de navío.

Don Fermín de Piña, capitán de navío.

Don Miguel Pascual, capitán de navío.

- 2.º Gobierno de la ciudadela de Valencia, con 500 reales al mes (50 escudos):

Don Mateo Rodríguez, capitán de fragata.

Don Francisco Díaz, teniente de navío.

Don Juan Grimarest, teniente de navío.

- 3.º Primera Ayudantía de Ceuta, con 500 reales al mes (50 escudos):

Don Ramón Marcilla, segundo capitán de los batallones de Marina.

Don Josef Barleta, capitán de brulote.

En los tres casos fueron nombrados los propuestos en primer lugar. Esto no era óbice para que se produjesen alteraciones en el modo de hacer las propuestas por parte del secretario del Despacho de Marina, y de hecho las tres anteriores tienen sus propias peculiaridades. En el primer caso (la tenen-

(16) Conocemos la actuación y tramitación por parte de un secretario de Estado y del Despacho gracias a GÓMEZ RIVERO, R.: *Las competencias del Ministerio de Justicia en el Antiguo Régimen*. Madrid, 1990 (se trata de una voluminosa monografía que ha sido publicada en los números 65-69 de la revista *Documentación Jurídica*). En cuanto a la documentación elaborada por una Secretaría del Despacho, contamos con el estudio de GÓMEZ GÓMEZ, M.: *Forma y expedición del documento en la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias*. Sevilla, 1993.

cia de rey de Alicante) era una plaza reservada a los brigadieres; sin embargo, se propusieron tres capitanes de navío (17). En el segundo (gobierno de la ciudadela de Valencia) se proponen oficiales de distinta graduación, cuando deberían haber sido los tres capitanes de fragata, que era el grado al que estaba reservado (teniente coronel). En el tercero sólo se proponen dos candidatos en vez de una terna.

A la vista de lo comentado hasta ahora, se observa cómo los oficiales de Marina que, por los años de servicio o por la dureza del servicio en el mar, no pueden seguir en activo a bordo de los buques, se ven abocados al retiro. Ante esta situación, las autoridades idean un sistema que sirva para emplear a esos oficiales en unos destinos más cómodos que pueden perfectamente desempeñar; con ello logran, teóricamente, un ahorro y un mejor servicio. Ahorro cuanto se cubren destinos que hay que desempeñar —si bien, en principio, más confortables—, sin necesidad de pagar ninguna jubilación; de otro modo habría que pagar la jubilación del oficial retirado y el salario correspondiente al oficial que ocupase un destino de poco riesgo. Esos empleos serían reservados a oficiales con una experiencia y eficacia contrastadas, por lo que era lógico pensar que las plazas estarían mejor servidas. Como consecuencia de lo expuesto se plantean cuatro preguntas: ¿se cumplió a rajatabla el texto del decreto? ¿Hubo alguna excepción al ahorro? ¿Supuso en realidad el final de la carrera militar de estos oficiales? ¿Fue un sistema totalmente acabado o perfecto?

En cuanto a la primera pregunta, podemos comprobar cómo no siempre se nombraron los oficiales con la graduación requerida para el desempeño de las plazas, e incluso, a veces, es dudosa su procedencia de la Armada. Así se puede apreciar en esta relación de los sargentías mayores de la costa de Galicia realizada en La Coruña el 24 de septiembre de 1785 (18):

Muros: don Miguel Castro de Xistrán, sargento del regimiento de África, con 140 reales al mes.

Corcubión: don Juan Antonio Basanta, teniente de milicias, con 120 reales.

Camariñas: don Andrés Arnaiz, es también guardalmacén de artillería, con 220 reales al mes más 120 como sargento mayor.

(17) Valdés, secretario del Despacho de Marina, en su nota de El Pardo, de 21 de febrero de 1784, al conde de Gausa, secretario del Despacho de Guerra (también lo era de Hacienda), lo explicaba en estos términos: «Contestando al papel de V. E. de 4 de septiembre anterior y otros avisos de empleos vacantes en plazas marítimas que deven proveerse en oficiales de la Armada paso a manos de V. E. la adjunta propuesta que hago a S. M. de los que han solicitado los destinos que en ella se expresan por cansados y con achaques que les imposibilitan continuar la fatiga de la mar advirtiéndole a V. E. que para la tenencia de Rey de la plaza de Alicante no ha habido Brigadier de la Armada que la solicite pero sí tres capitanes de navío de mucha antigüedad y mérito, pues como este empleo se ha conferido a oficiales graduados de coroneles, y se concedió al que últimamente la obtuvo, no ha tenido reparo el Director General en recomendar sus instancias, lo que espero haga V. E. presente a S. M. para la resolución que sea de su Real agrado. Dios guarde a V. E. muchos años». AGS, sec. Guerra Moderna, leg. 7031.

(18) AGS, sec. Guerra Moderna, leg. 7301. A esta relación hay que añadir los caudillatos de la misma costa. Estos son: Tuy, Marín, Morrazo, Puebla del Deán, Noya y Ferrol. Los caudillatos son nombrados por el capitán general; los sargentos mayores sirven con reales despachos.

Laxe: vacante por muerte de don Juan Benito Durán y con real aprobación sirve interinamente don Ramón Romero, con 40 reales.

Malpica: don Martín Antonio Velo, clase de caballeros, con 40 reales.

Cayón: don Bernardo Mosquera, sargento disperso, con 120 reales.

Puente deume: vacante por muerte de don Juan Beltrán, con 120 reales.

Cedeyra: don Pedro Cortón y Neira, sargento del regimiento de León, con 100 reales.

Vivero: subteniente don Bernardo Gómez Bedoya, era alférez de fragata y goza su sueldo por la Marina y además por la sargentía mayor de 160 reales.

Ribadeo: subteniente don Josef de Noboa, era subteniente disperso, goza 90 reales al mes sobre el sueldo de la sargentía mayor (100 reales).

La relación anterior también nos sirve para contestar la segunda pregunta, en tanto que podemos apreciar tres casos (las sargentías mayores de Camariñas, Vivero y Ribadeo) en que los oficiales gozan de dos sueldos. No podemos establecer una regla general de esta práctica; sin embargo, es innegable que matiza el cumplimiento del espíritu y la letra del Decreto de 1779.

El secretario del Despacho de Marina, don Antonio Valdés, por su parte, no consideró suficiente el Decreto de 1779 y el 27 de agosto de 1783 presentaba un memorial al Rey por mano de su colega en la Secretaría del Despacho de Guerra (19). En él solicita una ampliación de los empleos destinados a los oficiales de la Real Armada. Hacía una relación motivada de los empleos que consideraba más afines a la Marina (20). No obstante, sólo fue atendido Valdés en lo tocante a las gobernaciones de Cartagena y Ferrol. En efecto, el 19 de marzo de 1784 el Rey ordenaba que dichas gobernaciones quedasen

(19) AGS, sec. Guerra Moderna, leg. 7301.

(20) En la Costa de Cataluña:

Sargentía Mayor del Castillo de Monjuich, para que dé noticia cierta de las embarcaciones que llegan al puerto de Barcelona y avisten las embarcaciones de los moros y pueda el capitán general determinar con conocimiento.

En la Costa de Valencia:

El gobierno de Cartagena, que estaba unido a la Comandancia General de Marina, que no fue incluido en el Real Decreto de 29 de abril de 1779. Era preciso aclarar si debía subsistir así o recaer en un oficial de Marina que no sea el comandante general como en el Ferrol, por ser demasiada ocupación para un sujeto.

El sargento mayor de Cartagena, por estar la plaza guarnecida en tiempo de paz por tropas de Marina.

En la Costa de Andalucía:

Tenencia de Rey de Cádiz, no había un empleo destinado a la Marina y era preciso un facultativo que instruyese al Gobernador de lo que ignore y le explique los partes del vigía del Puerto.

El Gobierno del Castillo de San Sebastián, que era el más avanzado en el mar y era precisa la presencia de un oficial conocedor de los asuntos marítimos para discernir las embarcaciones si son o no sospechosas de un ataque, y también para conocer de las disputas que se suscitan si

destinadas a oficiales de la Armada separadas del capitán general del departamento (21). Con todo, la petición del ministro no fue totalmente deseada, pues en la misma Real Orden el Rey dejaba abierta la posibilidad de nuevos destinos a oficiales de la Armada en casos concretos, pero sin quedar adscritos nuevos empleos a la Marina, ya que siempre que hubiese «motivos de el real servicio para atender al merito de algun oficial de la Armada en los empleos de plazas que bacaren y ellos pidieren los exponga V. E. por

un buque apresado está o no bajo el tiro del cañón (medida de las aguas jurisdiccionales de la época).

El Gobierno de Tarifa, era conveniente nombrar un oficial de Marina por ser paso preciso de los argelinos para el Océano y todo buque enemigo que quiera introducirse desde esa dirección a Gibraltar.

En la Costa de Granada:

El Gobierno de Málaga, es este puerto base de los buques del rey en el curso contra los argelinos. Por ello es preciso que se nombre un oficial de Marina que mande cuando salgan tanto para el curso como en auxilio de los presidios menores.

En la Costa de Galicia:

La Tenencia del Rey de la Coruña, por ser puerto de continuas arribadas, que está a la entrada de un Departamento de Marina. Esta situación justifica la necesidad de que haya un oficial de Marina.

El Gobierno del Ferrol, servido por un oficial de Marina que no se incluyó en el Real Decreto de 1779 y es necesario que se comprenda como asignado a ella.

La Sargentía Mayor del Ferrol, por la misma razón que Cartagena.

El Gobierno del Castillo de San Felipe, defiende el puerto del Ferrol y por ello conviene que lo mande un oficial de Marina.

Orán:

Sargentía Mayor de Mazalquivir, para que el gobernador de la plaza, que lo es del puerto, tenga a su lado un oficial de Marina con que asesorarse en las arribadas de los buques del rey y de los jabeques correos.

Ceuta:

Tenencia del Rey de Ceuta, puerto donde se descubren el océano y el Mediterráneo y se da noticia de los moros. A veces se daban noticias falsas con notable perjuicio al comercio.

Menorca:

La Tenencia del Rey de Mahón, no tenía ningún empleo asignado a la Marina y era preciso tenerlo porque existía un arsenal (cuya comandancia podía unirse a la tenencia). También era uno de los puntos más proporcionados para el curso contra los argelinos.

Canarias:

La segunda Comandancia de las islas Canarias y Tenencia del Rey de Santa Cruz de Tenerife, en estas islas arriban las embarcaciones del rey y del comercio en sus viajes a América, así sería preciso que un oficial de Marina sirviese a las órdenes del comandante general y pudiese con su práctica y conocimientos ordenar las providencias relativas a la Marina.

(21) Estas gobernaciones habían sido incluidas en la relación de empleos reservados a la Armada en el Real Decreto de 1734 pero no en el posterior de 1779.

esta bía de la Guerra para que S. M. determinare lo que fallase mas de su real agrado» (22).

En la provisión de estas plazas hubo un nuevo cambio en febrero de 1786, cuando la segunda ayudantía de Cartagena, que pertenecía a la Marina, se permutó por la primera ayudantía de la misma plaza, que era del Ejército. De este modo, la provisión de la primera ayudantía de Cartagena quedó a cargo de la Marina y la de la segunda a cargo del Ejército.

De cualquier manera, la nómina de oficiales de Marina que servían en las planas mayores de las plazas fue variando con el tiempo, y buena prueba de ello es la relación de esos destinos que desde San Lorenzo dirigió el ministro de Marina, Valdés, al de Guerra, conde de Campo Alange, el 28 de septiembre de 1790. En ella aparecen 23 oficiales: cuatro brigadieres, dos capitanes de navío, un capitán de navío graduado (23), dos capitanes de fragata, dos capitanes de fragata graduados, cuatro tenientes de navío, cuatro tenientes de fragata, un alférez de navío, un alférez de navío graduado, un alférez de fragata graduado. De ellos conocemos el destino de 22. La distribución es la siguiente:

Gobernaciones:

Peñíscola: brigadier.

Panamá: brigadier.

Ferrol: brigadier.

Filipinas y Audiencia: brigadier.

Portobelo: capitán de navío.

Granada (isla): capitán de navío.

Santa Marta: capitán de fragata.

Guayaquil: capitán de fragata.

Castillo de San Juan de Águilas: capitán de fragata graduado.

Mariquita: teniente de navío.

Chocó: teniente de navío.

Fuerte Santa Isabel-Pasajes: teniente de navío.

Castillo Iguer-Fuenterrabía: teniente de fragata.

Cuenca (en Santa Fe): alférez de navío.

Tenencias de rey:

Manila: capitán de navío graduado.

Rosas: capitán de fragata graduado.

(22) El conde de Gausa a Valdés, El Pardo, marzo de 1784. AGS, sec. Guerra Moderna, leg. 7301.

(23) *Graduado*. El oficial que había obtenido un ascenso a un nivel superior al de su empleo sin que lo desempeñara de forma efectiva (de hecho continuaba ejerciendo su empleo anterior). Era una situación de ascenso nominal, sin ocupar plaza real dentro de cualquier unidad. ANDÚJAR CASTILLO, F.: *op. cit.*, p. 118.

Sargentías mayores:

Denia: teniente de fragata.

Ayamonte: teniente de fragata.

Alcudia: teniente de fragata.

Ayudantías:

Primera de Orán: alférez de navío graduado.

Segunda de Peñíscola: alférez de navío graduado.

Segunda de Mazalquivir: alférez de fragata graduado.

Entre los datos de esta relación encontramos tres casos en que el último ascenso y su nombramiento son de la misma fecha (don Bernardo Albuquerque, capitán de fragata graduado el 16 de septiembre de 1783 y gobernador del Castillo de las Aguilas; don Juan Chaves, alférez de navío graduado el 13 de septiembre de 1786 y segundo ayudante de Peñíscola; don Antonio Ximénez de la Cerda, el 13 de septiembre de 1786 y segundo ayudante de Mazalquivir); pero más interés tienen otros cinco casos en los que comprobamos que, tras haber sido destinados a distintas plazas, siguen ascendiendo en el Cuerpo General de la Armada (don Vicente de Emparán, gobernador de Portobello el 10 de marzo de 1789 y capitán de navío el 21 de septiembre de 1789; don Josef María Chacón, gobernador de la isla de Trinidad el 14 de abril de 1783 y capitán de navío el 25 de mayo de 1790 —cuando la isla fue conquistada por los ingleses, el 16 de febrero de 1797, era brigadier—; don Francisco Muñoz de San Clemente, teniente de rey de Manila de 10 de octubre de 1788 y capitán de navío graduado en fecha posterior, sin determinar en la documentación; don Félix Berenguer de Marquina, capitán general de Filipinas y presidente de la Audiencia el 10 de marzo de 1787 y brigadier el 21 de septiembre de 1789; don Diego Argote, gobernador del Ferrol el 18 de junio de 1771 y brigadier el 15 de noviembre de 1784), con lo que podemos encontrar algunos casos en que estos destinos no suponían el retiro y el final de la carrera militar. En cuanto a los años iniciales de la carrera militar o de formación, 11 fueron guardiamarinas, siete procedían de distintos cuerpos del Ejército, ingresando posteriormente en la Armada (un capitán de infantería, un teniente de infantería, un teniente voluntario, dos subtenientes, un subteniente de artillería, un cadete), cuatro suboficiales de la Armada (un condestable de artillería, dos sargentos, un soldado adelantado de los batallones de galeras) (24), y uno sin determinar su formación. En la relación aparecen dos caballeros de las órdenes militares (un santiaguista y un calatravo).

(24) Se trata, sin duda, de un caso afortunado el de don Josef Domás, quien tras servir en los Batallones de Galeras como soldado adelantado, ingresa en el Cuerpo General de la Armada para llegar a brigadier, caballero de Santiago y gobernador de Panamá, con más de cincuenta años de servicio. Ver anexo.

Conclusiones

1. Se creó un sistema que atribuía a oficiales de la Armada unos destinos en las planas mayores de determinadas plazas. La primera noticia que tenemos es un Real Decreto de 1 de junio de 1734, que con ligeras modificaciones fue confirmado por otro de 29 de abril de 1779.

Este sistema tuvo un carácter más flexible a raíz de una petición del ministro Valdés para ampliar los destinos fijados para la Marina. Si bien sólo fueron confirmados dos nuevos empleos (que pertenecían a la Armada por el Decreto de 1734 y fueron olvidados en el de 1779), quedó abierta la posibilidad de nuevos nombramientos, ya que Valdés obtuvo la posibilidad de hacer peticiones puntuales al Rey, que éste podía otorgar o no.

La tramitación de los empleos de las planas mayores era una competencia del secretario del Despacho de Guerra.

2. Los destinos quedaron reservados en cada caso a oficiales con una determinada graduación; sin embargo, no faltan ejemplos de oficiales que con menor graduación ocupan esos empleos, e incluso de individuos que no procedían de la Armada.

3. Los beneficiarios, en principio, eran los oficiales «retirados», lo que podía justificar algún ahorro en los sueldos. No faltan tampoco casos de dobles sueldos e incluso de oficiales que siguieron su carrera militar mientras desempeñaron estos destinos, aunque casi siempre en plazas de ultramar, que no estaban comprendidas en los Decretos de 1734 y 1779.

4. Los empleos reservados a oficiales de menor graduación solían recaer, en especial las plazas del norte de África, en hombres procedentes de la suboficialidad tras largos años de servicio, lo que permitía una relativa y atenuada movilidad social. Salvo casos excepcionales, su carrera de ascensos era muy limitada, quedando en ocasiones como oficiales graduados.

5. Algunos oficiales procedían del Ejército (es conocida la movilidad y la permuta entre el Ejército y la Armada en el siglo XVIII), lo que no les impedía una carrera en la Armada con cierta brillantez.

ANEXO

Relación de oficiales de Marina empleados en planas mayores de las plazas de 28 de septiembre de 1790:

1. Don Josef Aguirre, natural de Cádiz, teniente de voluntarios, alférez de navío, 18 de agosto de 1774; teniente de la undécima brigada, 12 de mayo de 1776; teniente de fragata, 19 de julio de 1777; segundo comisario ordinario y ayudante de Artillería de Cádiz, 6 de julio de 1778; teniente de navío, 14 de mayo de 1779; capitán de fragata, 21 de diciembre 1782; gobernador de Guayaquil, 10 de marzo de 1789.

2. Don Bernardo de Albuquerque, natural de Lorca, guardiamarina, 29 de diciembre de 1762; alférez de fragata, 12 de octubre de 1767; subteniente de

la tercera compañía del quinto batallón, 23 de febrero de 1768; alférez de navío; teniente de la tercera compañía del segundo batallón, 7 de marzo de 1771; teniente de fragata, 16 de marzo de 1776; teniente de navío, 28 de febrero de 1777; capitán de la sexta compañía del noveno batallón; capitán de fragata graduado, 16 de septiembre de 1783; gobernador del Castillo de San Juan de las Águilas, 16 de septiembre de 1783.

3. Don Antonio Ansoategui, natural de Pasajes, alférez de navío, 25 de marzo de 1760; teniente de fragata, 15 de enero de 1766; teniente de navío, 15 de junio de 1769; capitán de fragata, 21 de abril de 1774; capitán de navío graduado, 17 de febrero de 1776; capitán de navío, 23 de mayo de 1778; brigadier, 21 de septiembre de 1789; gobernador de Peñíscola, 8 de julio de 1790.

4. Don Diego Argote, natural de Córdoba, guardiamarina, 24 de diciembre de 1733; alférez de fragata, 23 de junio de 1740; alférez de navío; teniente de fragata, 13 de mayo de 1744; teniente de navío, 14 de mayo de 1744; capitán de la segunda compañía del séptimo batallón, 14 de mayo de 1744; capitán de fragata, 13 de julio de 1760; capitán de navío, 15 de enero de 1766; gobernador del Ferrol, 18 de junio de 1771; brigadier, 15 de noviembre de 1784.

5. Don Josef Astigarraga, natural de Segura, guardiamarina, 20 de octubre de 1770; alférez de fragata, 23 de noviembre de 1773; subteniente de la primera compañía del octavo batallón, 8 de julio de 1774; alférez de navío, 16 de marzo de 1776; teniente de fragata, 23 de mayo de 1778; ayudante de guardiamarinas en Cartagena, 8 de diciembre de 1778; teniente de navío, 27 de mayo de 1780; capitán de fragata, 23 de junio de 1782; gobernador de la provincia de Santa Marta, 14 de junio de 1785.

6. Don Domingo Barbier, natural de Villafranca, teniente de Infantería; alférez de navío, 28 de febrero de 1777; teniente de fragata, 19 de abril de 1783; segundo capitán de la primera compañía del primer batallón, 19 de abril de 1785; sargento mayor de Ayamonte, 1 de mayo de 1787.

7. Don Feliz Berenguer de Marquina, natural de Alicante, guardiamarina, 30 de abril de 1754; alférez de fragata, 1 de marzo de 1757; maestro tercero de matemáticas de guardiamarinas, 1 de marzo de 1757; alférez de navío, 13 de julio de 1760; teniente de fragata, graduado, 15 de junio de 1769; teniente de fragata, 1 de junio de 1773; teniente de navío, 16 de marzo de 1776; capitán de fragata, 7 de agosto de 1779; director de pilotos en Cartagena, 7 de agosto de 1779; capitán de navío, 3 de febrero de 1780; capitán general de Filipinas y presidente de la Audiencia, 10 de marzo de 1787; brigadier, 21 de septiembre de 1789.

8. Don Josef Copola, natural de Urcana, Reino de Nápoles, sargento primero de los batallones de Marina, alférez de fragata graduado, 16 de marzo de 1784; alférez de navío graduado, 28 de abril de 1787; primer ayudante de Orán, 10 de mayo de 1787.

9. Don Josef María Chacón, natural de Sevilla, guardiamarina, 1 de agosto de 1769; alférez de fragata, 14 de enero de 1771; alférez de navío, 28 de abril de 1774; teniente de la octava brigada, 28 de julio de 1774; teniente de fragata, 16 de marzo de 1776; segundo comisario ordinario y

ayudante de Artillería en Ferrol, 12 de mayo de 1776; teniente de navío, 23 de mayo de 1778; jefe de la decimotercera brigada, 6 de julio de 1778; capitán de fragata, 4 de agosto de 1781; gobernador de la isla de Trinidad, 14 de abril de 1783; capitán de navío graduado, 1 de enero de 1786; capitán de navío, 25 de mayo de 1790. (En el momento de la conquista de la isla por los ingleses el 16 de febrero de 1797 era brigadier.)

10. Don Juan Chaves, natural de Sevilla, condestable del Real Cuerpo de Artillería de Marina, alférez de fragata graduado, 17 de enero de 1786; alférez de navío graduado, 13 de septiembre de 1786; segundo ayudante de Peñíscola, 13 de septiembre de 1786.

11. Don Josef Domás, natural de Cartagena, caballero de la Orden de Santiago, soldado adelantado de los batallones de galeras, guardaestandarte de galeras, 13 de febrero de 1737; alférez de fragata, 20 de noviembre de 1749; alférez de navío, 28 de octubre de 1751; teniente de la octava Brigada, 28 de octubre de 1751; teniente de fragata, 20 de marzo de 1754; ayudante mayor de las brigadas del Ferrol, 20 de marzo de 1754; teniente de navío, 18 de diciembre de 1757; jefe de la segunda brigada, 18 de diciembre de 1757; capitán de fragata, 16 de marzo de 1769; ayudante mayor general del Ferrol, 14 de julio de 1769; capitán de navío, 17 de febrero de 1776; brigadier, 4 de octubre de 1783; gobernador de Panamá, 1 de julio de 1785.

12. Don Vicente Emparán, natural de Azpeitia, subteniente de Infantería, alférez de fragata, 16 de mayo de 1769; subteniente de la cuarta compañía del cuarto batallón, 24 de octubre de 1769; alférez de navío, 13 de enero de 1771; teniente de la cuarta compañía del cuarto batallón, 7 de marzo de 1771; teniente de fragata, 16 de marzo de 1776; teniente de navío, 28 de febrero de 1777; capitán de la sexta compañía del undécimo batallón, 28 de febrero de 1777; capitán de fragata, 21 de diciembre de 1782; gobernador de Portobelo, 10 de marzo de 1789; capitán de navío graduado, 8 de junio de 1789; capitán de navío, 21 de septiembre de 1789.

13. Don Francisco Ezpeleta, natural de Pamplona, guardiamarina, 31 de octubre de 1774; alférez de fragata, 4 de marzo de 1776; subteniente de la tercera compañía del sexto batallón, 27 de agosto de 1778; alférez de navío, 27 de mayo de 1780; teniente de fragata, 21 de diciembre de 1782; segundo jefe de la quinta brigada, 25 de julio de 1787; teniente de navío, 14 de enero de 1789; gobernador del fuerte de Santa Isabel en Pasajes, 24 de marzo de 1789.

14. Don Antonio Fonseca y Ruiz, natural de Motril, cadete del Ejército, alférez de fragata, 28 de febrero de 1777; alférez de navío, 21 de diciembre de 1782; teniente de la segunda compañía del sexto batallón, 19 de abril de 1783; teniente de fragata, 15 de noviembre de 1784; segundo capitán de la segunda compañía del quinto batallón, 6 de diciembre de 1784; sargento mayor de Alcudia, 2 de marzo de 1787.

15. Don Joaquín Gil de Bernabé, natural de Balbuena, guardiamarina, 10 de enero de 1776; alférez de fragata, 4 de marzo de 1776; alférez de navío, 27 de mayo de 1780; teniente de fragata, 21 de diciembre de 1782; sargento mayor de Denia, 3 de junio de 1786.

16. Don Ignacio Gould, natural de Tortosa, subteniente de Infantería, alférez de fragata, 26 de mayo de 1776; alférez de navío, 27 de mayo de 1780; teniente de fragata, 9 de abril de 1783; segundo capitán de la quinta compañía del undécimo batallón, 19 de abril de 1783; teniente de navío, 15 de noviembre de 1784; gobernador de Chocó, 10 de marzo de 1789.

17. Don Manuel Grases, natural de Tortosa, capitán de Infantería, teniente de navío, 28 de febrero de 1777; capitán de fragata graduado, 21 de diciembre de 1782; teniente de rey de Rosas, 1 de julio de 1784.

18. Don Juan Ladrón de Guevara, natural de Fuenterrabía, guardiamarina, 21 de abril de 1774; alférez de fragata, 2 de junio de 1775; subteniente de la segunda compañía del séptimo batallón, 7 de septiembre de 1776; alférez de navío, 13 de mayo de 1779; teniente de fragata, 23 de junio de 1782; ayudante del undécimo batallón, 19 de abril de 1783; gobernador del castillo de Iguer en Fuenterrabía, 30 de abril de 1785.

19. Francisco Muñoz de San Clemente, natural de Écija, caballero de la Orden de Calatrava, subteniente de artillería; alférez de fragata, 26 de diciembre de 1774; alférez de navío, 16 de marzo de 1776; teniente de fragata, 23 de mayo de 1778; ayudante de guardiamarinas de Cartagena, 23 de mayo de 1778; teniente de navío, 5 de febrero de 1779; alférez de la compañía de guardiamarinas de Cádiz, 5 de febrero de 1779; capitán de fragata graduado, 14 de enero de 1782; teniente de rey de Manila, 10 de octubre de 1788; capitán de fragata, 14 de enero de 1789; capitán de navío graduado.

20. Don Juan Pérez Monte, natural de Lorca, guardiamarina, 12 de septiembre de 1768; alférez de fragata, 7 de mayo de 1773; subteniente de la tercera compañía del primer batallón, 9 de septiembre de 1773; alférez de navío, 16 de marzo de 1776; teniente de la primera compañía del segundo batallón, 7 de septiembre de 1776; teniente de fragata, 19 de julio de 1777; teniente de navío, 21 de diciembre de 1782; capitán de la segunda compañía del séptimo batallón, 19 de abril de 1783; gobernador de la provincia de Mariquita en el nuevo Reino de Granada, 9 de octubre de 1789.

21. Don Juan Riaño y Bárcena, natural de Trasmiera, guardiamarina, 22 de septiembre de 1774; alférez de fragata, 2 de junio de 1775; alférez de navío, 23 de mayo de 1778; teniente de la cuarta compañía del noveno batallón, 17 de octubre de 1779; teniente de fragata, 27 de mayo de 1780; teniente de navío, 4 de agosto de 1781.

22. Don Joseph Vallexo, natural de Cartagena, guardiamarina, 1 de mayo de 1766; alférez de fragata, 11 de septiembre de 1769; subteniente de la segunda compañía del quinto batallón, 7 de marzo de 1771; alférez de navío, 28 de abril de 1774; gobernador militar de Cuenca en el Reino de Santa Fe, 18 de abril de 1776.

23. Don Antonio Ximénez de la Cerda, natural de Madrid, sargento segundo de los batallones de Marina, alférez de fragata graduado, 13 de septiembre de 1786; segundo ayudante de Mazalquivir, 13 de septiembre de 1786.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja en la que debe figurar el título del trabajo que no debe sobrepasar las 70 matrices, un breve resumen del mismo, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Podrá hacer constar más titulaciones, las publicaciones editadas, los premios y otros méritos en un resumen curricular que no exceda de diez líneas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Deben entregarse con los errores mecanográficos corregidos y si es posible grabados en *diskette*, preferentemente con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines.

Las ilustraciones que se incluyan deberán ser de la mejor calidad posible. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal, convenientemente rotulados. Si se trata de fotografías, se darán en diapo, positivas y en b. y n. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

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

EL ALGARVE Y LA CARRERA DE INDIAS: MARGINALIDAD PROVECHOSA DE UN ENCLAVE GEOESTRATÉGICO EN EL CORAZÓN DEL COMERCIO CON LAS INDIAS DE CASTILLA (SIGLOS XVI-XVII)

Sergio RODRÍGUEZ LORENZO
Licenciado en Historia de América
Universidad de Sevilla

El día 26 de julio de 1580, Felipe II de Castilla escribía desde Badajoz a don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, comunicándole que había recibido con alegría la noticia de la toma de los distintos puertos del Algarve por la flota castellana al mando del marqués y las tropas del duque de Medinasi-donia (1). Fue el primer gran golpe de mano de una campaña militar victoriosa que culminaría con el asalto a Lisboa en el mes de agosto y la ocupación casi completa de Portugal. A partir de ese momento, Felipe II podía considerarse Rey de la península Ibérica en su totalidad.

El principal atractivo de este dominio castellano sobre Portugal tenía un carácter geoestratégico. Desde los puertos lusitanos, de excelente situación, podrían controlarse las rutas comerciales que unían los Países Bajos rebeldes con la Europa meridional y, sobre todo, colapsar el tráfico de sal y pimienta, que tan esencial resultaba para la economía báltica (2).

Asunto más olvidado por la historiografía, aunque no de menor interés, fue la importancia que para la monarquía católica tuvo el control de los puertos algarbios en su deseo de consolidar el desde siempre diluido monopolio castellano sobre la Carrera de Indias. Al estudio de las líneas básicas de actuación

(1) ASENCIO FERNÁNDEZ, V.: *Epistolario de Felipe II sobre asuntos del mar*. Editora Nacional. Madrid, 1943, p. 146.

(2) BOUZA ÁLVAREZ, Fernando J.: *Portugal en la Monarquía Hispánica (1580-1640). Felipe II, las Cortes de Tomar y la génesis del Portugal Católico*. Universidad Complutense. Madrid, 1987, volumen I, p. 75. Véase también del mismo autor «Portugal en la política flamenca de Felipe II: sal, pimienta y rebelión en los Países Bajos», *Hispania*, núm. 181. Madrid, 1992, pp. 689-702.

algarbia en el comercio, oficial o no, con las Indias de Castilla se dedicarán las breves páginas que siguen.

El Algarve fue la región ibérica y europea no castellana de mayor protagonismo en el sistema de comunicación y comercio que unió a la corona de Castilla con sus Indias. Acertadamente, Pierre Chaunu afirmó que «el complejo portuario andaluz —principal beneficiario del monopolio comercial con América— [comenzaba] en el cabo de San Vicente, a 250 kilómetros al oeste de la desembocadura del Guadalquivir» (3).

La participación del Algarve en la Carrera de Indias presentó múltiples aspectos, algunos bien acogidos por las autoridades castellanas, otros no tanto. Entre los primeros se encontraba la presencia de marineros algarbios sobre las cubiertas de los buques de la Carrera, tantas veces necesitada de hombres; algunos de estos barcos eran también de procedencia algarbios. Del mismo modo tuvo efectos positivos la avanzadilla geográfica que los puertos del Algarve suponían en el sistema de la Carrera de Indias, siempre disponibles para el refugio de los navíos castellanos, así como excelentes vigías de una zona normalmente transitada por corsarios y piratas al acecho. En el lado negativo, pronto se evidenció que la región del Algarve quedaba convertida en un gran foco de contrabando con las posesiones castellanas del Nuevo Mundo; las esperanzas de que el control del Algarve equivaldría a un control del monopolio en la Carrera se frustraron al poco tiempo de la *União*, y todas las medidas encaminadas a solucionar el problema obtuvieron un resultado poco satisfactorio para la Monarquía.

Los hombres

En primer lugar hay que señalar el aporte de hombres de mar que los pueblos del Algarve hicieron a las flotas y armadas de la Carrera. A pesar de las leyes restrictivas al respecto Castilla tuvo que recurrir a marineros extranjeros ante la incapacidad de satisfacer la creciente demanda de hombres para las naos del comercio indiano. Y nadie mejor que los marineros algarbios para cubrir tal necesidad, pues a una larga tradición marítima común se añadió la existencia de innumerables lazos de amistad y de sangre entre los hombres y mujeres de ambos lados de la raya que corría pareja al Guadiana.

Bien decía el profesor Serrano Mangas que «el pescador de Tavira era hermano del de Ayamonte» (4).

La presencia de marineros algarbios en las naos castellanas que cruzaban el Atlántico se remontaba a la época de las expediciones de descubrimiento. Tal es así, que ya en el primer viaje colombino se enroló como grumete «Juan

(3) CHAUNU, Pierre: *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1983, p. 21.

(4) SERRANO MANGAS, Fernando: *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*. Diputación Provincial de Badajoz. Badajoz, 1994, p. 40.

Arias, hijo de Lope de Arias, vecino de Tavira» (5). Una vez definida la estructura de las relaciones comerciales ente Castilla y sus Indias —con la total adopción del sistema de flotas y armadas—, y en especial a partir de la unidad ibérica en 1580, fue aún más normal y hasta numerosa la inclusión de gentes de mar del Algarve entre las dotaciones humanas de los navíos de la Carrera.

Todos los escalafones de la tripulación de una nao estuvieron ocupados en alguna ocasión por gentes del Algarve. Como es lógico pensar predominó la baja marinería (pajes, grumetes, marineros). Los ejemplos son muy abundantes, pero sirva de apoyo a esta afirmación el caso del navío *Jesús Nazareno*, con destino a Cuba en la flota de Nueva España de 1627, en cuya tripulación aparecían registrados siete marineros, dos grumetes y dos pajes naturales de los más importantes puertos del Algarve: Tavira, Faro, Portimão y Lagos (6).

Sin embargo destacaron por su calidad de pilotos. Entre 1568 y 1600 un mínimo de once naturales de Tavira, cuatro de Lagos y uno de Faro superaron el examen que la Casa de la Contratación de Sevilla realizaba a los pilotos de la Carrera de Indias (7). Caso excepcional fue el de Pero Díaz, vecino de Lagos, que tras navegar repetidas veces a América sobre varios navíos de aviso, participar con el general Pedro Menéndez de Avilés en la expedición que expulsara a los hugonotes de Florida (1565), y pilotar la nao capitana del gobernador Juan Ortiz de Zárate en su jornada hacia la región rioplatense (8), fue nombrado «piloto mayor de la Carrera del río de la Plata» por Felipe II de España en junio de 1581 con un sueldo anual de 36.000 maravedís, como merced por sus muchos servicios (9).

No sólo mareantes, también mercaderes nacidos en el Algarve intervinieron en el trato con las Indias Occidentales. Para que una persona extranjera pudiera comerciar de manera legal en la Carrera, debía recibir una licencia especial del Rey; o bien poseer carta de naturaleza, es decir, adquirir la nacionalidad castellana. Éste fue el procedimiento que utilizó en 1574 Bartolomé Gonçalves, natural de Faro, a fin de pasar a Indias con mercancías propias valoradas en 1.000 ducados (10). Luego estaba la actuación fraudulenta, pero de ella se hablará más adelante.

(5) Citado en GIL, Juan: «El Algarve y Sevilla al filo del Quinientos», *Cadernos Históricos*, núm. V. Lagos, 1993, p. 133.

(6) Archivo General de Indias (en adelante AGI), Contratación, leg. 1175. Registro del navío *Jesús Nazareno* (1626). El número total de tripulantes era 29 personas, y por consiguiente la participación algarbía representaba en este navío el 37,9 por 100. Desde luego este porcentaje no es extrapolable a todos los buques que participaron en la Carrera, ni siquiera en el periodo de mayor participación portuguesa en el comercio trasatlántico de Castilla (c. 1620-1640), aunque constituye por sí misma una muestra (no aislada) del importante papel jugado por los «hombres (léase marineros) de la nación» en el sistema de la Carrera de Indias.

(7) NAVARRO GARCÍA, Luis: «La gente de mar en Sevilla en el siglo XVI», en *Revista de Historia de América*, núms. 67-68. México, 1969, pp. 22-38.

(8) AGI, Patronato, leg. 262, R. 10. Expediente a instancias de Pedro Díaz solicitando la merced de ser nombrado piloto mayor de la Carrera del Río de la Plata (1580-1585).

(9) AGI, Indiferente General, leg. 739, N. 321. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 29 de junio de 1581.

(10) AGI, Justicia, leg. 923, N. 1. Pleito de Bartolomé González con el fiscal de la Casa de la Contratación, sobre que le dé licencia para tratar y pasar a las Indias (1574).

Los barcos

La Carrera de Indias exigió un considerable número de navíos, de los que Castilla no siempre dispuso en cantidad suficiente. Hasta la década de 1560, aproximadamente, los barcos fabricados en los astilleros del Algarve no fueron extraños en el tráfico castellano de ultramar. Las leyes portuguesas prohibían la exportación de vasos, pero casi siempre se incumplieron, debido al alto beneficio que constructores y propietarios de naos obtenían con la venta de éstas en Andalucía. Hacia 1540-1546, un barco que costaba 250 cruzados se vendía por 600 o 700 en los puertos andaluces. Para encubrir el fraude de estas ventas prohibidas ante las autoridades lusitanas, se acudía a la firma de escrituras de arrendamiento por el tiempo de vida que solía durar una nao (11). Por aquellas mismas fechas, a principios de 1547, el Consulado de Mercaderes de Sevilla aconsejó buscar en los puertos del Algarve las seis carabelas que Carlos V deseaba armar para la defensa de las naves de la Carrera, igual que se había hecho poco tiempo antes con otras dos naos (12).

A partir de la segunda mitad del siglo XVI la Carrera de Indias precisó buques de mayor tonelaje, que apenas si pudieron proporcionar los pequeños astilleros del Algarve y la baja Andalucía a consecuencia de la escasez de madera de los bosques cercanos. Sin embargo, la presencia de naves algarbias no desapareció del todo. En la flota de Nueva España del año 1600, por ejemplo, se incluía la nao *San Jacinto y la Bella*, de 200 toneladas y propiedad de uno de los miembros de la poderosa familia de armadores sevillanos, los Montebornado, que fue construida en Castromarín, «como bien parece por la fábrica de la dicha nao» (13). Además, bastantes fueron los navíos de aviso que la Casa de Contratación y el Consulado de Sevilla concertaron en Portimão, Lagos o Tavira, pues era opinión común considerar el Algarve como «el centro de mayor vivero mundial de carabelas» (14), ideales para una rápida navegación entre ambas orillas del Atlántico.

El 23 de junio de 1571, la Casa de Contratación ordenó a Duarte Fernández, vecino de Lagos que años más tarde ocuparía el cargo de fiscal del Algarve, que despachase un navío de aviso a las islas de Puerto Rico y La Española (15). En 1575, de nuevo se le mandó que fletase tres carabelas para que avisaran a las flotas que volvían de Nueva España y Tierra Firme, por

(11) FREIRE COSTA, Leonor: *Naus e galeões na Ribeira de Lisboa. A construção naval do século XVI para a Rota do Cabo*. Editorial Colibri. Cascais, 1997, p. 150.

(12) AGI, Indiferente General, leg. 1964, libro 10, fols. 154v-159r. Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 11 de febrero de 1547.

(13) CHAUNU, Pierre y Hugette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. París, 1956, tomo IV, pp. 92 y 100.

(14) CHAUNU: *Sevilla y América*, p. 22.

(15) AGI, Justicia, leg. 908, N. 3. Pleito fiscal entre Diego Venegas, fiscal de la Casa de la Contratación, y Duarte Fernández, portugués, vecino de Lagos, sobre la devolución de un esclavo suyo que iba de remero en un patache (1572).

cuyos fletes pagó un total de 210.000 maravedís (16). A principios de julio de 1584, los oficiales de la Casa de Contratación volvieron a pedir a Duarte Fernández que enviara «dos carauelas pequeñas» al encuentro de las naos que llegasen de las Indias y les diera noticia de las «nueve galeotas de moros» que andaban «haziendo el daño que [podían] en la costa del Algarve y cauo de Sant Viçente» (17).

Los puertos

En 1736 Luis da Cunha escribía que el Reino del Algarve «coven muito aos castelhanos pela comodidade dos seus portos» (18). No hizo falta esperar a fecha tan tardía para que todos los interesados en el comercio con América descubrieran las excelencias de los puertos algarbios. Estratégicamente situados en la ruta de regreso de las naos de la Carrera, sirvieron desde las primeras décadas del siglo XVI como refugio en situaciones de emergencia, tal era el caso de temporales y, sobre todo, la casi constante presencia de piratas y corsarios en la costa, que provocaron que el cabo de San Vicente recibiera el merecido sobrenombre de «Cabo de las Sorpresas» (19).

El miércoles 19 de agosto de 1587 llegaron a la barra de Portimão dos navíos procedentes de Puerto Rico, ambos nombrados *El Santo Espíritu* y de 60 toneladas de porte; Álvaro Gonçalez, vecino de Tavira, era el maestre de uno de ellos. El mal tiempo les obligó a entrar en el puerto de Villanueva, desde donde enviaron por tierra hasta Sevilla los registros y ciertos pliegos que traían para el Rey (20).

Más frecuentes son las noticias sobre arribadas en los puertos del Algarve por temor a ataques de barcos enemigos, franceses, ingleses o berberiscos. En enero de 1537 la nao de Joan de Santander, que volvía de Santo Domingo, entró en Portimão al encontrarse con un navío francés (21). El 7 de mayo de 1583, Martín Ochoa de Lecoya, pasajero embarcado en el navío de aviso *Santa Catalina*, procedente de La Habana, declaraba que después de «tres días y dos noches» de agobiante persecución por parte de un navío corsario francés, únicamente pudieron deshacer la amenaza con la providen-

(16) AGI, Justicia, leg. 931, N. 7. Pleito fiscal de Diego Venegas, fiscal de la Casa de la Contratación, y Francisco de Torres, diputado de las Averías, contra Duarte Fernández, por 100.000 maravedís que se pagó a los oficiales de la Casa de Contratación (1575).

(17) AGI, Indiferente General, leg. 740, N. 274b. Carta de los oficiales de la Casa de Contratación al Consejo de Indias, Sevilla, 5 de julio de 1584 (incluida en Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 10 de julio de 1584).

(18) ROMERO MAGALHÃES, Joaquim: *O Algarve Económico, 1600-1773*. Editorial Estampa. Lisboa, 1993, p. 38.

(19) CHAUNU: *Sevilla y América*, p. 22.

(20) AGI, Contratación, leg. 5108, sin foliar. Carta de Enrique Hernández y otros a la Casa de la Contratación. Villanueva de Portimão, 21 de agosto de 1587.

(21) AGI, Indiferente General, leg. 1962, libro 5, fols. 76v-77v. Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 17 de febrero de 1537.

cial llegada al puerto de Lagos (22). A mediados de abril de 1595, una docena de buques ingleses acechaban por toda la costa; lograron capturar una nao vizcaína, mientras que otros cuatro barcos de pequeñas dimensiones que iban en su compañía pudieron refugiarse en Lagos (23).

A veces la huida acabó en naufragio del navío perseguido en las playas de la costa algarbía, aunque no siempre el final viniese a parar en tragedia. En 1638 los tripulantes de la fragata *San Luis* y *Nuestra Señora de la Candelaria* tuvieron que darla al través en la playa de Tavira al verse acosados por cuatro navíos «de turcos», para así salvar tanto las vidas como la hacienda que el barco transportaba. Nada más pisar tierra un puñado de marineros castellanos se dirigió a la villa de Tavira en busca de ayuda, que los tavirenses concedieron de inmediato. Tres compañías de mosqueteros y una de caballería acudieron al lugar en que estaba varada la fragata, y tras un breve combate expulsaron a los piratas berberiscos que la saqueaban (24).

Algo parecido ocurrió la mañana del 6 de abril de 1639, cuando «dos nauíos de turcos» hicieron varar al navío de aviso *Nuestra Señora de la Concepción*, de Jorge Correas, procedente de Cumaná, en la playa de «Mesquita, límite del lugar de la Bordera, del término de Lagos». La muerte de cuatro tripulantes del aviso fue el resultado de este trágico acontecimiento, el consuelo del resto de la tripulación estuvo en la recuperación de buena parte del cargamento de tabaco que traía el barco. El susto pudo haber acabado de peor manera (25).

Además del acoso a que se veían sometidas las naos de la Carrera de Indias, el continuo deambular de corsarios y piratas constituía una amenaza en sí misma para los propios puertos del Algarve y sus habitantes. Los asaltos no fueron infrecuentes, con los consabidos costes humanos (en forma de muertes o apresamientos) y económicos que socavaban el frágil equilibrio de las sociedades pobres del Antiguo Régimen, como era el caso de las comunidades marineras algarbias.

Fueron los piratas procedentes de la Berbería los que más daños causaron en la costa algarbía desde mediados del siglo XVI (26). A finales de junio de 1584 Duarte Fernández escribía a la Casa de la Contratación relatando el ataque de cuatro galeotas berberiscas en diversos puntos de las playas del Algarve, con el resultado de cuatro personas apresadas, la destrucción de diversas armazo-

(22) AGI, Patronato, leg. 267, N. 1, R. 82. Declaración de Martín Ochoa de Lecoya. Sevilla, 7 de mayo de 1583.

(23) AGI, Contratación, leg. 5169, libro 9, fol. 373r-v. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 21 de abril de 1595.

(24) AGI, Contratación, leg. 830, N. 21. Auto de los interesados en la mercaderías que venían en la fragata *San Luis* y *la Candelaria*, que se perdió en la costa de Tavira (1638).

(25) AGI, Contratación, leg. 605, N. 3. Diligencias judiciales hechas por el capitán Antonio Tabares, sobre el naufragio del aviso *Nuestra Señora de la Concepción* en la costa del Algarve (1639).

(26) VERISSIMO SERRÃO, Joaquim: *História de Portugal*, tomo III (1495-1580), Editorial Verbo. Lisboa, 1980, p. 72.

nes de pesca y el robo de varias carabelas. El asunto era considerado por el autor de la carta como prioritario:

«...pues le va [a Su Magestad] en ello la guarda y defensa deste su Reino del Algarve, demás de la pérdida que hazen a su Hazienda, y a los hombres pobres quitan en sus armazones y los cautivan y les toman sus pobrezas y le quitan que no hagan sus pesquerías por los desaparejos de los barcos y redes que tienen para ellos» (27).

Aunque no de manera tan reiterada, también en alguna ocasión el corsarismo inglés se dedicó a saquear los puertos y playas del Algarve, generalmente como parte de acciones más ambiciosas cuyo objetivo final solía situarse en el asalto a Cádiz. Así, cuando en julio de 1596 la escuadra angloholandesa encabezada por el conde de Essex se disponía a tomar la plaza gaditana, no dudó en atacar la ciudad de Faro a su paso frente a la costa algarbía (28). Los ingleses comprendieron que una buena manera de distorsionar el sistema de la Carrera de Indias consistía en destruir y arruinar al menos momentáneamente, algunos puertos algarbios: tan clara era a los ojos de Albión la vinculación entre la Carrera y la costa sur de Portugal.

Pero hubo ocasiones que en lugar de proteger a las naos castellanas, los puertos algarbios sirvieron para dar cobijo a los corsarios, concretamente a los franceses. A fines de septiembre de 1536, Juan López de Archuleta, capitán de una de las naos de la Armada de Guarda de la Carrera de Indias, intentaba alcanzar a un navío francés que había asaltado a dos naos que volvían de las Indias; viéndose preso, no tuvo más remedio que entrar en Villanueva de Portimão. La verdadera sorpresa radicó en el amparo y defensa que le ofreció el gobernador de la ciudad. La reacción del Rey español fue de incertidumbre, pues no entendía cómo las autoridades del país vecino daban protección a un «enemigo común» (29). Una escena parecida se repitió el 4 de mayo de 1559, cuando un navío francés que había robado a un barco gallego se metió en el puerto de Lagos para evitar ser capturado por el famoso general Álvaro de Bazán (30).

Por encima de estas desavenencias puntuales, el único inconveniente serio de los puertos algarbios estuvo en la poca profundidad de sus aguas, que sólo permitían la entrada a barcos de pequeño y mediano tonelaje. Lagos, con su

(27) AGI, Indiferente General, leg. 740, N. 274c. Carta de Duarte Fernández a la Casa de la Contratación. Lagos, 29 de junio de 1584. Acompaña a una Consulta del Consejo de Indias de 10 de julio de 1584.

(28) VERISSIMO SERRÃO: *História de Portugal*, tomo IV, p. 44.

(29) AGI, Indiferente General, leg. 1962, libro 5, fols. 14r-15r. Real Cédula a Luis Sarmiento de Mendoza, embajador de Portugal. Valladolid, 5 de octubre de 1536. El emperador Carlos parecía desconocer que el 14 de julio de 1536 Portugal y Francia habían firmado el Tratado de Lyon, por el que los puertos de ambos reinos quedaban libres para la entrada de sus barcos. VERISSIMO SERRÃO: *História de Portugal*, tomo III, p. 47.

(30) AGI, Indiferente General, leg. 425, libro 23, fols. 399r-400v. Real Cédula a don Juan de Mendoza, embajador en Portugal. Valladolid, 12 de junio de 1559.

«baía grande y limpia [...] capaz para mucha cantidad de nauíos» y Villanueva de Portimão, que una vez traspasada su barra poseía «un buen río y de mucho fondo y capaz para muchos nauíos», fueron los puertos mejor acondicionados.

Hasta aquí todo lo referente al apoyo humano, naval y portuario que la costa del Algarve prestó al sistema de la Carrera de Indias, y que salvo momentos de exceso de celo, contó con el favor de las autoridades castellanas responsables del cumplimiento de las leyes relativas al tráfico con América.

El contrabando

Entre 1570 y 1620 el reino del Algarve vivió un período de gran esplendor económico. La causa principal de estos años de auge fue la provechosa actividad contrabandista que distintos grupos sociales algarbios practicaron en los márgenes del monopolio que la monarquía española intentó imponer en las relaciones entre la metrópoli y sus colonias americanas (32).

Los métodos del contrabando que tenía por escenario al Algarve se reducían en esencia a dos: uno que rodeaba en su totalidad al sistema oficial de la Carrera de Indias y otro que, lejos de evitarlo, se aprovechaba de su ineficacia.

El primero de los métodos consistía en la contratación directa entre el Algarve y las Indias. Desde Tavira, Portimão, Lagos o Faro salieron innumerables navíos cargados con mercancías destinadas al mercado hispanoamericano, generalmente hacia las regiones menos favorecidas por el régimen de flotas de la Carrera de Indias: islas del Caribe, costas de Tierra Firme y el Río de la Plata (33).

Especial importancia tuvo la conexión Algarve-Buenos Aires a partir de 1580. Con la excusa de dirigirse a Brasil las naves algarbios arribaban al puerto bonaerense, donde intercambiaban tejidos, vino, aceite, higos y otros productos peninsulares por cuero, sebo y, sobre todo, plata procedente de Potosí.

En 1608 llegó al puerto de La Baliera, seis leguas al oeste de Lagos, la nave de Pero Díaz Carrillo. Aunque alegaba venir de Río de Janeiro, lo cierto era que «traía muchas piñas y barras de plata y reales», así como «algunos pasajeros castellanos y un fraile que bajaron del Perú, y se dijo que en cajones de açúcar traían plata sin quintar» (34). El 28 de enero de 1615 se comunicaba a la Casa de la Contratación que habían entrado en Lagos y Portimão dos navíos que decían volver de Brasil; sin embargo, «traían algunos cueros del

(31) AGI, Indiferente General, leg. 1528, N. 44. Relación de los puertos y barras que hay desde el cabo de San Vicente hasta el cabo de Trafalgar. Sin fecha [final siglo XVI]. Para otros puertos del Algarve y la costa atlántica de Andalucía, véase el apéndice documental.

(32) ROMERO MAGALHÃES: *O Algarve Económico*, pp. 259 y 285.

(33) AGI, Indiferente General, leg. 742, N. 161. Consulta del Consejo de Indias. Madrid, 10 de mayo de 1594.

(34) AGI, Contratación, leg. 5172, fol. 339r-v. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 15 de noviembre de 1616.

Perú bajados por el Río de la Plata» (35). El primero de septiembre del mismo año se hacía saber que «otro naufo que dio en la costa [del Algarve] se entendió que trajo trescientos y tantos cueros del dicho Río de la Plata» (36).

El contrabando con Buenos Aires, como ocurrió con otros muchos aspectos, contribuyó a la interrelación social y económica entre el Algarve y los puertos de la baja Andalucía, en especial los pertenecientes a la actual provincia onubense. Así, a principios de 1611, dio comienzo un denso pleito entre las autoridades encargadas de vigilar el comercio transatlántico castellano y Pedro Díaz Carlos, vecino de Huelva y dueño de un barco nombrado *El Santo Espíritu*, que fue acusado de haber efectuado transacciones mercantiles ilegales en el Río de la Plata. En 1609 el gobernador del Río de la Plata, Diego Marín Negrón, fletó el navío de Pedro Díaz para que lo llevase a Buenos Aires y tomar posesión de su cargo. Tras salir de su puerto de origen, Huelva, se dirigió a Faro, donde se embarcaron numerosas mercancías de algunos mercaderes del Algarve y del propio Pedro Díaz; desde allí pasaron al Río de la Plata, obteniendo alrededor de cien mil ducados por la venta de las mercaderías. A fin de disimular el dinero que traían las bodegas de su barco, Pedro Díaz decidió arribar a Río de Janeiro para comprar azúcar y cueros. Finalmente, el 17 de diciembre de 1610 llegaba de nuevo a Faro, donde descargó tanto la plata como los productos adquiridos en Brasil. Aunque el armador onubense sacó el mayor beneficio de toda esta operación la mayoría de los tripulantes del navío procedían del Algarve y también recibieron su parte correspondiente del negocio (37).

En Sevilla los grandes defensores del monopolio (Casa de la Contratación y Consulado) consideraban que este trato de los portugueses en general, y de los algarbios en particular, causaba enormes distorsiones en el sistema de la Carrera de Indias, ya que los productos que se trocaban en Buenos Aires subían hasta Potosí e incluso alcanzaban a Lima, provocándose una saturación del mercado y la consecuente disminución de la demanda peruana, en claro perjuicio de los mercaderes castellanos y sus enlaces limeños. Además, buena parte de la plata extraída en el alto Perú se escapaba por el circuito alternativo de Buenos Aires, lo que ocasionaba cierta escasez del principal producto de retorno en las flotas de Tierra Firme y una quiebra en la actividad mercantil de la Carrera (38). Unas palabras de la época reflejaban con claridad este problema: «la navegación del Río de la Plata [h]a de venir a ser un sangradero muy grande de las minas de Potosí» (39).

(35) AGI, Contratación, leg. 5172, fol. 161r. Carta de la Casa de Contratación al rey. Sevilla, 10 de febrero de 1615.

(36) AGI, Contratación, leg. 5172, fols. 215v-216r. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 1 de septiembre de 1615.

(37) AGI, Contratación 157B. Pleito fiscal contra Pedro Díaz, capitán y dueño de la nao *Espíritu Santo*, que pasó de Huelva al Río de la Plata sin licencia (1611).

(38) AGI, Indiferente General, leg. 751. Consultas del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 11 de septiembre de 1610 y 17 de julio de 1613.

(39) AGI, Indiferente General, leg. 742, N. 161. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 10 de mayo de 1594.

La utilización de las islas Canarias como escala intermedia constituía una variante de esta contratación directa entre el Algarve y las Indias Occidentales (40). En ocasiones, para legalizar la situación de fraude, se recurría a ventas ficticias de naos a españoles por parte de los maestros de los barcos portugueses que llegaban a Canarias con destino al Nuevo Mundo; luego, el mismo maestre proseguía su viaje, ahora con un navío presuntamente español (41). Esto sería lo que probablemente ocurriera en 1536, cuando desde Tavira arribó a la isla de La Palma la «carauela latina» de Nuño Vázquez; al parecer vendió tres cuartas partes del barco al regidor Baltasar de Alcozer, lo fletó y se dirigió a Santo Domingo. A la vuelta, como era de esperar, pasó directamente a su puerto de origen, Tavira, sin detenerse en La Palma, lo cual prueba la falsedad de la venta (42).

En el segundo método de contrabando eran los propios mercaderes, vinculados al régimen legal de la Carrera de Indias, los que deseaban la colaboración del Algarve y sus recursos. Los algarbios, concededores de este interés, aprovecharon la oportunidad para disfrutar siquiera de una mínima porción de las muchas riquezas que circulaban frente a sus costas.

Cada vez que una flota regresaba de las Indias y pasaba frente al Algarve, multitud de vecinos de esta región y del condado de Niebla salían al encuentro de ella en pequeños barcos de pesca. Con el pretexto de proporcionar refrescos a las tripulaciones se metían entre las naos mercantes y transbordaban hasta tierra gran cantidad de plata que venía sin registrar y bastantes pasajeros sin licencias (43). Los ejemplos son muy abundantes, pero sirva como botón de muestra el del regreso de la flota de Nueva España en el año 1610. Entre los días 26 y 27 de septiembre salieron de Lagos, Faro y Tavira muchos barcos que se colocaron entre las naos, y con la entera connivencia de los maestros y altos mandos de la flota, introdujeron unos 600.000 ducados de plata en el Algarve (44).

Como no se trataba de una alternativa al sistema de la Carrera de Indias, sino sólo su corrupción en beneficio de los mercaderes, no es de extrañar que las denuncias de este tráfico ilegal las hicieran únicamente las autoridades rectoras de los asuntos americanos (Casa de la Contratación y Consejo de Indias), y que se centrasen en el fraude que sufría la Real Hacienda por el impago de los distintos impuestos que gravaban al comercio con las Indias (almojarifazgo y avería) (45).

(40) AGI, Indiferente General, leg. 425, libro 23, fols. 332v.-333r. Real Cédula a don Juan de Mendoza, embajador en Portugal. Valladolid, 14 de junio de 1558.

(41) HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*. Fondo de Cultura Económica. México, 1979 (ed. original 1918), p. 142.

(42) AGI, Indiferente, leg. 1962, libro 4, fols. 171r-172r. Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 4 de septiembre de 1536.

(43) AGI, Contratación, leg. 5170, fols. 222r-223v. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 27 de marzo de 1607.

(44) AGI, Contratación, leg. 157B, N. 11. Auto fiscal contra el capitán Juan Gutiérrez, fiscal del Algarve, sobre estafas a unos pasajeros de la flota de España que saltaron en tierra con oro y plata (1611).

(45) AGI, Indiferente General, leg. 751. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 8 de julio de 1611.

Se adoptaron algunas medidas para la erradicación de estas actividades fraudulentas, pero ninguna de ellas pudo acabar con el problema. La más importante fue el nombramiento, a partir de 1589, de una serie de fiscales en el Algarve para «socorrer, aviar y encaminar a Seuilla los nauíos que allí llegaren de las Indias malparados y visitarlos; y estorbar que no echen en tierra oro, plata y otras mercadurías, y si trujesen algo descaminado, embargarlo, y hechas las averiguaçiones, dar quenta a la dicha Casa [de la Contratación] conforme a la instrucción que tienen» (46).

Los fiscales, con un sueldo de 25.000 maravedís anuales, podían ser castellanos o portugueses, y su centro de actuación era la ciudad de Lagos, aunque viajaban de continuo por todo el Algarve. En total se nombraron a cuatro fiscales: Duarte Fernández (1589-1595), Melchor Pinto (1595-1603), Juan Gutiérrez (1604-1634) y Antonio Tabares Liote (1634-1641) (47). No obstante, los problemas de jurisdicción que mantuvieron con las autoridades portuguesas, en especial con el gobernador del Algarve (48) y la magnitud de la empresa que se les encomendó, hizo inútil cualquier esfuerzo en la lucha contra el fraude vía el Algarve en la Carrera de Indias.

La creación de la Fiscalía del Algarve se acompañó, dos años más tarde, de la promulgación de las «Ordenanzas para remedio de los daños e ynconuenientes que se siguen de los descaminos y arriauadas maliçiosas» de los navíos que navegaban en la Carrera de Indias (49). La simple lectura de las ordenanzas, que constan de 32 capítulos, pone de manifiesto la importancia del Algarve como enclave estrechamente vinculado al contrabando que se producía en el seno de la Carrera de Indias. Sin embargo, como ocurriera tantas veces y con tan distintos asuntos, las leyes rara vez alcanzaban una realidad práctica y los tratos ajenos a la legalidad se continuaron produciendo. Tan incontrolable parecía la situación a la propia Casa, que ni siquiera colocando barcos a lo largo de toda la costa del Algarve y el Condado de Niebla podría evitarse el contrabando, no porque se necesitasen multitud de navíos o resultase costoso en extremo, sino porque habría que incluir en cada barco «una persona de grande confianza, que tan difícilmente se hallará» (50).

(46) AGI, Indiferente General, leg. 751. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 11 de septiembre de 1610.

(47) Los nombramientos en AGI, Contratación, leg. 5784, libro 3, fol. 57v. Real Cédula a Duarte Fernández. Madrid, 1 de marzo de 1589; AGI, Contratación, leg. 5784, libro 3, fols. 89v-90r. Real Cédula a Melchor Pinto. Madrid, 17 de diciembre de 1595; AGI, Escribanía, leg. 1021B. Real Cédula a Juan Gutiérrez. Denia, 24 de febrero de 1604, y AGI, Contratación, leg. 5785, libro 1, fol. 87r-v. Aranjuez, 6 de mayo de 1634.

(48) AGI, Indiferente General, leg. 751. Consultas del Consejo de Indias a S. M. de 31 de agosto de 1610, 8 de julio de 1611 y 28 de agosto de 1612.

(49) AGI, Indiferente General, leg. 427, libro 29, fols. 183v-213r. Ordenanzas contra las arribadas maliçiosas. Madrid, 17 de enero de 1591.

(50) AGI, Contratación, leg. 5170, fols. 222v-223r. Carta de la Casa de la Contratación al rey. Sevilla, 27 de marzo de 1607.

Conclusión

Resulta indudable que toda esta actuación en el tráfico con las Indias de Castilla contribuyó a mejorar en algo la economía de los habitantes del Algarve. Los estudios de Joaquim Romero Magalhães dan prueba de ello. Sin embargo, no deben exagerarse los resultados, pues si bien es cierto que pudo germinar una modesta burguesía mercantil —«endinheirada e cavaleirosa»— asentada en los puertos algarbios (51), también lo es que los mayores beneficiarios, como ocurría en Castilla, eran extranjeros y residían fuera de la Península. Esta realidad no pasó inadvertida a los contemporáneos, «que como los que tienen este trato son casi todos gente vaja y de mal nasçimiento, no los lleuan [los tesoros] al reino de Portugal, que al fin es de Vuestra Magestad [Felipe III de España], sino a los enemigos, donde tienen correspondençia [...]» (52).

Es muy posible que estudios posteriores amplíen, maticen y completen el cuadro aquí presentado, pero todo parece indicar que las líneas generales esbozadas seguirán siendo las mismas. De todos modos aún queda mucho que decir, el tema ofrece el máximo interés y la documentación, aunque dispersa, es abundante: se trata de una cuestión de tiempo.

APÉNDICE DOCUMENTAL

AGI, Indiferente General, legajo 1528, ramo 44, sin fecha [finales siglo XVI]

Relación de los puertos y barras que ay dende el Cabo de Sant Viçente hasta el Cabo de Trafalgar y las señales de tierra que sobre los dichos puertos ay, y el fondo y señales de sonda que asimismo tiene cada puerto, y remitiéndome a algún mejor rotero que en ello puede auer en alguna parte della.

En Cabo de Sant Viçente es tierra alta y pareja y roca tajada que deziende a la mar, y en la propia punta tiene un monesterio de frayles que fuera en la mar blanquea mucho, y siendo el día claro que este monesterio pareçiere como una vela. Estarán çinco leguas de tierra y en este lugar no se hallará fondo para surgir. Y por ençima deste cabo pareçe una sierra que se dize de *Monchique* y quando esta sierra la vieren al Nordeste estará el propio cabo al Nordeste; y si la vieren al Este estarán en treinta y siete grados y medio al Norte del cabo. Y en el dicho cabo, a la parte del Este, esta una punta que se dize *Sagres* en la playa, y se puede surgir en ella en diez y en doze braças, que es limpio y estarán un tiro de lombarda de tierra.

(51) BORGES COELHO, Antonio: «Algumas notas sobre o Algarve dos séculos XVI e XVII», *Cadernos Históricas*, núm. IV. Lagos, 1993, p. 53.

(52) AGI, Contratación, leg. 710. Consulta del Consejo de Indias a S. M. Madrid, 11 de septiembre de 1607.

Ytem dentro deste cabo de Sant Viçente, a la parte del Este media legua, está un puerto que se dize *La Baliera*. Y en este puerto no pueden surgir naos grandes por tener poco fondo, que de bajamar no tiene más que tres braças de agua y su travesía de él es Levante y Sureste y Sur y con los demás vientos es abrigo.

Ytem más adelante hazia el Este quatro leguas, está la baya de *Lagos*. Es baya grande y limpia para surgir, y es capaz para mucha cantidad de nauíos y pueden surgir dende las quatro brazas//¹⁶ fasta las diez y estarán desviado de tierra un tiro de cañón y su travesía de los vientos que allí hazen daño son los arriba dichos y los demás hazen abrigo. Y sobre esta baya de Lagos está la propia sierra de Monchique que está sobre el Cabo, que es toda una, y quando pareçiere esta sierra al Nordeste hará señal que está partida por medio y la parte que estuviere a la parte del Este pareçerá más pequeña que las del Hueste y en entonçes demorará la baya de Lagos el Norte.

Ytem más adelante en la propia costa está la barra de *Villanueva* [53]. Esta barra es corta de la entrada y se entra en ella por marcas y éstas se mudan por respeto que la dicha barra se muda muchas vezes y tiene de agua hordinariamente dos braças de bajamar y de pleamar tres y media de aguas vivas. Y quando pareçiere la quebrada de la sierra de Monchique, que es la propia del cabo de Sant Viçente, al Norte estarán Nortedur con esta barra. Y dentro desta barra ay un buen río y de mucho fondo y capaz para muchos nauíos y está el lugar media legua por el río arriba. Y de fuera desta barra pueden estar surtos como no sean con los vientos arriba dichos, que son travesías dende las veinte brazas; que es limpio y será media legua de tierra hasta las seys braças.

Ytem más adelante dende esta barra de Villanueva se puede surgir por toda la costa hasta el cabo de Santa María dende las veynte braças hasta las diez, que es todo limpio y estarán un quarto de tierra, guardándose de//¹⁶ no surgir con los vientos arriba dichos porque son travesías en toda esta costa.

Ytem más adelante del cabo de Santa María arriba dicho está, una legua de allí, la barra de *Faro*. Esta barra es de poca agua y muy larga a la entrada, que tiene media legua y más, y se muda y no se puede entrar en ella si no son nauío chicos de veynte y treynta toneladas. Y sobre esta barra la tierra adentro está una montaña redonda que se dize *monte de Higos*, y quando esta montaña pareçiere al Norte demorará asimismo la dicha barra al Norte y el cabo de Santa María quedará a la parte de Hueste y podrá surgir por toda esta costa, que es limpia desde las seys braças hasta las veynte y estarán un quarto de legua de tierra.

Ytem desta barra de Faro a la barra de *Tavira* ay quatro leguas y en toda la costa se puede surgir, que es limpia por las diez y doze braças, un quarto de legua de tierra y menos. Esta barra es corta su entrada, tiene poca agua y no pueden entrar en ella sino nauíos pequeños de hasta çinquenta toneladas; y éntrase en ella por marcas que tienen puestas, y si no pareçen no se puede entrar. Tiene el lugar legua y media el río arriba y el dicho río tiene muchos bajos y es de poca agua. Y sobre esta barra la tierra adentro, asimismo, //²¹.

[53] Villanueva de Portimão.

viene la tierra de monte de Higos que adelante se declara y al remate della está la dicha barra. Esta dicha barra y puertos que hasta aquí están declarados, con otros que aquí no se ponen por ser chicos y no ser capaces para nauíos grandes sino para barcos de pescar, es la costa del Algarue de Portugal.

Ytem desta barra de Tavira hasta la barra de *Ayamonte* çinco leguas; y en toda esta costa se puede surgir, que es limpio como no sea con los vientos que están declarados que son trabesías. La barra de *Ayamonte* es larga a la entrada, de media legua y más, y de muchos bajos; tiene de pleamar y aguas vivas tres braças y en algunas partes menos. Por respeto que tiene muchos bancos y no es para nauíos grandes, sino hasta çien toneladas. Dentro de la barra es el río bueno y grande y de mucha agua y tiene el lugar río arriba una legua de la dicha barra, y sobre el dicho lugar está un monte pequeño con tres mogotes pequeños, y quando estos mogotes demoran al Nornordeste está el Nortedur con la barra.

Ytem desde la barra de *Ayamonte* a la de *Güelva* ay diez leguas poco menos; y en esta costa se puede surgir porque es limpia, reguardando siempre los vientos arriba dichos. Y en ocho, diez braças, si surgieren, estarán más de una legua de tierra por ser bajío. Y serle//^{2v} aviso que toda esta costa desde *Ayamonte* hasta *Sanlúcar* es playa de longo de la mar y tierra muy baja, excepto las Arenas Gordas [que], son un poco altas, y no tiene en toda ella la tierra adentro tierra alta ninguna que se pueda ver de la mar; y asimismo lo es de fondo, porque quando ay una poca de fortuna revienta la mar dos leguas de tierra, y no ay de fondo en esta distançia ocho braças de agua, y siendo de invierno conviene yr muy largo de tierra para yr a demandar la baya de Cádiz o barra de *Sanlúcar* por respeto de la trabesía. Esta barra de *Güelva*, es de poca agua y muy cumplida, y va de luengo de la costa de las Arenas Gordas obra de un tiro de arcabuz, porque allí es su canal, y por este respecto es muy peligrosa; y se entra en ella de Norueste Sueste y tiene de fondo tres braças y más; no se puede ver marca ni las tiene porque no ay comodidad en la tierra para ello.

Ytem desta barra de *Güelba* a la de *Sanlúcar de Barrameda* ay doze leguas, y para yr largos de tierra por respeto de ser el fondo bajío, se ha de ir gouernando al Sueste a demandar a *Salmedina*, que es una baja grande que está dos leguas en la mar fuera de la barra de *Sanlúcar*. La barra de *Sanlúcar* tiene casi//^{3r} media legua de abra de una tierra a otra, pero su canal es muy angosto. Tiene en ella quatro braças y media y çinco de agua en la pleamar de aguas vivas, y no la canal derecha por respeto a tener muchos bajos de piedra y arenas. Antes que entren dentro de la barra y para yr entrando an de yr mudando siempre el camino hasta estar dentro. El primer bajo que tiene en mitad de la broa se dize *el Picacho*, y es piedra; y luego adelante está el banco principal que es de arena y éste jamás se muda; y luego dentro del banco está *el Hospial*, que es piedra; y luego otro bajo de piedra que se dize *Juanpué*; y luego adelante está otro bajo que se dizen *las Tres Piedras*; y más dentro está el último bajo que se dize *el Alandar*, que es de arena; y así conviene que los pilotos de la Carrera de Yndias sean desaminados desta barra y sepan las marcas y señas della.

Ytem desde el cabo de Sancta María hasta la barra de Sanlúcar son veynte y ocho leguas, y gobernando el Este irás a dar en Çalmedina, que es la baja arriba dicha y si en este camino tomares sonda y hallares en ella arena menuda y blanca séate aviso que has de estar sobre las Arenas Gordas; y si la dicha sonda hallares diez braças estarás una legua de tierra; y si volviendo//^{f 3v} a sondar en el dicho camino hallares en la sonda arena negra como basa, estarás sobre *Carbonero*, que es dos leguas de la dicha barra de Sanlúcar y hallarás el propio fondo de arriba; y viniendo por el propio camino y volvieres a sondar y hallares basa suelta y muy blanda y que güele mal, avísate que estarás entonces sobre la propia barra de Sanlúcar; y en todas la distancia deste camino se ha de hallar casi el propio fondo en quanto a las brazas.

Ytem de la barra de Sanlúcar a la baía de *Cádiz* ay siete leguas, y es toda costa muy baja la de la mar y ay poca playa; son todos arrecifes y corales sucios que no se puede surgir si no es hasta que se tenga la baya abierta, que estará al Este, y entonces se podrán surgir aunque vengan de mar en fuera desde las treynta braças para tierra; y en este fondo estarán tres leguas de tierra y hallará arena hasta las veynte braças, y de aquí hasta las nueue braças hallarán basa tiesa que se apega el plomo a ella; y llegando a este fondo tendrá toda la dicha baya descubierta para poder entrar en ella. Y sea el aviso que la basa que hallare sobre esta baya no es como la que está sobre la barra de Sanlúcar por las razones dichas. Y quando fueres entrando por la baya se ha de desurar//^{f 4v} de la costa de Santa Catalina y llegarse a la parte de Cádiz junto a *las Puercas* por las çinco y seys braças por respeto de una baja que se dize *el Diamante* que está a la parte de Sancta Catalina, y es muy mala, que se han perdido muchas naos en ellas. Como seas en paraje de las dichas Puercas, volverás luego a buscar la canal a las siete braças por respecto de una baja que está pasada las Puercas que se dizen los Frayles. La baya de Cádiz es muy grande para muchas naos y más adentro, donde dizen *el Puntal*, está otra baya muy capaz y es puerto muerto donde pueden estar gran cantidad de nauíos. Sobre esta tierra de Cádiz está una sierra que se dize *sierra de Cabras*, muy alta, y estando el cielo claro se pareçe de doze leguas a la mar y quando esta sierra demora al Este estará la baya al Este y quarta del Nordeste, y en pasando la baya de Cádiz hazia el Estrecho, viniendo de mar en fuera, y tomares sonda desde la çinquenta braças hasta las diez braças séate aviso que cada diez braças estarás una legua de tierra o poco más; y si en la primera sonda que echares tomares menos de çinquenta braças y dieres en piedra, estarás sobre la *isla de Cádiz*, que es desde *San Sebastián* hasta *Santipetri*; y si yendo más adelante hazia el Estrecho tomares sonda de veynte off//^{f 4v} treynta braças estarás tan largo de tierra como está dicho; y si en la sonda sacares cascajo o caracolillos séate auiso que estarás dende Santipetri hasta el *cabo de Roche*, que es dos leguas de Conil hazia el Estrecho.

Y si en este paraje tomares sonda seys o siete leguas de tierra y hallares seys o siete braças nomás y arena limpia, séate auiso que no te alteres ni espantes, porque esta es una baja de arena que tiene un quarto de legua cumplida y se dize *la Cala de San Clemente*, y es toda arena limpia y no

hallarás menos en toda ellas de siete y ocho braças y suelen muchos nauíos surgir en ella quando el viento es sobre là tierra.

Ytem más adelante hazia el Estrecho desde cabo de Roche, dos leguas de allí está la playa de *Conil*; y se puede surgir en esta costa, que es de arena limpia, y aquí se haze la pesquería de los atunes. Y de *Conil* a *Trafalgar* son quatro leguas y se pueden surgir hasta llegar cerca del Cabo y en toda ellas no ay puerto ninguno sino costa abierta y séate aviso que en paraje deste cabo de *Trafalgar*, poco más de media legua a la mar, está una baja muy mala donde se han perdido muchos nauíos que no tiene más de braça y media de agua en cinta; y quien pasare por este Cabo se ha de llegar junto con la tierra a tiro de arcabuz; ha de pasar//^{f 5r.} más de una legua a la mar largo de tierra para que pase seguramente desta baja; y así antiguamente se dize por este cabo «el cabo de *Trafalgar*, u bien en tierra u bien en la mar».

Ytem pasado este cabo de *Trafalgar*, una legua hacia el Estrecho, está la barra de *Barbate*. Y en ésta no pueden entrar si no son barcos pequeños; y tiene un castillo a la boca de la entrada. Y una legua adelante hacia el dicho Estrecho, están las almadrauas de *Çahara*, donde se perdió *Farfán* [54]. En esta costa se puede surgir; que es limpio y a un quarto de legua de tierra ay veynte y treynta braças y de aquí adelante se pierde el fondo porque se va entrando en el Estrecho. Es toda esta tierra muy alta de sierras.

Ytem pasadas estas almadrauas está la villa de *Tarifa*, en medio del Estrecho, y junto a ella está una ysla en el agua y junto a esta ysla está una baja muy mala que tiene encima braça y media de agua, no más, y es llamada *Valdevaque*. Conuiene el nauío que por allí pasare, en llegando çerca desta ysla, llegarse a la parte de *Berbería* hasta haberla pasado. Y más adelante quatro leguas de la dicha *Tarifa*, está la punta del *Carnero*, que es la entrada de la baya de *Gibraltar*; y esta punta tiene gran baja de fuera della, y conviene dalle reguardo por que allí se han perdido muchos nauíos, y en doblán-//^{f 5v.} dola se entra luego en la baya de *Gibraltar*, que es capaz para mucha cantidad de nauíos y sólo un viento es el que allí haze daño, que es Sudueste.//^{f 6r.}

[54] Se refiere al naufragio de la nao *Santa Cruz*, propiedad de Cosme Buitrón, en la que venía el general de la flota de Tierra Firme de 1554-1555, Cosme Rodríguez Farfán. Para más detalles acerca de este suceso véase RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio: «Cosme Buitrón: prestigio y fatalidad de un señor de nao en la Carrera de Indias», *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América (Zaragoza, julio 1996)*. Zaragoza, 1998, pp. 1810-1811.

LOS MANCHONES DE TORREALTA

Valentín DE CÉSPEDES Y DE ARÉCHAGA
Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales

Introducción

El Real Observatorio Astronómico de la Armada se asienta sobre una antigua heredad de la isla de León, hoy día de San Fernando, sobre la que se erigía, y aún hoy se conserva, una alta torre. El terreno, conocido por el nombre de los Manchones de Torrealta, perteneció a don Juan Bautista de Zuloaga, quien se lo cedió a su hermano —el teniente general de los Reales Ejércitos don Gabriel José de Zuloaga y Moyúa— al tomar de él la denominación, para el título de Castilla que le concedió el rey Felipe V, de conde de la Torrealta.

A lo largo de estas líneas se analizarán —arrancando en el siglo XVI— quiénes fueron los propietarios de estos terrenos, haciendo hincapié en el proceso a través del cual la finca pasó de estar vinculada a un mayorazgo a ser propiedad de la Armada. Todo ello a tenor de una serie de escrituras notariales otorgadas en Cádiz y Madrid (1).

Antecedentes

Creación del Instituto Astronómico

La presencia de la Armada en esta propiedad data de 1792. Don José de Mazarredo, aconsejado por el marqués de Ureña, eligió este lugar para la instalación de un nuevo observatorio que habría de sustituir al que existía en Cádiz:

«En 1798 se llevó a cabo el traslado del Observatorio desde su ubicación original en el castillo de la villa de Cádiz a un nuevo edificio, construido según el proyecto del marqués de Ureña, en el cerro de Torrealta de la isla de León, desde donde se dominaba gran parte de la bahía de Cádiz» (2).

(1) a) Testamento del excelentísimo señor conde de la Torrealta. Madrid, 4 de julio de 1762.

b) Escritura de fundación de mayorazgo que la parte de los testamentarios del excelentísimo señor teniente general conde que fue de la Torrealta hacen con arreglo a sus disposiciones, en favor y cabeza del señor conde actual su sobrino. Madrid, 31 de julio de 1774.

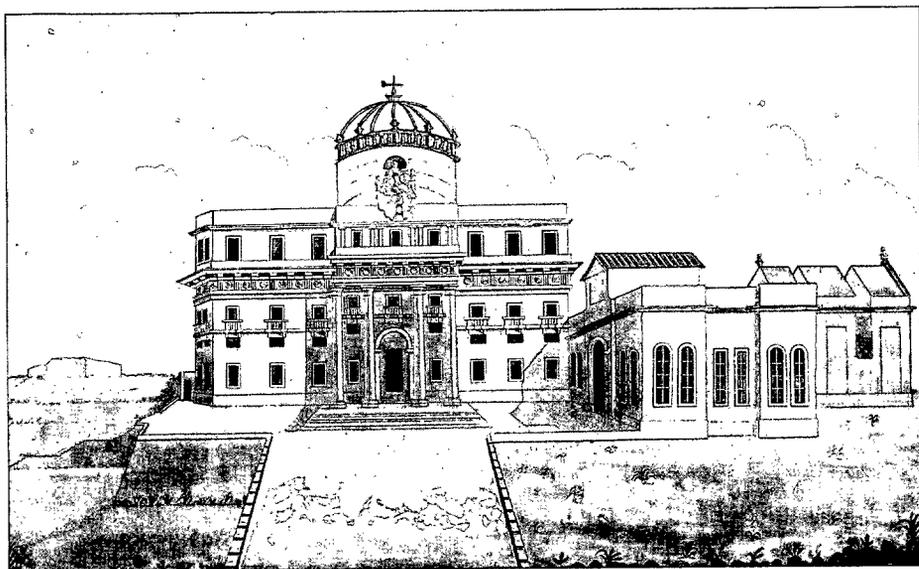
c) Venta real de terrenos al Observatorio Astronómico. El conde de Torrealta et la Real Hacienda. San Fernando (Cádiz), 12 de noviembre de 1818.

d) Escritura de venta de varios terrenos en la isla de San Fernando otorgada en virtud de Real Facultad por parte de la señora condesa de la Torrealta a favor del Observatorio Astronómico de la ciudad de San Fernando. Madrid, 3 de septiembre de 1836.

(2) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José: *Instrumentos científicos del Observatorio de San Fernando (siglos XVIII, XIX y XX)*. Ed. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1995, p. 27.

En la Real Cédula (3) dada en el segoviano palacio de San Ildefonso el 19 de junio de 1835, la propia Doña María Cristina de Borbón-Dos Sicilias, Reina gobernadora de España (4) durante la minoría de edad de Isabel II, reconoce que «para edificar el Real Observatorio Astronómico, casa de astrónomos, plazuela, rampa y camino de comunicación con la ciudad de San Fernando, en la isla de León, se ocuparon y recibieron por cuenta de la Real Hacienda varios terrazgos en el sitio que nombraban los Manchones de Torrealta, cuyo terreno pertenecía al mayorazgo que fundaron los apoderados de don Gabriel José de Zuloaga, conde de la Torrealta» (5).

La Real Hacienda, «con el objeto de indemnizar al citado mayorazgo de la ocupación de aquel terreno, por Real Orden de 25 de enero de 1799 mandó que se reconociese, midiese y justipreciase por peritos que nombrasen la Real Hacienda y la parte del Conde» (6).



Observatorio Astronómico de la Armada, según un grabado del siglo XIX. Véanse los restos de la torre alta, a la izquierda.

Una vez hecha la medición y tasación de la finca (7), no llegaron a un acuerdo las dos partes, por lo que fue preciso nombrar judicialmente un tercero para que dirimiese la discordia.

(3) Documento original insertado en el protocolo 24.684 de los folios 479 al 488. Archivo Histórico de Protocolos Notariales, Madrid (desde ahora AHPN).

(4) Para estudiar la genealogía regia, véase LARIOS MARTÍN, Jesús: *Dinastías Reales de España*. Ed. Hidalguía. Madrid, 1963, pp. 33 y ss.

(5) Folio 479 recto (desde ahora r), protocolo 24.684. AHPN.

(6) Folio 479 vuelto (desde ahora v), protocolo 24.684. AHPN.

(7) Peritos nombrados por la Real Hacienda: Salvador Alberni y Juan de Pina, maestros aparejadores de las reales obras de la nueva población de San Carlos. Folio 369v.

En un primer momento se pensó en que «la Junta de la Academia de San Fernando en la Corte decidiese la discordia en calidad de tercero» (8). Finalmente (9) se eligió a don Pedro Ángel Albizu (10), «académico de la Real de San Fernando, maestro mayor y arquitecto de la ciudad de Cádiz y director de su Academia y de la Real Hacienda» (11), quien el 12 de junio de 1804 informó que «el terreno propio de dicho mayorazgo, ocupado por la Real Hacienda para el referido objeto de edificar el Real Observatorio y sus adyacencias, valía en venta la cantidad de 151.880 reales de vellón» (12).

La tasación, enviada al Rey por la vía reservada de Marina (13), fue aprobada mediante Real Orden de 20 de agosto de ese mismo año, «mandando que se otorgase inmediatamente la escritura y que se satisficiesen a el señor conde los 151.880 reales de vellón, que importaban los citados terrenos, especificándose en el citado instrumento las varas (14) que ocupaba cada edificio, plazuela, rampa y camino; el valor de cada una de ellas y todas las demás circunstancias que expresaba en su dictamen el mencionado arquitecto don Pedro Albizu, con la advertencia de que como los 151.880 reales, valor de los terrenos, era deuda anterior a julio de 1802, correspondía su pago a la Real Hacienda y previniendo se franquease al conde por los oficios principales de este Departamento el documento necesario para que pudiese reclamar su cobro en Tesorería General» (15).

Por auto de 29 de agosto se mandó que «para el otorgamiento de la escritura de venta a la Real Hacienda, presentase la parte del mismo señor conde los títulos de propiedad de los terrenos, testimonio que acreditara la libertad o cargas que tuviera, y el correspondiente poder para que efectuase en su nombre la enajenación» (16).

Peritos nombrados por el conde de la Torrealta: Juan García Quintanilla y Cristóbal Cedrón, alarifes de albañilería, de la villa de la real isla de León. Folios 371v y 372r. Junto con Antonio Bonavia, maestro alarife de albañilería, y Juan del Toro. Folio 375r, protocolo 223. Archivo Histórico Provincial de Cádiz (desde ahora AHPC).

(8) Solicitud de 2 de enero de 1804. Folio 365r, protocolo 223. AHPC.

(9) Por auto de 12 de marzo de 1804. Folio 365r, protocolo 223. AHPC.

(10) Las partes acordaron que, para practicar la tasación, se despachase oficio al gobernador de la plaza de Cádiz, a fin de que comunicase a Albizu la orden de presentarse ante el intendente de Cádiz, lo que se hizo por auto de 21 de abril 1804. Folio 365v, protocolo 223. AHPC.

(11) Folio 479r, protocolo 24.684. AHPN.

(12) *Ibidem*.

(13) Folio 365v, protocolo 223. AHPC.

(14) La vara es una unidad de medida de longitud, equivalente en Castilla a 0 metros y 835.905 millonésimas de metro. Y la fanega superficial, de 9.216 varas cuadradas, llamada de marco real, equivalía a 64 áreas y 39 centiáreas. En Cádiz se usaban la vara y fanega castellanas. De la tabla de correspondencia entre las medidas mandadas emplear en España por la Ley de 19 de julio de 1849 y las que estaban en uso, según los trabajos ejecutados en los años de 1798 y 1800 por don Gabriel de Ciscar y don Agustín Pedrayes. MASSA SANGUINETTI, Carlos: *Diccionario Jurídico-Administrativo o Compilación general de leyes, decretos y reales órdenes dictadas en todos los ramos de la administración pública*. Madrid, 1861, tomo III, p. 635.

(15) Folio 366r, protocolo 223. AHPC.

(16) Folios 366r y v, protocolo 223. AHPC.

Don Pedro Antonio de Zuloaga y Plaza, conde de la Torrealta —poseedor en aquella época del mayorazgo—, vecino de Fuenterrabía (17), «por medio de su apoderado don Miguel Montero otorgó la correspondiente escritura de venta del mencionado terreno situado en la ciudad de San Fernando, en ella a 12 de noviembre de 1818, ante su escribano público mayor de la Real Armada y de la Capitanía General e Intendencia del departamento de Marina de Cádiz, Salvador González Téllez» (18).

El precio estipulado se minoró: «... con rebaja de 6.075 reales y 6 maravedís de vellón, importe de los reales derechos de alcabala y cientos» (19). Declarando que el terreno que se vendía quedaba libre de toda carga y gravamen, traspasando cualquiera que pudiese recaer sobre los Manchones al resto de los bienes del mayorazgo.

Constitución del Mayorazgo de Torrealta

Pero retrocedamos un poco en el tiempo para analizar el origen del mayorazgo a que estaba adscrito el terreno que ha motivado estas líneas.

Don Gabriel José de Zuloaga, conde de la Torrealta, del Real y Supremo Consejo de Guerra de Su Majestad y teniente general de los Reales Ejércitos, nombra por albaceas en su testamento (20) a las siguientes personas: «Al excelentísimo señor conde de Revillagigedo y a su falta, al que presidiere el Real y Supremo Consejo de Guerra; al señor don Francisco Rubio; al señor marqués de San Nicolás; al señor don Andrés de Otamendi y a don Pedro de Andueza, y por su falta a don Gabriel de Matienzo su yerno, y a cada uno insólidum; a los cuales doy el poder y facultad que se requiere para que luego que yo fallezca entren y se apoderen de mis bienes y los vendan y rematen en pública almoneda o fuera de ella y de su producto y valor, cumplan, paguen y ejecuten lo contenido y expresado en este mi testamento y lo que contuviere la memoria (21) que llevo prevenido dejaré» (22).

Y en la referida memoria testamentaria (23) amplía el número de albaceas a las siguientes personas: «Don Matías de Landáburu y al señor don José

(17) Folio 480r, protocolo 24.684. AHPN.

(18) Folios 359 a 444, protocolo 223. AHPC.

(19) *Ibidem*.

(20) Otorgado en Madrid, el 4 de julio de 1762, ante Miguel Tomás París. Protocolo 19.477. AHPN.

(21) Esta memoria ordena constituir con todos sus bienes un mayorazgo de sucesión regular, añadiendo los bienes que poseía del antiguo mayorazgo familiar de Zuloaga. Los bienes de este mayorazgo no pudieron finalmente ser agregados al nuevo mayorazgo de Torrealta por ser éste electivo, es decir, que de entre los posibles herederos se elegía a aquel que se consideraba más idóneo para suceder. En los de sucesión regular —como el de Torrealta— sucedía el hijo primogénito, con preferencia de varones sobre mujeres. Véase a este respecto la voz «Mayorazgos y otras vinculaciones» en MARTÍNEZ ALCUBILLA, Marcelo: *Diccionario de la Administración española*. 5.ª edición. Madrid, 1894.

(22) Folio 105r, protocolo 19.477. AHPN.

(23) Esta memoria está copiada en los folios 387r al 391r, protocolo 223. AHPC.

Esteban de Abaria, del Consejo y Cámara de Indias y presidente actual de la Casa de la Contratación de Cádiz, con las mismas facultades» (24).

En cumplimiento de este testamento y memoria, «parecieron el señor don Miguel Gálvez, del Consejo de S. M. en el Supremo de Guerra, comisionado para el otorgamiento de esta escritura por el excelentísimo señor conde de Riela del Consejo de Estado de S. M. su secretario del Despacho Universal de la Guerra, teniente general de los reales ejércitos y decano de dicho Supremo Consejo de Guerra y don Joaquín Pastor apoderado de don Matías de Landáburu» (25).

Y otorgaron escritura de «fundación de Mayorazgo, que la parte de los testamentarios del Excmo. Sr. Teniente General Conde que fue de la Torrealta hacen con arreglo a sus disposiciones, en favor y cabeza del Sr. Conde actual (26) su sobrino» (27).

Enumeran las propiedades que van a quedar unidas al mayorazgo, empezando por los «bienes en la isla de León y ciudad de Cádiz» (28).

Al margen: «título de Conde de la Torrealta».

En el texto: «Lo primero, siguiendo los señores otorgantes el método que observó el referido excelentísimo señor conde de la Torrealta declaran: Que éste agregó y a su nombre agregan, unen e incorporan al Mayorazgo, que como quedó prevenido fundó por la cláusula octava de la memoria que por parte de su testamento dejó, y con éste va inserta, el título de Castilla de conde de la Torrealta (29) de que Su Majestad, en atención a sus muchos méritos y dilatados servicios le hizo merced para sí y sus sucesores, libre de lanzas y media annata por lo respectivo a su persona, cuyo título se halla firmado de la Real mano de Su Majestad, y refrendado del señor don Francisco Javier Morales Velasco su secretario, su data en San Ildefonso a 26 de agosto de 1744. Y ha de estar perpetuamente vinculado y mayorazgado nombrándose y titulándose los poseedores de este mayorazgo condes de la Torrealta; según lo quiso y dispuso su excelencia y así a su nombre lo quieren y disponen los señores otorgantes, con prohibición absoluta de su venta, enajenación, cesión, empeño y de gravarle con censos, ni otras cargas».

A continuación, al margen se anota: «Torrealta, casa principal y heredad en la isla de León (30).

(24) Folio 393v, protocolo 223. AHPC.

(25) Folio 689, protocolo 19.486. AHPN.

(26) Don Juan Antonio de Zuloaga y Aranguivel.

(27) *Ibidem*. Otorgada el 31 de mayo de 1774 ante el escribano de Madrid Miguel Tomás París.

(28) Folios 705r a 706r, protocolo 19.486. AHPN.

(29) En la propia memoria testamentaria de don Gabriel José de Zuloaga se dice: «... con la denominación de Conde de la Torre Alta (la que está situada en la isla de León y es de mi propiedad)». Folio 388, protocolo 223. AHPC. Esta agregación del título al mayorazgo era cosa corriente, y así lo afirma el conde de Borrajeiros cuando dice: «Aunque en los primeros tiempos no estaba declarada la naturaleza vincular de las mercedes nobiliarias, todos los concesionarios de ellas las agregaban a los mayorazgos que disfrutaban». BORRAJEIROS, conde de: «Los plazos para instar la sucesión de las mercedes nobiliarias». Revista *Hidalguía*, número 272. Madrid, 1999, p. 21.

(30) Folio 706r, protocolo 19.486. AHPN.

Y se describe: «Lo segundo, el referido excelentísimo señor agregó a este mayorazgo una torre que se nombra la Torrealta, una casa principal inmediata a ella con sus viviendas, aljibe, cuartos de familia y capataz, cocheras, caballerizas, cercas, jardín, norias, albercas y pozos y 75 aranzadas (31) de tierra de que se compone la enunciada heredad, con su pinar y árboles frutales» (32).

De aquí resulta un terreno —los Manchones de Torrealta— perpetuamente vinculado (33) a un mayorazgo, salvo autorización real en contrario, como se verá más adelante.

En el documento fundacional se describe con todo detalle quiénes fueron los anteriores propietarios de la torre, casa y heredad, hasta llegar a su familia:

«Pertenebió en lo antiguo en parte que fueron 41 aranzadas y cuarta de tierra a Paula Fonte, viuda de Rafael Fonte, y ésta por su propio derecho, y el de sus hijos junto con el doctor Gerónimo Fonte, uno de ellos en calidad de administradores que fueron del Castillo de la Puente en la isla de León, las dieron a censo y tributo perpetuo de Pedro Antonio Pabona para plantío de viñas en precio cada aranzada de 4 reales de plata castellanos según escritura que otorgaron en 9 de marzo de 1524 ante Fernando Sánchez de Alcaraz, escribano que fue del número de la ciudad de Cádiz. Por muerte de dicho Pedro Antonio Pabona recayeron libres del tributo con la torre, majuelos y demás tierras en sus hijos y de doña Antonia Bernalt su mujer, Galeazo, Isabel y María Bernalt, que por ser menores de edad se les nombró por curador de personas y bienes a Diego Sánchez Bernalt, su abuelo y éste junto con su hija en 4 de octubre de 1533 ante Diego González escribano que fue del número de Cádiz otorgaron reconocimiento del citado tributo en favor del excelentísimo señor duque de Arcos, a quien correspondían dichas aranzadas de tierra..., y en el mismo reconocimiento se insertó igualmente la aprobación hecha de estas 3 mercedes su fecha en la villa de Marchena 17 de septiembre de 1533

(31) *Aranzada* es «el espacio de tierra que un par de bueyes puede arar en un día; y equivale a la medida de 240 pies de largo y 120 de ancho». ROQUE BARCIA, Roque: *Primer Diccionario General Etimológico*. Ed. Álvarez. Madrid, 1880. Esta medida equivale casi a la fanega de tierra.

(32) *Ibidem*.

(33) De la memoria fundacional del mayorazgo de Torrealta: «Mando que todos los bienes de este mayorazgo, sean perpetuamente de él, inalienables, indivisibles e imprescriptibles, y que no se puedan ceder, renunciar ni prescribir, aunque sea por prescripción inmemorial, ni se puedan vender, enajenar, trocar, ni acensuar, aunque la enajenación e hipoteca sea por causa de dote alimentos, arras, o para redimirse el poseedor a sí, o a otros de cautiverio, ni por causa pública o piadosa, ni por vía de testamento, contrato ni última voluntad, aunque sea por mayor utilidad de este mayorazgo, instituyendo por heredero en él a el que le haya de suceder abintestato. ni por otra causa alguna necesaria ni voluntaria de cualquier calidad que sea, pensada o no pensada; y aunque sea teniendo para ello facultad real de Su Majestad, y por el mismo caso que cualquiera de los poseedores de este mayorazgo hiciere lo contrario o tratare de hacerlo, o pidiere o impetrare facultad real para ello, o usare de ella, siéndole concedida, aunque sea de propio motu de Su Majestad, lo que hiciere sea en si ninguno, y la sucesión de este mayorazgo pase a el siguiente en grado, como si tal sucesor fuese muerto naturalmente». Folio 390, protocolo 223. AHPC.

que todas recayeron junto con otra porción de aranzadas que compusieron el número de 70 correspondieron a doña Isabel Pabona de Vibres, Pedro Antonio Pabona, su hermano, como hijos y herederos de otro Pedro Antonio Pabona, doña Antonia Bernalt, su mujer, Juan Bernardo de Quirós y doña Paula Estupiñán y de doña Antonia Bernalt la suya, quienes... otorgaron escritura de venta de ellas con las viñas, olivares, casas, torre, bodegas y distintos utensilios plantadas, edificadas y tocantes a su terreno en favor de Rafael Boquín de Bocanegra... Por muerte del mismo Rafael Boquín se adjudicó todo en propiedad y usufructo a doña Isabel, doña Clara, y doña Felipa Boquín sus hijos, con el cargo de pagar en cada un año al excelentísimo señor duque de Arcos 183 reales, y esta adjudicación se aprobó por la justicia de Cádiz en 27 de febrero de 1606 ante Gonzalo de Hinojosa Sanabria, escribano de su número, y con motivo de haber entrado religiosa la doña Felipa Boquín en el convento de Santa María de dicha ciudad en el que profesó y falleció, antes de hacer su profesión, otorgó renuncia de todos sus derechos y acciones en favor de doña Juana Boquín su madre en 3 de enero de 1611, ante Alonso de Villarreal, escribano del número de ella. Y las expresadas doña Juana Boquín con concurrencia del capitán Francisco Estupiñán, su segundo marido por sí, y como tutora y curadora de la doña Clara Boquín su hija, y por sí la doña Isabel Boquín, como mayor de 25 años..., se otorgó escritura en 14 de enero de 1616 ante el propio Alonso de Villarreal, por la que dieron la mencionada heredad... a Cristóbal Rodríguez de Peralta a censo y tributo redimible en precio de 3.000 ducados de principal y además con cargo del relacionado tributo, cuyo censo redimió Sebastián Rodríguez de Peralta, como hijo único y heredero del referido Cristóbal... Y el mismo Sebastián Rodríguez de Peralta vendió esta heredad al capitán Juan de Caicuegui Casanueva en 13 de agosto de 1633 ante Sebastián García Moreno escribano que fue del número de dicha ciudad en precio de 52.500 reales.... El dicho capitán Juan de Caicuegui Casanueva falleció bajo del testamento cerrado que otorgó en la ciudad de San Cristóbal de la Habana ante Pedro Fernández de Morales... y en él instituyó por sus únicos y universales herederos a don Pascual, doña Luisa, don Alonso, doña Ana, don Agustín y doña María Ignacia de Caicuegui sus hijos y de doña Mariana de Salinas y Aguiñiga su mujer. La doña Luisa entró religiosa en el convento de dominicas de Nuestra Señora de los Reyes de la ciudad de Sevilla, y... renunció a sus derechos en favor de su padre. El don Pascual de Caicuegui entró religioso de la Compañía y... renunció sus derechos en doña Ana, don Agustín, don Alonso y doña María sus cuatro hermanos. La doña María Ignacia también entró religiosa en dicho convento de Nuestra Señora de los Reyes de Sevilla, y... renunció sus derechos en sus tres hermanos... El don Alonso falleció siendo maestre escuela dignidad de la Santa Iglesia Catedral de Cádiz, bajo de testamento que otorgó en 1 de julio de 1667 ante Francisco Rendón escribano de su número y por él nombró por su heredero al don Agustín su hermano en quien, y en la doña Ana de Caicuegui recayeron todos los bienes de la herencia de sus padres. La doña Ana otorgó su testamento en 26 de octubre de 1700 ante Juan Antonio de Torres... dejando por su heredero a don

Juan Antonio de Casadevante y a doña Mariana de Casadevante sus hijos. El don Juan Antonio falleció bajo el testamento que ante el mismo escribano otorgó en 23 de febrero de 1723 dejando por sus herederos a la dicha doña Mariana de Casadevante su hermana y al señor don Juan Bautista de Zuloaga, presbítero maestre escuela dignidad de dicha Santa Iglesia Catedral de Cádiz a quien igualmente la doña Mariana instituyó por su heredero único en el poder para testar bajo de que falleció y otorgó ante José Antonio Camacho escribano del número de la propia ciudad en 19 de agosto de 1730. Y por lo que mira a el (*sic*) resto de dicha heredad que correspondió a don Agustín de Caicuegui recayó en don Manuel Agustín, doña María Ana y a doña María Antonia de Caicuegui, sus hijos quienes en la ciudad de los Reyes por otro nombre de Lima en las Indias reino del Perú de tierra firme en 9 de enero de 1728 ante José de Torres escribano de su número hicieron cesión y donación de ella en favor de dicho señor don Juan Bautista de Zuloaga..., y por estas razones recayó el todo de la heredad mencionada con su torre, casas y plantíos en el referido señor don Juan Bautista quien como tal dueño... otorgó escritura (34) por la que hizo cesión y donación gratuita de la explicada heredad, casa, arboledas y demás que incluye en favor de dicho excelentísimo señor teniente general conde de Torrealta, su hermano y de sus herederos y sucesores» (35).

Venta de la heredad los Manchones de Torrealta

Como ya se ha visto, en la Real Orden de agosto de 1804 se ordena escriturar la venta de los terrenos ocupados por el Observatorio Astronómico. Y así se hizo y cumplió en 1818, por parte de don Pedro Antonio de Zuloaga y Plaza, conde de la Torrealta y caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III (36). En virtud de esta escritura, se expidió una certificación de crédito, por importe de 145.804 reales y 28 maravedíes, que tenía que pagar la Tesorería General a don Pedro Antonio.

Su hijo don Ramón de Zuloaga y Alvarado, caballero de la Orden de Santiago y cuarto conde de la Torrealta (37), recibió «a cuenta de dicho crédito recibió 62.000 reales de vellón, que expresó haberlos invertido en beneficio del mayorazgo» (38), quedando el resto del precio pendiente de cobro.

Así estaban las cosas cuando el rey Fernando VII «tuvo a bien resolver en 31 de enero de 1831, que se ejecutase un salón adicional en el mismo Real Observatorio Astronómico de la dicha ciudad de San Fernando, para montar

(34) El 12 de noviembre de 1750, ante el escribano José Antonio Camacho.

(35) Folios 706r a 713v, protocolo 19.486. AHPN.

(36) Expediente 446. Sección de Estado (Caballeros de Carlos III). Archivo Histórico Nacional (desde ahora AHN). Madrid.

(37) Expediente 107. Sección de Órdenes Militares (Santiago). AHN.

(38) Folio 480v, protocolo 24.684. AHPN.

los instrumentos magistrales (39) contruidos en Londres, con objeto de poner aquel establecimiento a nivel de los demás de Europa (40); y bajo de un pie digno de la soberana protección y del Augusto nombre que llevaba, y siendo absoluta necesidad, para la ejecución de dicha obra la adquisición de un nuevo terreno (41) que pertenecía a los vínculos del conde de la Torrealta, se había servido S. M. mandar, que se manifestase así por el Ministerio de Marina al de Gracia y Justicia para que viese el modo de facilitar la licencia de la Suprimida Cámara, para la enajenación, sin los gastos que se excusaba a costear el propietario, atendiendo al objeto a que se destinaba el terreno y a su corto valor; y habiendo consultado la Cámara, que no hallaba otro medio que el de que el Conde presentase la fundación del mayorazgo a que pertenecía, para que con citación del inmediato sucesor se tasase el terreno de oficio, y su valor se impusiese en otra finca a favor del citado vínculo, S. M. se conformó con dicho parecer» (42).

El 23 de noviembre de 1831, junto con la real cédula, se remitió un oficio del Ministerio de Marina a la Cámara de Castilla. Ésta comunicó al propietario de los terrenos la situación del expediente, y se les citó a él y a doña María Angustias de Zuloaga, su hermana e inmediata sucesora, a fin de que expusiesen lo que considerasen oportuno (43): «Ramón de Zuloaga, manifestó, entre otras cosas, que los 62.000 reales de vellón que había recibido por los terrenos vendidos, a buena cuenta del insinuado crédito de 145.804 reales, 28 maravedís contra la Tesorería, que los tenía invertidos en beneficio del mayorazgo, y lo mismo haría con los 89.000 reales que aún le restaban, proponiendo que con ellos podrían repararse dos casas vinculadas, la una sita en Cádiz y calle de Gamonales número 30 que se hallaba inhabitable y otra en la villa de Madrid, calle del Desengaño número 1, que también estaba en muy mal estado, y solicitó que se aprobase la venta de los terrenos expresados, como proponía el ministerio de Marina, supliendo el defecto de la Real Facultad con que se había verificado y concediéndole la Real Licencia correspondiente para la del nuevo terreno que se necesitaba a fin de adicionar al Real Observatorio el Salón para los instrumentos de su servicio, practicándose de oficio, según estaba resuelto, las diligencias necesarias hasta su conclusión y con la precisa calidad de que se entregase al Conde el precio de las dos enajenaciones, a saber los 89.000 y más reales que se le restaban de la primera venta ya ejecutada y el valor de la que intentaba hacerse, según su tasación,

(39) Los instrumentos básicos para la astronomía de posición de la época eran un círculo mural, un antejo de pasos, un sector cenital y un péndulo magistral. Véase GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José: *Instrumentos científicos...*, pp. 25 y ss.

(40) Se trataba de igualar el Observatorio de San Fernando con el de Greenwich. Véase GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José: *El Observatorio de San Fernando (1831-1924)*. Ed. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1992, pp. 96 y ss.

(41) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Francisco José: *El Observatorio...*, p. 110. Cita expresamente este episodio, y advierte que se conservan documentos relativos a este asunto tanto en el Archivo General de Marina como en la Biblioteca del Real Observatorio de la Armada, documentación que no ha sido consultada en la elaboración de este trabajo.

(42) Folios 480v y 481r, protocolo 24.684. AHPN.

(43) Folio 481, protocolo 24.684. AHPN.

cuyas cantidades se pagasen de las cuotas asignadas al ministerio de Marina para los gastos extraordinarios, respecto de no estar presupuestos o de los fondos del mismo Real Observatorio destinados a su conservación; con la obligación precisa de invertir ambas sumas en reparar cualquiera de las dos casas mencionadas».

Doña María Angustias prestó su consentimiento no sólo a la venta, que ya estaba hecha, sino también a la nueva enajenación de terrenos que hacían falta para la nueva obra proyectada, «siempre que el valor de ambas se invirtiese en fincas fructíferas que se subrogasen en lugar de los terrenos vendidos y que debían venderse o que se destinasen a la reparación de las dos fincas del propio mayorazgo que designaba el poseedor, y con la calidad de que el precio de la nueva venta, y el de la anterior se abonasen de contado ya por el ministerio de Marina, ya por el mismo Establecimiento del Observatorio, para invertir las en dichos objetos» (44).

La Cámara devolvió el expediente al fiscal para que informase, y el 24 de abril de 1833 se elevó consulta a Su Majestad «con el parecer de que se aprobase la venta de los terrenos vinculados en los cuales se fabricó dicho Real Observatorio, supliéndose la falta de la Real Facultad en la adquisición hecha por el ministerio de Marina en el año de 1818, y concediéndose para la adquisición propuesta del nuevo terreno para el Salón adicional» (45).

Una vez se hubo resuelto favorablemente, «se procedió al reconocimiento, medida y tasación del terreno en que se había de ejecutar la obra adicional por peritos nombrados por ambas partes y de ella resultó que ocupaba 108 varas cuadradas superficiales, que valieron al respecto de 30 reales cada una, en 3.240 reales de vellón, y unido a esta suma el valor de su renta, estimada en 80 reales, y del resto de la primitiva enajenación, el total líquido que debía depositarse ascendía a 93.120 reales, circunstancia tan necesaria, esencial y precisa, que sin ella sería imposible otorgar la escritura de venta» (46).

El 15 de septiembre de 1833, el Ministerio de Marina comunicó al de Gracia y Justicia: «Y por este a la indicada sección, que habiéndose mandado ya al director del Observatorio Real de San Fernando que depositase en el Banco Español de San Fernando los referidos 93.120 reales de vellón que habían de satisfacerse al nominado Conde» (47).

Por todo lo expuesto, sólo faltaba que la Reina «determinase expedir a la Marina documento competente, que asegurase al Establecimiento Astronómico la propiedad de los terrenos adquiridos contra cualquier reclamación, duda o disputa que pudiera promoverse en cualquier tiempo, por los sucesores de aquel, acerca de la verdadera pertenencia y debida posesión de los enunciados terrenos, y con presencia de lo expresado, por mi Real Orden de 21 de noviembre del propio año comunicada por el ministerio de Gracia y Justicia a la misma sección, tuve a bien mandar, en nombre de S.M. mi Augusta y excelsa hija la reina doña Isabel II, que se expida el título correspondiente a favor

(44) Folios 481v y 482r, protocolo 24.684. AHPN.

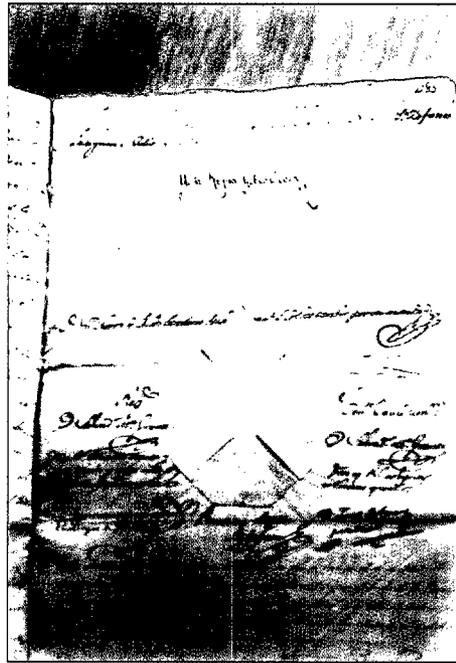
(45) Folio 482r, protocolo 24.684. AHPN.

(46) Folio 482v, protocolo 24.684. AHPN.

(47) Folio 483, protocolo 24.684. AHPN.

del referido Real Observatorio de San Fernando, para que en todo tiempo pueda acreditar la propiedad de dicho terreno» (48).

Y concluye: «Por la presente de mi propio motu, cierta ciencia y poderío Real que ejerzo en nombre de S.M. la reina doña Isabel II mi excelsa y augusta hija, y durante su menor edad, de que en esta parte quiero usar y uso sin perjuicio de la Corona Real ni de otro tercero alguno, apruebo y confirmo en todo y por todo la mencionada escritura de venta del terreno que nombraban los manchones de Torrealta, en la isla de León, perteneciente al mayorazgo fundado por los apoderados de don Gabriel José de Zuloaga, conde que fue de la Torrealta, sobre cuyo terreno se edificó el Real Observatorio, casa de astrónomos, plazuela, rampa y camino de comunicación con la ciudad de San Fernando... sin que por vos la nominada doña María de las Angustias de Zuloaga y Alvarado, actual condesa de la Torrealta, ni por ninguno de los poseedores, que en lo sucesivo fuesen del insinuado mayorazgo, ahora ni en ningún tiempo, se pueda ir ni venir contra lo estipulado y contenido en ella, sin embargo del expresado mayorazgo, y de cualquier cláusula, condiciones y prohibiciones de él, las cuales para en cuanto a esto toca y por esta vez dispense dejándolas en su fuerza y vigor para en lo demás adelante» (49).



Real Cédula firmada por la Reina gobernadora. Obsérvese la firma del general Castaños, duque de Bailén.

Concediéndose licencia y facultad a doña María Angustias de Zuloaga y Alvarado «para que si quisierais en vuestro nombre y de los sucesores que fueren en dicho mayorazgo, podáis otorgar junto con la parte de la Real Hacienda, o quien legal y legítimamente represente la del establecimiento Observatorio Astronómico de la ciudad de San Fernando la nueva escritura o escrituras de aprobación y ratificación de la mencionada que se otorgó en dicha ciudad a 12 de noviembre de 1818, que siendo por vosotros otorgadas desde ahora para entonces las confirmo y apruebo e interpongo a todas y cada una de ellas mi Autoridad Real que ejerzo en nombre de mi augusta y excelsa hija la reina doña Isabel II, y quiero y mando que valgan y sean firmes, bastantes, estables y valedizas, en cuanto fueren conformes y no excedieren

(48) Folio 483v, protocolo 24.684. AHPN.

(49) Folios 484v y 485r, protocolo 24.684. AHPN.

ni pasaren de lo contenido en esta mi carta; sin embargo de cualquier leyes y Pragmáticas de estos Reinos y Señoríos especiales y generales, hechas en Cortes o fuera de ellas, que en contrario de esto sean o ser puedan que para en cuanto a ello toca y por esta vez dispenso con todo y lo abrogo y derogo, caso y anulo, y doy por ninguno y de ningún valor quedando en su fuerza y vigor para en lo demás adelante... Y así mismo en nombre de S.M. mi excelsa y augusta hija, la reina doña Isabel II, doy y concedo licencia y facultad a vos la enunciada doña María de las Angustias Zuloaga y Alvarado, condesa de Torrealta, para que podáis vender y vendáis para ahora y para siempre jamás a la Real Hacienda de Marina y establecimiento del Observatorio Astronómico de la ciudad de San Fernando o a quien legal y legítimamente le represente el nuevo terreno sobre el cual se haya fabricado el Salón adicional en el mismo Real Observatorio para montar los instrumentos magistrales venidos de Londres, de cabida dicho terreno de 108 varas cuadradas superficiales valorado por peritos en 3.240 reales de vellón en venta y 80 reales por su renta, el cual hacía parte de los Manchones de Torrealta, y está afecto al insinuado mayorazgo fundado por el citado don Gabriel José de Zuloaga, conde que fue de la Torrealta y otorgar en razón de dicha venta en vuestro nombre y de los poseedores que fueron del indicado mayorazgo, las escrituras de venta y enajenación y otras cualesquiera que para firmeza y validación de ello fuesen necesarias, que siendo por vos otorgadas desde ahora para entonces las confirmo y apruebo, igualmente» (50).

Se otorgó escritura de venta (51) de varios terrenos en la isla de San Fernando, en virtud de real facultad, por parte de la señora condesa de la Torrealta (52) a favor del Observatorio Astronómico de la ciudad de San Fernando, en 3 de septiembre de 1836.

Para ejecutar la venta, doña María Angustias apoderó a don Niceto Aranguren, vecino de Madrid, mediante escritura otorgada (53) en Pamplona el 17 de marzo de 1835 ante el escribano Pedro Lorente (54).

Con esta escritura, ordenada por la Real Facultad dada en San Ildefonso el 19 de julio de 1835, firmada de la real mano, se termina de enajenar la totalidad de la heredad de los Manchones de Torrealta, que pasa a manos de la Marina, algo de lo que los descendientes de doña María Angustias nos sentimos orgullosos, por el gran servicio que ha venido prestando y presta el Observatorio en ella edificado.

(50) Folios 485r a 486r, protocolo 24.684. AHPN.

(51) Ante Claudio Sanz y Barea, escribano de Madrid. Folios 460r a 478r, protocolo 24.684. AHPN. En esta escritura se resume todo de lo que se ha hablado a lo largo de estas líneas.

(52) Véase MATILLA TASCÓN, Antonio: *Catálogo de documentos notariales de nobles*. Ed. Hidalguía. Madrid, 1987.

(53) Inserta en el folio 489, protocolo 24.684. AHPN.

(54) Véase esta escritura en la carpeta de Pamplona núm. 1545. Archivo Histórico de Protocolos de Navarra, Pamplona.

Sucesión del mayorazgo

A lo largo de este trabajo se han ido sucediendo nombres de personajes de la familia Zuloaga que vamos a enlazar por medio de un breve estudio de su genealogía (55).

I. Don Pedro Ignacio de Zuloaga —primer personaje estudiado de este linaje— nació en Fuenterrabía (Guipúzcoa) el 26 de noviembre de 1655. Hijo de don Pedro de Zuloaga y doña María de Casadevante Caicuegui.

Fue alcalde de Fuenterrabía, ciudad en la que casó con doña Josefa de Moyúa, natural de Vergara (Guipúzcoa).

Tuvieron a:

A) Don Juan Bautista de Zuloaga, nacido en Fuenterrabía. Presbítero, alcanzó la dignidad de maestrescuela de la catedral de Cádiz. Heredó de sus parientes Casadevantes y Caicueguis la heredad de los Manchones de Torrealta. El 3 de septiembre de 1743, presentó un memorial al marqués de la Ensenada en los siguientes términos: «Muy señor mío: Confiado en el favor que siempre ha debido a vuestra excelencia mi hermano el Gobernador de Caracas y que no le ha desmerecido en las funciones que se le han ofrecido en la provincia de su gobierno con los ingleses; me atrevo a suplicar a vuestra excelencia, hacerle presente, que siendo su conducta del real agrado e inclinándose Su Majestad a manifestarlo así con algún premio y remuneración, sería de la satisfacción de mi hermano entre otras, la de un título de conde o marqués, libre de lanzas y media annata, para sí y sus herederos, denominándose de la Torrealta, de la cual y su hacienda soy dueño en la isla de León, y se la cederé gustoso a mi hermano; favorecido de vuestra excelencia quien y yo nos reconoceremos obligadísimos a esta honra, y a las demás que esperamos en esta ocasión, como de otras recibir de vuestra excelencia, a cuyas órdenes quedo con el más reconocido y rendido afecto, y ruega a Nuestro Señor prospere a vuestra excelencia felices años, que puede y le pido. Cádiz y septiembre, 3 de 1743» (56).

B) Don Gabriel José de Zuloaga, también nacido en Fuenterrabía. Militar, llegó a alcanzar el grado de teniente general de los Reales Ejércitos.

Recibió, por donación de su hermano don Juan Bautista, la heredad de los Manchones. Como gobernador y capitán general de Venezuela, se distinguió en la defensa de los puertos de la Guaira y Puerto Cavello de los ataques ingleses, por lo que en el año 1744 fue premiado (57) por S. M. el

(55) Para tener una visión más amplia de esta familia, se recomienda LLOBREGAT, conde del: «Los Zuloaga de Fuenterrabía». *Boletín de la Real Academia de la Historia*. Madrid, 1918.

(56) Súplica de don Juan Bautista de Zuloaga, 3-9-1743. Signatura Caracas, 56. Archivo General de Indias, Sevilla.

(57) «Atendiendo a los dilatados y distinguidos méritos del teniente general de mis ejércitos don Gabriel de Zuloaga, y al que estando de Gobernador y Comandante General de la

rey Don Felipe V con el título de conde de la Torrealta, denominación tomada de la referida heredad de la que era propietario su hermano, como acabamos de ver.

Soltero y sin descendencia, designó por heredero de su gran fortuna a su sobrino carnal don Juan Antonio de Zuloaga. Y por la memoria testamentaria que dejó, ordenó instituir un mayorazgo con todos sus bienes, entre los que se incluía la heredad de la isla de León. Falleció en Madrid el día 10 de abril de 1764.

C) Don Pedro Ignacio de Zuloaga, que sigue la línea.

II. Don Pedro Ignacio de Zuloaga y Moyúa, nació en Fuenterrabía el 8 de septiembre de 1679. Como su padre, fue alcalde de Fuenterrabía. Propietario del mayorazgo antiguo de la familia Zuloaga. Contrajo matrimonio en Oyarzun (Guipúzcoa), el 25 de agosto de 1685, con doña Bernarda de Aranguivel, natural de dicho lugar.

Tuvieron a:

III. Don Juan Antonio de Zuloaga y Aranguivel, nacido en la ciudad de Fuenterrabía el 1 de abril de 1725. Heredó de su tío don Gabriel José el título de conde de la Torrealta, así como el mayorazgo del mismo nombre, que incluía la heredad de los Manchones de Torrealta.

Contrajo matrimonio en Oñate (Guipúzcoa), el 15 de febrero de 1753, con doña María Teresa de Plaza y Ubilla, natural de dicha villa.

El segundo conde de la Torrealta falleció (58) en Fuenterrabía, siendo enterrado en la iglesia parroquial de Santa María de la Asunción el 15 de septiembre 1797 (59).

De este matrimonio nació:

IV. Don Pedro Antonio de Zuloaga y Plaza, nacido el 23 de marzo de 1758 en Fuenterrabía. Tercer conde de la Torrealta, ingresó como caballero —previas pruebas de hidalguía— en la Orden de Carlos III y en la Real Maestranza de Caballería de Sevilla (60).

de Venezuela ha adquirido últimamente en las gloriosas defensas de los puertos y fuerzas de la Guaira y Puerto Cavello en las invasiones hechas por los ingleses. He venido en concederle título de Castilla libre de lanzas y media annata para si, sus herederos y sucesores con la nominación de conde o marqués de la Torrealta. Tendrase entendido en el Consejo de Cámara y se expedirán los despachos correspondientes a su cumplimiento». En Aranjuez a 30 de mayo de 1744. Al Cardenal Gobernador del Consejo. Signatura: Caracas, 56. Archivo General de Indias. Sevilla.

(58) El 14 de septiembre de 1797. Del auto de toma de posesión del Condado de la Torrealta ante Joaquín de Yrarreta, alcalde, y Francisco Xavier de Sancetineia, escribano, ambos de Fuenterrabía. Folios 424v al 425v, protocolo 223. AHPC.

(59) De la partida de defunción del segundo conde. Folios 422r y 422v, protocolo 223. AHPC.

(60) Véase CADENAS Y VICENT, Vicente: *Extracto de los expedientes de la Orden de Carlos III, 1771-1847*. Ed. Hidalguía. Madrid, 1988, pp. 206 y 207.

Fue el segundo poseedor del mayorazgo de Torrealta (61). Le fue ocupada su heredad de la isla de León —para construir en ella el Real Observatorio Astronómico—, por lo que tuvo que enajenar una parte de la finca (contra la carta de fundación del mayorazgo).

Casó el 26 de junio de 1782, en Madrid, con doña María de la Concepción de Alvarado (y Lezo) y Pacheco.

Doña María había nacido en Madrid el 29 de octubre de 1763. Hija de don Eugenio Fernández de Alvarado y Perales, natural de Popayán (Perú), marqués de Tabalosos, caballero de Santiago, teniente general de los Reales Ejércitos; quien casó en Madrid el 21 de febrero de 1751 con doña Ignacia de Lezo y Pacheco, natural del Puerto de Santa María (Cádiz), señora de Ovieco. Y esta señora, a su vez, hija del teniente general de la Real Marina don Blas de Lezo, el vencedor de Vernon en la acción de Cartagena de Indias; quien casó con doña Josefa Pacheco y Bustillo. (Discúlpeme, mi querido lector, por hacer este inciso, pero creo que la ocasión bien lo merecía.)

Don Pedro Antonio, encontrándose gravemente enfermo, otorgó en Madrid escritura de poder para testar, a favor de su mujer, el 6 de enero de 1785 (62). En aquel momento tenía dos hijos menores de edad, doña María Ignacia y don Pedro Tomás.

Los terceros condes —don Pedro Antonio y doña María— tuvieron a:

A) Doña María Angustias de Zuloaga, que sigue la línea.

B) Don Ramón de Zuloaga y Alvarado, nacido en Fuenterrabía el 16 de octubre de 1790. Cuarto conde de la Torrealta y caballero de Santiago (63). Tercer poseedor del mayorazgo de Torrealta. Percibió una parte del precio de la venta de los Manchones de Torrealta.

Murió soltero y sin descendencia.

V. Doña María Angustias de Zuloaga y Alvarado, nacida en Fuenterrabía el 21 de febrero de 1787. Al morir su hermano (64), se convierte en la quinta condesa de la Torrealta y en la cuarta y última poseedora (65) legal del mayorazgo del mismo nombre; y digo legal pues a su muerte, ocurrida en Madrid el 9 de mayo de 1871, habían sido abolidos los mayorazgos y vinculaciones de bienes (66).

(61) Tomó posesión del título de conde de la Torrealta y mayorazgo del mismo nombre el 18 de septiembre de 1797. Folio 421r, protocolo 223. AHPC.

(62) Ante el escribano Ramón Antonio Aguado. Folios 1r y ss., protocolo 18.980. AHPN.

(63) Véase CADENAS Y VICENT, Vicente: *Caballeros de la Orden de Santiago que efectúan sus pruebas de ingreso durante el siglo XIX*. Ed. Hidalguía. Madrid, 1958, p. 125.

(64) Don Ramón de Zuloaga y Alvarado falleció en Vitoria (Álava) el 12 de septiembre de 1834, siendo enterrado en el cementerio de Santa Isabel de dicha capital. Folio 506r, protocolo 24.680. AHPN.

(65) El 15 de octubre de 1834, ante el escribano de Madrid Antonio Sanz y Barea, se otorga escritura «de posesión, dada a don Aniceto de Aranguren a nombre y para la señora doña María Angustias Zuloaga y Alvarado, del título de condesa de la Torrealta, mayorazgo y demás rentas anexas a él». Folio 503, protocolo 24.680. AHPN.

(66) «Este carácter vincular de las mercedes nobiliarias se mantuvo en la Ley de 11 de octubre de 1820 que, aunque abolió la vinculación de los bienes patrimoniales, respetó la

Doña María Angustias, quien se había trasladado a vivir a Navarra por la guerra carlista, otorga: «En la ciudad de Pamplona a 24 de septiembre de 1834. Ante mí el escribano real y testigos infraescritos, pareció presente la señora doña Angustias Zuloaga, viuda del coronel don José Pérez de Tafalla y certificada de su derecho. Dijo: Que por fallecimiento de su señor hermano el muy ilustre señor don Ramón Zuloaga, brigadier de los reales ejércitos, conde de la Torrealta, sin sucesión, han recaído en la otorgante todos los títulos, mayorazgos y vínculos que dicho señor poseía, en los cuales debe ser puesta en sucesión; que siéndole imposible pasar personalmente al efecto, a los pueblos donde son sitios, deseando que por esta falta no deje de cumplirse con cuanto dispone por las leyes en el derecho de suceder, por el presente y su tenor otorga. Que da y confiere todo su poder cumplido y general y bastante, tanto cuanto con arreglo a derecho se requiere y necesita, en favor de don Aniceto Aranguren, residente en la actualidad en la ciudad de Vitoria, para que en nombre y representación de la otorgante, tome posesión de los títulos, mayorazgos y vínculos que su indicado hermano don Ramón poseía y corresponden a la misma» (67).



Doña María Angustias de Zuloaga y Alvarado, quinta condesa de la Torrealta. Fotografía tomada después de fallecer.

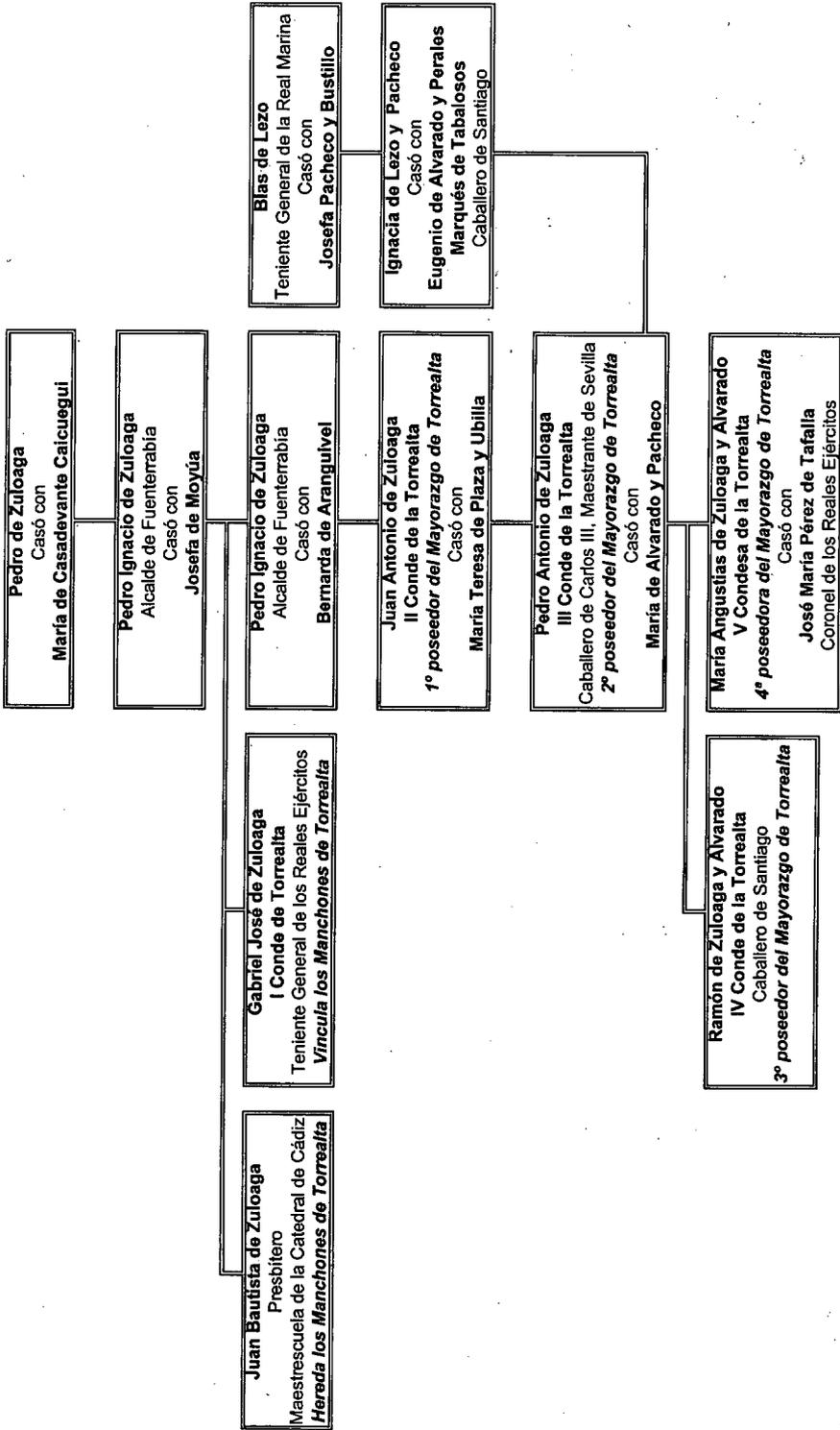
Y como tal propietaria del mayorazgo, se desprende del último trozo de los Manchones de Torrealta, que aún poseía en virtud de real licencia —ahora sí— de la Reina gobernadora, como se ha visto.

Casó con el coronel de los Reales Ejércitos don José María Pérez de Tafalla, natural del Reino de Navarra.

De este matrimonio quedaron tres hijas —entre las que se repartieron mercedes nobiliarias y antiguos mayorazgos— que tuvieron amplia descendencia hasta nuestros días, pero su estudio no es nuestro objeto en este momento.

vinculación de las mercedes nobiliarias». BORRAJEIROS, conde de: *Los plazos para instar ...*, p. 22.

(67) Folio 504r, protocolo 24.680. AHPN.



PROYECTO FRUSTRADO

José FERNÁNDEZ GAYTÁN
Coronel de Infantería de Marina

Prácticamente desconocido es el tema de este trabajo: su carácter de «reservado» y secreto, a fin de evitar suspicacias y recelos en otras potencias, obligó a ello.

Para España, con sus lejanos dominios de Filipinas, Marianas y Carolinas-Palao, era de vital importancia el poseer en la entrada del mar Rojo un puerto donde pudieran repostar, o proveer a cualquier otra contingencia, sus barcos, y más aún desde la apertura del canal de Suez (1).

Fueron varios los intentos de adquirir un territorio en las costas del citado mar para la creación de un establecimiento que sirviera a dichos fines.

Por el año 1834, el diplomático Sinibaldo de Mas, escritor e incansable viajero, hombre de raro talento y muy extensa cultura, propuso al Gobierno español la adquisición de un determinado territorio en las inmediaciones de Adén, puerto que el año 1839 pasó al dominio de Gran Bretaña. La primera guerra carlista (1833-1840), y otros motivos de interés y preocupación para el Gobierno, hicieron se olvidara esta propuesta (2).

En el año 1863 se volvió sobre este asunto. Fue Buenaventura Mas y Calzada, residente en Adén, capitán y piloto de la goleta *Animosa*, buen conocedor de esas tierras, en las que se dedicaba al comercio, quien manifestó al cónsul de España en Alejandría, Alvino Mencarini, que Alí Tabat, *chief* o jefe de la tribu árabe en Ras Ammán, le había propuesto vender a España un territorio en las costas de Arabia, que comprendía un puerto, con una legua de terreno a su alrededor y que, según Mencarini, reunía condiciones mucho más ventajosas para el comercio que el de Obok, adquirido por Francia hacía poco tiempo.

Recomendaba Mas que las negociaciones se llevaran con el mayor sigilo, a fin de evitar que los británicos u otros rivales las impidiesen, proponiendo se enviara «un ingeniero para reconocer el terreno», ofreciéndose también para servir de guía e intérprete al comisionado enviado por el Gobierno español por su conocimiento del terreno, habitantes e idiomas de éstos.

(1) El canal de Suez fue abierto al tráfico el día 16 de noviembre de 1869, siendo inaugurado por la española Eugenia María de Guzmán y Portocarrero, condesa de Montijo y de Taba y emperatriz de los franceses por su matrimonio con Napoleón III, emperador de Francia. Al acontecimiento asistieron gran número de barcos de varias naciones; a España la representó la fragata *Berenguela*.

(2) AREILZA, Jose María de, y CASTIELLA, Fernando María: *Reivindicaciones de España*. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1941.

Dada cuenta de todo al Gobierno español a través del Ministerio de Estado el 28 de septiembre, pasó este Ministerio, de real orden, al de Ultramar copia de la noticia para lo que resultase conveniente, apoyando las razones que daba el cónsul general en Egipto e indicando que podría autorizarse al cónsul en Alejandría para que se pusiera de acuerdo con Buenaventura Mas y se procediese «al reconocimiento y a la compra, si el resultado fuese satisfactorio, cerciorándose antes de si Alí-Tabat tenía derecho a vender el territorio, para evitar reclamaciones de otras potencias». Sin embargo, estas gestiones resultaron infructuosas.

De nuevo Sinibaldo de Mas, nombrado ya ministro plenipotenciario en China (5 de abril de 1863), al incorporarse a su destino había enviado al Ministerio de Estado, desde Manila, «una comunicación extensa y razonada sobre el mismo asunto» que, por noticias adquiridas por él, «encomiando las ventajas que a España resultarían concluido que fuera el Canal de Suez, de poner una colonia o establecimiento en el mar Rojo cerca del inglés de Aden y frente al francés de Oboc»; proponía también se enviara «a una persona entendida para que (puesto de acuerdo con Buenaventura Mas) efectuase la toma de posesión en nombre de España», dejando allí una guarnición. Encarecía también se llevaran todas estas operaciones con el mayor secreto, puesto que el enviado por el Gobierno debía ir a Adén a fin de entenderse con Mas.

En 30 de junio siguiente, de real orden y con carácter «reservado», el Ministerio de Estado trasladaba al de Ultramar la noticia, advirtiéndole de lo conveniente que sería la dicha adquisición, debiéndose conducir con suma discreción, adquiriendo la certeza de que Alí Tabat tenía derecho de propiedad sobre este territorio, así como «la necesidad urgente de enviar una comisión de personas competentes y discretas» que se trasladara a la costa de Arabia, negociara con éste e informara al Gobierno del resultado de la misma.

El Consejo de Ministros aprueba el plan

Visto el asunto en Consejo de Ministros, se acordó se llevara efecto, por lo que, por Real Orden de 20 de agosto de 1864, fue designado para desempeñar esta comisión el teniente de navío Rafael de Aragón y Rodríguez (3). Releva-

(3) Rafael de Aragón y Rodríguez nació en Sevilla (21 de julio 1827). Ingresó en la Armada como tercer piloto; suprimido este Cuerpo (R. D. de 23 de octubre de 1864), pasó como gracia especial a meritorio de Marina, ya «que la adquisición de este joven sería muy ventajosa para la Armada por su aplicación y demás recomendables circunstancias», según informe de la superior autoridad del apostadero de La Habana. En julio de 1850, «después de un brillante examen... obtuvo las consideraciones de guardia marina de segunda clase con goces de guardia marina de primera». Sus grandes conocimientos del idioma inglés hicieron que formara parte de una comisión que en el vapor *Pizarro* pasó a los Estados Unidos. En abril de 1852 ascendió a alférez de navío; en 23 de marzo de 1856, a teniente de navío. Hallándose de comandante del pontón *Cristina* y del apostadero de Algeciras, se le encomendó esta comisión que referimos, terminada la cual continuó prestando sus servicios a bordo de varios barcos y en tierra hasta su ascenso a capitán de navío de primera clase (10 de julio de 1889), pasando después a la reserva. Falleció en Cádiz el 7 de julio de 1894.

do éste de su destino de comandante del pontón *Cristina* y del apostadero de guardacostas de Algeciras, mando que entregó a otro oficial que desempeñaría ese destino «interinamente mientras durara la comisión del propietario», pasó Aragón a San Fernando, sede de la Capitanía General del Departamento Marítimo de Cádiz, donde recibió determinadas instrucciones, dadas a través del Ministerio de Marina, con «carácter de reservadas», en las que de real orden se le prevenía de «que procediera con la mayor circunspección y secreto en la negociación; que conferenciara a su paso por Egipto con el cónsul general para adquirir noticias; que siguiera para Aden y allí se pusiera de acuerdo con don Buenaventura Mas para determinar la manera reservada de dirigirse al territorio ofrecido y conferenciar con Alí-Tabat; que reconociera minuciosamente las circunstancias marítimas y militares del desierto y terreno adyacente, la cantidad y calidad de las aguas potables, y la idoneidad de dicho terreno para establecer depósitos y almacenes de carbón y mercancías, desembarcaderos, careneros y demás dependencias de una factoría; que estudiara el porvenir comercial de la colonia, teniendo en cuenta su situación geográfica absoluta y topográfica, relativamente á los demás puntos mercantiles y productores; que se cerciorase con mucho tacto de los derechos que tenía Alí-Tabat para disponer del territorio en cuestión é hiciera con él tratado de cesión con las debidas formalidades; que se redactara un informe de todo y lo dirigiera al Gobierno para librar, en caso de aprobación del tratado, la cantidad estipulada, que no se entregaría hasta el momento de tomar España posesión solemne del territorio». Concluían estas «Instrucciones» haciendo saber a Aragón «que S. M. esperaba que, penetrado de la importancia de la alta misión que se le confiaba, procedería á llevarla á cabo con el mayor sigilo y actividad, para evitar complicaciones con otros Gobiernos, asignados con cargo al presupuesto de Ultramar un fondo para viajes y cuatro mil reales de sobresueldo», previniéndole además de «que saliera con la mayor brevedad posible para Egipto y Arabia».

Las andanzas viajeras de Aragón

A fin de llevar a cabo esta misión, para la que era necesario el más absoluto secreto y discreción, decidió Aragón hacerse pasar por comerciante, con objeto de evitar durante su viaje y estancia en las tierras los posibles peligros a que se exponía si fuera descubierta su verdadera identidad y el objeto de su viaje; a tal fin, se proveyó en Cádiz del necesario pasaporte, que le facilitó el gobernador civil, adquiriendo también «los precisos instrumentos para levantar algún ligero plan».

El día 2 de octubre salió Aragón de Gibraltar rumbo a Alejandría, donde llegó el 11 del citado mes. Allí conferenció con el cónsul general de España, quien creía que Mas se encontraba en Europa, por lo que telegrafió al cónsul en Marsella, donde se encontraba la casa de que aquél era socio, preguntándole en qué lugar debía estar Mas, contestándole éste que «debía estar en Aden»,

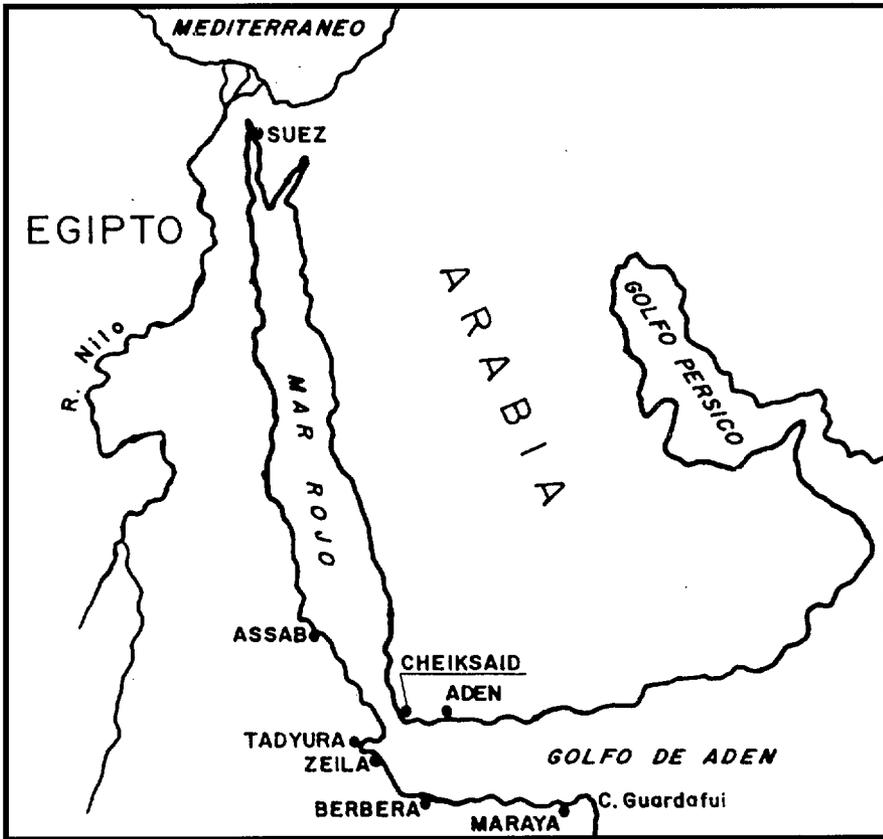
por lo que salió el día 16 para El Cairo, pasando después a Suez y Adén, llegando a este puerto el día 25.

Al reunirse con Buenaventura Mas, quedó éste sorprendido, puesto que no tenía ninguna noticia de su llegada. Aragón le hizo saber que la persona que debía acompañarle, sirviéndole de guía y agente, no era otra que el mismo Mas, quien se había ofrecido al Gobierno español para mediar en este asunto, y que las instrucciones que llevaba eran las de que únicamente debería entenderse con él, a lo cual Mas le repuso que «aunque lo había prometido, no podía cumplirlo, en razón á no conocer á Alí-Tabat, á no tener como europeo posibilidad de atravesar el país no práctico en él; quien conocía a Alí-Tabat, y había recibido dicha proposición, era un antiguo dependiente suyo, negro africano de la costa de enfrente del Golfo de Aden, llamado Ismael, hombre inteligente, activo, de toda confianza, que hablaba el Francés, además de los idiomas indígenas, y que había servido de ágente á la Francia para la adquisición del puerto de Oboc (Obock, en el año 1867) que era del que se había hablado en la citada proposición que hacía Alí-Tabat, á fin de que lo pusiera en conocimiento del gobierno español, ofreciéndose como guía é intérprete dél ó de los enviados por éste»; Mas también le manifestó «que á los nueve meses de esto, al pasar por Egipto, lo había puesto en conocimiento del cónsul general y que si se había atribuido el papel de Ismael era por la seguridad que tenía de contar siempre con él como cosa suya, pero que á la sazón ya no era su dependiente, sino de la Agencia Consular Francesa, que viendo que el Gobierno no contestaba, se había decidido hacer un viaje para negocios particulares á su país, donde se hallaba hacía cinco meses, y que, por tanto, para obrar sería preciso esperar el regreso de Ismael, que no tardaría».

No quedó Aragón muy convencido con estas manifestaciones de Mas, que alteraban las instrucciones recibidas, y echaban sobre sus hombros toda la responsabilidad en un asunto tan delicado, puesto que ahora debería entenderse con otra persona, Ismael, «ligado á un Consulado extranjero», por lo que decidió esperar el regreso de éste y, procurando no llamar la atención, examinarlo con maña, hacer que Mas lo volviera a tomar a su servicio —aprovechando la circunstancia de haber dicho aquél a su salida «que no pensaba volver al Consulado» y, por tanto, quedaba desligado de él, evitando así cualquier complicación en caso de que el agente consular francés se enterara de ello, ya que el Gobierno español se valía en este caso de un funcionario francés para conseguir los fines que se proponía—, y que, caso de llevarse a cabo, se le ofrecía, además del sueldo, una recompensa que recibiría en el acto de tomar posesión del territorio, «si nadie hasta entonces había tenido la menor noticia de las negociaciones», y que, en el caso contrario, no se le entregaría.

También procedería a entrevistarse con Alí Tabat, embarcando a tal fin «en un buque costero bajo el pretexto de ir á hacer negocios de café en la Costa» (4).

(4) Copia del extracto de los trabajos llevados a cabo por el teniente de navío don Rafael de Aragón en desempeño de la comisión reservada a Costas de Arabia que se le confió. (Ms. 1859. Museo Naval, Madrid.)



Ultimado el proyecto, Aragón lo comunicó a Mas, con el que se puso de acuerdo el 4 de noviembre con objeto de tomar las necesarias precauciones, apareciendo como un comerciante para evitar sospechas de la policía británica, la que al parecer vigilaba sus pasos, pero sin figurarse en ningún momento lo que éste se proponía hacer.

El día 7 del citado mes se enteraron de que la caravana en que iba Ismael hacia la costa había sido atacada y saqueada, por lo cual fue a buscar a éste el día 26, poniéndose en práctica el plan trazado. Ismael les comunicó «que efectivamente había recibido la proposición de venta del territorio perteneciente a Alí-Tabat, cheek de la tribu Ras Aman a quien no conocía, sino á Haidara Mejedí, Sultán de la tribu de Agareb, pero que éste no era quien le había hecho la proposición, sino un cuñado y agente suyo llamado Mohammed Salmi, residente en Aden»; por lo que se refería al puerto y condiciones requeridas, las noticias que daban tanto Ismael como Mas eran muy vagas, manifestando ambos que no recordaban nada, aunque este último había dado al Gobierno noticias muy detalladas; pese a todos estos inconvenientes, Rafael de Aragón no se desanimó y se propuso llegar hasta el final, por lo que indicó

a Ismael que volviera a conferenciar con el agente del sultán, manifestándole éste que Haidara-Mejedí, a quien iba a escribirle para ver si accedía a la dicha venta, en cuyo caso podría reunirse con él en el pueblo de Bir Ahmet.

También Mohammed Salmí, contestándole el sultán que fuera a verlo y tratarían de este asunto. Unidos Ismael y el citado agente, por decisión de Aragón, el día 21 de enero de 1865, regresaron ambos con la respuesta del sultán, Abdallá Hamidara; ésta era «que ya era tarde para el negocio del territorio que su padre, efectivamente, había querido venderlo porque era independiente y podía hacerlo, pero que él, hallándose débil cuando herido y acosado por otras tribus que le hacían continua guerra, se había puesto bajo la protección del Sultán Ahet Fradalí con el que se había ligado, partiendo con él la soberanía y el producto de todo el país en que dominaba, que cuando su padre propuso el negocio era fácil llevarlo á cabo, pero que ya era imposible y no quería hablar más del asunto, porque se resentiría Admet-Fradalí, y lo pondría en conocimiento de los ingleses, pues tanto él como su particular amigo el Sherif Zeiz-Udrua, árabe de mucha influencia en el país, recibían un sueldo del gobernador de Aden, por conservar libre el camino que recorrían las caravanas, y se hallaban, por tanto, á la entera devoción de los citados Ingleses». Desgraciadamente, como hemos visto, fracasó por el momento el intento de adquirir una base en el mar Rojo.

De todo lo acaecido Aragón hizo un estudio detallado, redactando una memoria «sobre la conveniencia para España de un establecimiento en el Mar Rojo ó en el Golfo de Aden, sus circunstancias de situación y modo de adquirirlo», en la que, examinando la cuestión en todos sus aspectos, deduce que «será conveniente cuando la obra del Canal de Suez toque á su término, pero muy gravoso é impropcedente en la actualidad...»; también se refería a «las ventajas y desventajas de situarse en la costa de Arabia en la opuesta Africana y las obras de fortificación que deben llevarse á la última», explicando detenidamente «la manera de practicar los reconocimientos y realizar las adquisiciones bajo el pretexto de ejecutar trabajos hidrográficos, cubriendo de este modo las operaciones con el sigilo más impenetrable por la naturalidad del citado pretexto señalando la probabilidad de una gran lucha próxima en aquellas regiones, para las providencias que el Gobierno juzgue oportunas».

El día 25 de enero salió Aragón para España a fin de dar cuenta al Gobierno de cuanto le había sucedido en una extensa y detallada comunicación, a la que acompañaba la citada memoria.

El 10 de julio manifestaba el ministro de Ultramar al de Marina, de real orden, que «conformándose S. M. en todo con la opinión emitida por Aragón daba su misión por terminada, dejando para más adelante la realización del proyecto que le llevó a las Costas de Arabia y que era también la voluntad de S. M. se expresase al citado Ministerio lo satisfecho que había quedado de los trabajos y servicios llevados á cabo por dicho Oficial».

Habiendo consultado a Aragón el ministro de Marina sobre qué recompensa aspiraba por los citados trabajos y servicios por él realizados, «este Oficial manifestaba respetuosamente á su Autoridad que considera como su principal

galardón la aprobación con que ha tenido á bien mirar sus esfuerzos por llenar la alta misión que se le confió, y que si juzga que estos esfuerzos merecen alguna recompensa más, la recibirá con la gratitud y el legítimo orgullo que deben alentar en el pecho de todo militar, que ambiciona noblemente distinguirse y ser distinguido: en este caso ruega encarecidamente á S. M. le permita por un sentimiento de delicadeza, que fácilmente comprenderá, aprobará designar la que crea corresponderle, puesto que el elevado criterio y reconocida justicia de S. M. ha expresado haberlos visto llegar á cabo, sabrán decir mejor hasta dónde llegan sus merecimientos y determinar, por tanto, la recompensa de que son dignos».

Fue ésta la de Caballero de la Real y Distinguida Orden de Carlos III.

Nuevo tanteo de adquisición

Por el año 1866 fue enviado un nuevo comisionado, el teniente España. Su misión era la de «efectuar un reconocimiento en las costas del mar Rojo, para un posible emplazamiento de una base naval».

Según su informe, España se inclinó por el puerto y costa de Tadyura, al que consideraba como el mejor situado para dicho establecimiento; sin embargo, nada se resolvió.

Los vaivenes políticos de la época fueron retrasando el asunto hasta el año 1869, en que con la apertura del canal de Suez el 17 de noviembre se volvió a interesar el Gobierno por esta adquisición; fue cuando el ministro plenipotenciario en Constantinopla, Zarco del Valle, escribió al ministro de Estado del Gobierno provisional (presidido por el general Francisco Serrano Domínguez), Juan Álvarez de Lorenzana; le manifestaba lo importante que sería ocupar el territorio ya determinado, negociando *a posteriori* las condiciones para su adquisición, opinión con la que estaban también de acuerdo varios políticos y diplomáticos de la época. Sin embargo, parece ser que este consejo no fue atendido por el citado ministro ni por ninguno de sus sucesores durante la monarquía de Don Amadeo de Saboya, pese a que con la dicha inauguración y apertura al tráfico del canal de Panamá el interés y la necesidad en el tráfico hacia Filipinas era grande, ya que acortaba el viaje hasta estas islas.

Parece ser que por el año 1876, ya en el trono Alfonso XII, hubo un intento de adquirir un territorio en el que crear un «centro comercial», pero fracasó, hasta el año 1883, cuando por el Ministerio de Estado se envió al agregado al citado ministerio, Pedro Carrera, a quien para esta misión se le nombró secretario de tercera de la legación en Constantinopla, encargándosele de que «diera los pasos necesarios para la adquisición de un territorio en las proximidades de Cheik-Said, ó en la costa de Somalia». El motivo de este encargo alternativo a las indicaciones de Martín Ferreiro, secretario a la sazón de la Real Sociedad Geográfica, quien el 23 de mayo de 1887 recordaba «que hacía mucho tiempo había propuesto que vista que el período de ocupaciones europeas en África, cada vez más rápida y vertiginosa, sería conveniente de que

España reclamase como nación dueña de ricas provincias y dominios en el camino oriental de Asia, una prudente parte elegida á propósito en el camino de aquellas posesiones.

»Con esta idea no era por cierto difícil la elección, teniendo en cuenta las circunstancias mejores, ya por el clima y clase de terreno que debiera escogerse, ya también de que no estuviese expuesto á complicaciones de ningún género. Todas las condiciones llenaba á mi juicio alguno de los puertos que como Bender Mirayé (Bender Miraya) se encuentra al E. y defendidos por el cabo de Guardafuí en el extremo NE. del continente africano. Con efecto, está situado en la forzosa derrota que deben seguir nuestros buques destinados á Filipinas, sin desviarse apenas si había de tocar en él para repostarse de carbón, refrescar sus víveres ó reparar alguna avería en punto amparado por nuestra bandera».

Sin embargo, no fueron muy afortunados los comienzos de Carrera, debido a la necesidad de mantener en secreto todas sus actuaciones, principalmente ante las autoridades egipcias, a las cuales debía parecer un viajero «que visitaba con fines exclusivamente científicos el África Oriental y Arabia».

Pese a las señaladas ventajas que tanto Sinibaldo de Mas como Ferreiro indicaban, se decidió por otro en la costa de la actual Eritrea, procurando escoger un lugar que no suscitara sospechas. Llegó incluso a ultimar la adquisición de unos terrenos, regresando a España con la noticia de poco menos que el hecho consumado.

De nuevo los trastornos políticos, para no perder la costumbre —esta vez una crisis ministerial en la que cesó el ministro de Estado, Antonio Aguilar Correa (marqués de la Vega de Armijo), del gobierno presidido por Práxedes Mateo Sagasta, y, de paso, la caída del gabinete ministerial y llegada al poder de nuevo Gobierno, el de José Posada Herrera, siendo ministro de Estado de éste Servando Ruiz Gómez—, ocasionaron la cancelación del proyecto, entre otras cosas debido a la oposición del Gobierno egipcio, forzado por Gran Bretaña y por otras razones de política internacional, que obligaron a abandonar la empresa de crear un establecimiento en dichas costas.

Pero no por ello se olvidó la idea del dicho establecimiento y, en efecto, por una Real Orden de 4 de marzo de 1866 se disponía que «para desempeñar una Comisión reservada en el mar Rojo y en el Golfo de Aden», se designaba al teniente de navío de primera clase Juan Pastorín y Vacher (5), quien el día 27

(5) Juan Pastorín y Vacher nació en Cádiz el 27 de junio de 1845. Ingresó como aspirante en el Colegio Naval Militar el 1 de julio de 1861, ascendiendo a guardia marina de primera clase. Al alcanzar el empleo de teniente de primera clase, el 4 de marzo de 1886 se le nombró por el Gobierno «para desempeñar la comisión reservada en el mar Rojo y el golfo de Aden». Acabada ésta, fue nombrado miembro de la Comisión Española para el Congreso Internacional de Washington. Por una Real Orden de 14 de diciembre de 1891 fue designado jefe de la «Comisión encargada de informar al Gobierno sobre el naufragio y pillaje del laúd español *San Francisco* en las costas del Rif el 13 del mismo diciembre»; concluida ésta (1 de abril de 1891), por este servicio le fue concedida la cruz de caballero de Isabel la Católica, por «el acierto, celo é inteligencia que demostro en el desempeño de su cometido». Durante varios años fue comandante del cañonero *Isla de Luzón*.

del citado mes embarcó en el cañonero *Elcano*, saliendo de Barcelona, tocando en Nápoles, Castellamare, Mesina, El Pireo, Rodas, Larnaka (Chipre), Beirut, Alejandría, Port Said, Suez, Masana y Adén, donde el día 25 de mayo desembarcó, alquilando por varios meses un *sambuco* (embarcación árabe) «para el desempeño de la Misión que le había sido conferida»; era ésta la de «buscar y adquirir en el Golfo de Aden ó en el mar Rojo un territorio con Puerto á fin de establecer en él un Depósito de carbón».

Para el cumplimiento de esta misión hizo varios viajes «por la Arabia y otro por Egipto y por las costas africanas del mar Rojo y del Golfo de Aden, preparando los trabajos que dieron después los satisfactorios resultados que el Gobierno de la Nación deseaba».

El 30 de noviembre de 1887 elevó Pastorín su informe al Gobierno; en él daba cuenta de todos los trabajos que había efectuado para el cumplimiento de su misión y «proponía al Estado la adquisición de un territorio en el litoral Africano del mar Rojo y en el paralelo (estrecho) de Bab-el-Mandeb llamado Sian-Dumeira, cuyo Sultán Soberano lo cedía á España mediante la cantidad de sesenta mil pesetas».

El 30 de junio del año siguiente se dio por terminada esta «Comisión reservada», regresando Pastorín a España y presentando al Gobierno dicho informe del que, por Real Orden de 23 de noviembre del citado año, «se le dieron las gracias en nombre de S. M. por el celo y discreción con que había desempeñado la Comisión en el mar Rojo».

Consecuencia de todo esto fueron unas conversaciones habidas entre delegados de los Gobiernos español e italiano, ya que Italia tenía grandes intereses en estas tierras, que fueron muy comentadas por la prensa europea de la época en un sentido muy favorable para España, considerando el proyecto «como una expansión normal».

Aprobado por el Gobierno italiano, puesto «que en todo caso dicha concesión no mermaba su derecho de soberanía sobre el enclave aludido», la adquisición fue ratificada mediante un cambio de notas de los días 3 y 13 de septiembre del citado año, llegándose a un acuerdo por el cual dicho Gobierno «se comprometía á ceder al de España un territorio en la bahía de Asabb, en el litoral que se extendie entre Ras Marcana y Ras Garibal, á una dos millas del puerto de Asabb». Esta cesión era en principio por quince años, pero después podría prorrogarse indefinidamente.

Pero al final todo falló: la política interna y la oposición de Gran Bretaña a este tratado hicieron que fracasara, perdiéndose así para España la ocasión de contar con un enclave, estación naval, a mitad de la ruta entre la Península y sus dominios asiáticos.

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 confirman 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.

LOS INDIOS QUE COLÓN TRAJO EN EL PRIMER VIAJE: ¿ESCLAVOS O COLABORADORES VOLUNTARIOS?

Juan B. OLAECHEA LABAYEN
Del Cuerpo Facultativo de Archivos

Dos días después de que Cristóbal Colón descubriese el Nuevo Mundo, o sea, el 14 de octubre de 1492, el ya efectivo almirante de la Mar Océana, virrey y gobernador general de las Indias anota en su Diario de Navegación las impresiones que le produjeron los naturales que halló en la isla de Guanahaní, a la que llamó de San Salvador —seguramente la actual Watlings Island, del archipiélago de las Bahamas—, y asegura que no creía necesario hacer allí fortaleza «por ser aquella gente muy simple y sin armas como vuestras altezas verán por siete que yo hice tomar para llevar y deprender nuestra fabla y volvellos, salvo que vuestras altezas, cuando mandaren, puédenlos todos llevar a Castilla o tenellos en la misma isla cativos, porque con cincuenta hombres los tendrán todos sojuzgados y les harán hacer todo lo que quisieren» (1).



Primer homenaje a Colón (12 de octubre de 1492), de José Gamelo Alda. Óleo sobre lienzo, 600 x 300 cm. (Museo Naval, Madrid. Núm. 1619). Pintado en 1892 para conmemorar el IV Centenario del Descubrimiento. Así vio el gran marinista el desembarco de Colón en Guanahaní, pero se sirvió del modelo de indios guaraníes.

(1) COLÓN, Cristóbal: *Carta de Colón a los reyes y Diario de a bordo de su primer viaje*. De este documento fundamental existen numerosas ediciones, sin que pudiera faltar la de Martín Fernández de Navarrete. La de Julio Guillén Tato, *El primer viaje de Colón*. Madrid, 1943, se

Reprobación del apresamiento de los isleños

Estas palabras, que sin duda resultan bastante enigmáticas sobre las intenciones del almirante al apresar a dicho grupo de isleños, han merecido duras críticas de historiadores y biógrafos, tanto antiguos como modernos, del genial navegante. El primero de ellos fue fray Bartolomé de Las Casas, gran admirador de la obra y de la personalidad de su biografiado, a quien, pese a ello, no le duelen prendas en censurar con dureza las acciones que en él considera reprobables y, entre ellas, ésta de detener a estos nativos, al parecer contra su voluntad, pues dice que luego se demostró que, cuando podían hacerlo, huían: «Si éstos eran casados y tenían mujeres e hijos para mantener y otras necesidades, ¿cómo esta violencia se podía excusar? Parece que contra su voluntad en ninguna manera; por bien alguno que de ello se hobiera de sacar, no se debiera hacer» (2). Entre los autores modernos más críticos se puede mencionar a Salvador de Madariaga, que sentencia sin ambages: «Así empieza la nueva esclavitud que los cristianos introdujeron en América» (3).

Pese a todo, las sentencias condenatorias de los citados autores pueden considerarse precipitadas y revisables en su interpretación de las enigmáticas palabras citadas que el descubridor dirige a los Reyes de España, y de las intenciones del mismo, a la luz de otras expresiones suyas en el mismo Diario y, sobre todo, a la luz de la suerte que se dispensó posteriormente a los isleños apresados. Colón declara en su Diario que con las referidas capturas y con otras que realizaría en sucesivos días, sólo pretendía hacerse con unos guías que le pudiesen orientar en la prosecución de los descubrimientos, y con unos mediadores e intérpretes que le sirviesen para entrar en contacto y entenderse con los habitantes de otros lugares que sabía ya con certeza que iba a descubrir. No cabe duda de que esos fines se podían conseguir a través de tres situaciones posibles: mediante la anulación total y definitiva de la libertad de los apresados, es decir, esclavizándolos. En una segunda hipótesis, mediante la anulación temporal y relativa de su libertad, compatible con unas relaciones respetuosas en lo posible de sus derechos humanos y con unas estrictas limitaciones temporales de su aprehensión y, finalmente, con el establecimiento de un acuerdo recíproco entre ambas partes, superado el primer momento coactivo al que se pudo haber recurrido por la imposibilidad de explicar a la parte forzada lo que realmente se pretendía y fuera aceptada por ella.

De todas formas, en las relaciones recíprocas de los guanahaníes y su aprehensor se puede adivinar un doble juego por parte de ambos. A Cristóbal Colón le embargaba una indisimulada preocupación por obtener una rápida rentabili-

ilustra con interesantes notas y gráficos aclaratorios. La última, digna de ser mencionada y de la que se toma el título antecedente, es la de la *Colección Documental del Descubrimiento*, número 36, t 1. Madrid, 1994, pp. 108-236. Esta Colección, dirigida por Juan Pérez de Tudela, permite, por su exhaustividad y estricto orden cronológico, dispensar la referencia de los documentos citados con fecha concreta.

(2) LAS CASAS, B. de: *Historia de las Indias*. Lib. I, cap. 41.

(3) MADARIAGA, S. de: *Vida del Muy Magnífico Señor Don Cistóbal Colón*. Espasa-Calpe. Madrid, 1992, p. 273.

dad de su expedición y por cumplir sus promesas hechas a los Reyes de «rescatar», como se decía entonces, considerables riquezas, y en especial oro. A los dos días de estancia en la isla de Guanahaní —nombre derivado de la palabra indígena de iguana o lagarto de América—, ya se percató de la esterilidad de la isla para sus propósitos y mandó izar velas con rumbo al sudoeste, según le habían indicado los indígenas que llevaba a bordo. Parece ser que ellos, que no debían de ser tan ingenuos como se había creído, se habían percatado de la avidez del almirante por dicho metal, por el que preguntaba con insistencia, y le indicaron aquella dirección, en cuyas proximidades le aseguraron que había infinidad de islas con mucho oro; pero lo habían hecho con la idea de que las naves no se alejaran mucho de su isla y se pudieran escapar.

El lunes día 15 de octubre llegaron al ponerse el Sol a una isla que Colón bautizó con el nombre de Santa María de la Concepción, y que, anota, estaba a siete leguas de distancia, la cual parece corresponder a la actual cayo Rum. Al amanecer del día siguiente saltó a tierra con su comitiva y tomó posesión de la isla en nombre de los reyes Don Fernando y Doña Isabel, con la misma solemnidad con la que lo había hecho en San Salvador. Los naturales los recibieron con agasajos, sin el menor asomo de temor, pero en la isla no encontraron, en contra de lo que les habían asegurado los indios de a bordo, el menor indicio de oro, por lo que el almirante ordenó el embarco de todos en las naves.

Precisamente en ese momento, uno de los indios de a bordo, que se hallaba en la carabela *La Niña* (obsérvese este detalle de carácter pedagógico, que indica la distribución del grupo por naves, confirmado en el Diario del día 17 de dicho mes, en el que Colón habla de tres de estos indios que había mandado a la carabela *La Pinta*), saltó al agua, e introduciéndose en una canoa que estaba amarrada a dicha nave, logró llegar a tierra y ocultarse en la espesura, sin que sus perseguidores lo pudiesen capturar. La fuga de este nativo salvadoreño robusteció las sospechas de Cristóbal Colón sobre los propósitos de los componentes del grupo, pero tuvo también otra consecuencia destacable.

Captar la confianza de los indígenas

A raíz de la huida de este indio, los habitantes de Santa María, que a su llegada habían recibido alborozados y obsequiosos a los navegantes, comenzaron «a huir como gallinas» (palabras textuales del almirante) de su presencia, porque, conjetura, el fugado les había prevenido de que aquellos hombres pálidos apresaban a la gente como lo hacían los caribes antropófagos, a quienes se temía en todas aquellas latitudes. Se corría el peligro, además, de que tal especie se difundiera por todas las islas próximas, lo cual hubiera obstaculizado el establecimiento de unas relaciones pacíficas con los naturales. Para prevenir este posible contratiempo, Colón echó mano de algunas argucias que le permitiesen renovar la confianza de los isleños. Tal fue el suceso de que los marineros de *La Niña* forzaron a entrar en la carabela a un indio que venía

desprevenido en una canoa desde otro cabo a negociar un ovillo de algodón. El almirante, que vio la escena desde la proa de la nao *Santa María*, envió por él y le obsequió con un bonete y unas cuentas de vidrio verdes que le puso al brazo, y dos cascabeles que le colgó de las orejas, y lo envió a tierra en su canoa, sin querer aceptar a cambio el ovillo de algodón que el indio le ofrecía.

Esto ocurrió el mismo día 15 de octubre, y el almirante dio orden de levar anclas y dirigirse a otra isla mayor que estaba a la vista; pero antes pudo comprobar que el obsequiado isleño mostraba orgulloso en la playa los regalos que él le había dado y escribe que, a costa del buen trato y los regalos que no valían cuatro maravedís, empezaron a pensar que ellos eran gente buena y el huido habría hecho algún daño y por eso lo llevaban. También aprovechó Colón el encuentro con otro indio que se dirigía a la nueva isla en una canoa —él utiliza el término de *almadía*, aunque pronto asimilará el indígena de *canoa*—. Mandó elevarlo a bordo, junto con su canoa, y lo dejó luego cerca de la playa, después de bien alimentarlo y obsequiarlo. El almirante supuso que este indio venía de Guanahaní a dar noticia de la llegada de los extranjeros, porque era portador de un ramalejo de cuentecillas de vidrio y de dos *blancas* (monedas de cobre que valían medio maravedí, unas diez pesetas actuales). Entre las escasas provisiones que llevaba en un cestillo, el Diario del navegante señala «unas hojas secas que debe ser una cosa muy apreciada entre ellos, porque ya me trajeron en San Salvador de ellas en presente», haciendo la primera referencia escrita al tabaco, cuyo uso estaba extendido en todas las islas y producía gran sorpresa a los navegantes, al ver a hombres y mujeres con un pequeño tizón ardiente en las manos y tragar su humo, como detallará de forma más explícita en el texto correspondiente al 5 de noviembre. La acción del transporte del indio resultó también muy provechosa, a la vista del recibimiento que les hicieron los lugareños de esta isla, a la que bautizó como Fernandina, identificada con la actual Long Island, llamada así por su alargada forma. La confianza de los nativos llegaba hasta el extremo de subir a las naves con obsequios, a los que los descubridores correspondían dándoles a probar alimentos de Castilla, como pan de trigo y miel.

Recursos propagandísticos

Todo esto lo hacía, confiesa el descubridor, con el fin de captar la estima de los naturales y «porque otra vez, cuando vuestras altezas aquí tornen a enviar, no hagan mala compañía». Los días siguientes los dedicaron a explorar la costa de esta isla, pero no hallaron rastro alguno del rey cargado de oro de que les habían informado sus «indios», vocablo que el almirante utiliza por primera vez el día 17, convencido de estar en la India.

El 19 de octubre, viernes, abandonaron la isla Fernandina y arribaron a la de Saomet, a la que puso por nombre Isabela, por evidente lógica en razón del nombre de Fernandina con que había bautizado a la anterior. Los naturales de ella inicialmente se mostraron muy cautelosos y huidizos, pero el visionario

ligur logró granjearse su confianza con los recursos que sabía utilizar tan astutamente; pero tampoco aquí halló ni al rey ni al oro anunciados por sus indios, con la excepción de unos escasos objetos de adorno, canjeados a cambio de las habituales baratijas.

Cristóbal Colón empieza ya a pensar en el retorno a España para dar cuenta de su hazaña a los Reyes, pero antes declara su intención de descubrir todas las tierras que pueda y conseguir la mayor cantidad posible de oro. Sin embargo, las esperanzas de obtener este metal se van diluyendo cada vez más, pese a lo cual en ningún momento se advierte en el descubridor la intención de apresar esclavos para evitar volver con las manos vacías. Ni en la Fernandina ni en la Isabela llega a capturar ningún nativo, sino que sigue con los seis que le restan de los siete apesados en San Salvador. Al no tener intención de capturar esclavos, no tenía necesidad de más aprehensiones, pues los seis que llevaba le dan información cabal de la geografía del entorno y le servían bien como mediadores e intérpretes, pues en toda aquella zona se hablaba la misma lengua por pertenecer todos a distintas familias de la etnia taína.

Ilusorio descubrimiento de Cipango

El suceso más notable de la permanencia en la Isabela es, quizá, que el domingo 21 de octubre Colón llega a conocer la existencia de Cuba y de Haití, a las que, dice, los indígenas llaman Colba y Bohío, y opina que la primera debe de ser Cipango, en donde le dicen que había muchos y grandes naos y mareantes. Así pierde interés por las islas de por medio, que vería de pasada a no ser que le pudiesen granjear oro y especiería, y manifiesta su determinación de llegar a tierra firme y a la ciudad de Quisay, «y dar las cartas de vuestras altezas al Gran Kan y pedir respuesta y venir con ellas» (4).

Después de cuatro días de navegación, pasando de largo, en su impaciencia, por varias islas, el domingo día 28 fondearon en la actual bahía cubana de Bariay. Al día siguiente la flotilla desplegó velas con rumbo al poniente, y a la hora de vísperas penetraron en un gran río al que el almirante llamó el río de Mares —no el de Baracoa, como creyó Bartolomé de Las Casas—, en cuyas riberas vio buenas poblaciones. A una de ellas envió dos barcas, en una de las cuales iba un indio de los de Guanahaní, quien a grandes voces trataba de explicar que sus acompañantes eran buena gente y de este modo logró que los isleños dejaran de huir. En la parte del Diario de Navegación extractada por Las Casas, por cuya copia manuscrita se ha conservado este documento fundamental, se dice que Colón envió a este indio porque los guanahanés ya entendían algo a los cristianos y mostraban estar contentos con ellos. Ciertamente el citado indio tuvo posibilidad de huir, porque desde la barca se lanzó

(4) En este párrafo se advierte de nuevo la imprecisa grafía topográfica inicial. Colba es Cuba, como rectificaría el Diario en las referencias posteriores. También se presienten las dificultades de entendimiento por razón de la lengua, pues el nombre de Bohío a la otra isla de Haití, palabra también indígena que significa *casa*, es de difícil confirmación.

solo al agua, pero en lugar de ello estableció contacto con los naturales y les convenció para que ellos también entrasen en tratos con los navegantes. En otras numerosas ocasiones Colón llegó a utilizar el mismo procedimiento, enviando a sus indios, incluso sin acompañamiento de españoles, con el mismo resultado satisfactorio, lo cual evidencia que no se les daba, precisamente, un trato de esclavos.

Nuevas capturas

En el Diario correspondiente al 12 de noviembre, pero referido al día anterior, cuenta el navegante que había hecho el propósito de tomar algunas personas de las del río Mares, con el fin de informarse sobre aquella tierra y llevarlas a los Reyes con objeto de que aprendieran la lengua y de que, volviendo, fuesen intérpretes de los cristianos y tomasen sus costumbres y cosas de la fe. A este respecto Colón escribe en la parte literal, sin resumir y en primera persona, como suele hacer el Diario en este caso:

«Ayer vino a bordo de la nao una almadía con seis mancebos, y los cinco entraron en la nao; éstos mandé detener e los traigo. Y, después, envié a una casa, que es de la parte del río del poniente y trajeron siete cabezas de mugeres entre chicas y grandes y tres niños.

»Esto hice porque mejor se comportan los hombres en España habiendo mujeres de su tierra que sin ellas, porque ya otras muchas veces se acaeció traer hombres de Guinea para que aprendiesen la lengua en Portugal, y después que volvían y pensaban de se aprovechar de ellos en su tierra por la buena compañía que les había hecho dádivas que les había dado, en llegando a tierra jamás parecían. Otros no lo hacían así. Así que, teniendo sus mujeres, tendrán ganas de negociar lo que se les encargare, y también estas mujeres mucho enseñarán a los nuestros su lengua, la cual es una en todas las islas de la India, y todos se entienden... Esta noche vino a bordo en una almadía el marido de una de estas mujeres y padre de tres hijos, un macho y dos hembras, y les dijo que yo le dejase venir con ellos, y a mí me plugo mucho, y quedan agora todos consolados con él que deben ser todos parientes, y él es ya hombre de cuarenta y cinco años.»

Durísimas condenas

Respecto a estas palabras, Madariaga condena la expresión descarnada de la explotación utilitaria del hombre por el hombre, como forma anticristiana que ofende nuestra sensibilidad: «Cabezas de mujeres, como quien diría cabezas de ganado» (5); mas quizá no haya lugar para el escándalo, pues esta expresión no ha dejado de utilizarse todavía sin ningún sentido peyorativo, por

(5) MADARIAGA, S. de: *op. cit.*, p. 274.

ejemplo, en algunas relaciones como las demográficas: tantas cabezas, tantos fuegos. Pero fray Bartolomé de Las Casas, que narra puntualmente estos hechos (6), enjuicia de forma severísima la conducta del almirante, al calificar tales capturas como una violación de las reglas del derecho natural y del derecho de gentes, cuando en un distendido clima de amistad y confianza apresa a unos individuos que habían llegado confiadamente a la nave para intercambiar sus ovillos de algodón por algunas baratijas. El dominico añade el agravante de que los españoles habían sido recibidos en las moradas de los nativos con los brazos abiertos, como seres venidos del cielo, y se pregunta si, en el caso de que los dos españoles y el indio que había mandado hacia el interior de la isla en busca de una pretendida ciudad no hubiesen vuelto indemnes —como lo hicieron el día 5 del mismo mes, después de una correría de ocho días—, el almirante no hubiese declarado la guerra a los nativos de acuerdo con las leyes del derecho natural y de gentes, que son comunes a los cristianos y a los gentiles.

Por otra parte, prosigue Las Casas, la violación del derecho implicaba la pérdida de la autoridad y del crédito que habían obtenido de los naturales, y no era justificable por buena y provechosa que fuese la intención del descubridor. Como buen religioso, arremete de seguida contra la decisión de quitar, hurtar o robar con violencia a los maridos sus propias mujeres, pues el matrimonio es institución de derecho natural y, en cuanto oficio de la naturaleza, es común así a infieles como a fieles, y se pregunta quién habría de dar cuenta a Dios de los pecados de adulterio que cometiesen esos indios que el descubridor llevaba consigo y quizá alguno de incesto, si entre ellos había parientes, e igualmente de los pecados de adulterio que podían cometer los maridos a quienes les había arrebatado sus mujeres. El dominico concluye que «ciertamente, inconsideradamente se hobo aquí el almirante, aunque en otras cosas era prudente».

Pero al menos los dos mancebos de mayor edad de los cinco capturados en el puerto de Mares, pudieron evitar pronto estos inconvenientes, puesto que el día 17, cinco después de haber sido tomados, huyeron de la carabela *La Niña*, donde habían sido acomodados, aprovechando la escala en un puerto que se llamó del Príncipe. De allí partió la flotilla colombina para llegar a la costa noroeste de la isla de Haití y atracar en un puerto al que por la festividad del día, 6 de diciembre, el almirante llamó de San Nicolás. Por el parecido con las tierras de Castilla y de algunos de sus productos, como ciertos pescados, dio a esta isla el nombre de La Española y pensó que en ella se podía localizar Cipango.

La mujer voluntaria

En el puerto de San Nicolás, que todavía mantiene este nombre, no encontraron gente alguna, por lo que continuaron el cabotaje en dirección nordeste hasta descubrir a 48 leguas una bahía que llamaron de la Concepción. Este

(6) LAS CASAS, B. de: *op. cit.* Libro I, cap. 46.

paraje inicialmente estaba también desierto, pero el 12 de diciembre tres marineros penetraron en el interior y encontraron un gran golpe de gente, todos desnudos, que huyeron al verlos; mas corriendo tras ellos apresaron a una mujer, «muy moza y muy hermosa», que fue trasladada a la nao, donde pudo hablar con los indios en ella embarcados por tener la misma lengua. Colón ordenó vestir a esta mujer y le dio algunas baratijas y adornos y, escribe Las Casas: «Tornó a enviarla honradamente, según solía el almirante hacer», mandando algunas personas de la nao con ella y tres indios de los que traía para que pudiesen hablar con aquella gente. Pero cuando se le acercaron en la



Colón desembarcando en La Española. Grabado publicado por T. de Bry.

nave los tres marineros que le debían conducir a tierra y la mujer se percató de ello, manifestó que no quería desembarcar y que deseaba quedarse con las otras mujeres que venían del puerto de Mares. Así, fue necesario hacer alguna fuerza para llevarla a tierra y dejarla a la vista de una importante población. Este episodio parece intrascendente, pero no lo es, pues significa que las mujeres con las que quería quedarse le habían informado en sus conversaciones, imposibles de controlar por parte de sus aprehensores, de que recibían de ellos un trato cuando menos benévolo.

Seguidamente el almirante envió hacia dicha población un contingente armado de nueve hombres y un indio y la encontraron desierta, pero este último corrió tras los huidos y logró persuadirlos de que los cristianos no eran de Caniba, sino que eran del cielo, con lo que enseguida se presentaron ante las naves más de dos mil hombres. Ésa es la cifra que da el Diario, junto al habitual tópico de que los tomaron por seres venidos del cielo, sin que se sepa cuál era la idea que ellos tenían del cielo. Detrás de los supuestos dos mil hombres llegó todavía una multitud de gente, trayendo en hombros a la mujer que Colón había obsequiado y dejado libre, y entre ellos venía su marido con el fin de dar gracias al navegante por las dádivas y la honra que ella había recibido. Un marido atento y fiel, como se ve, y que no parece que llegó a tomar a mal que su consorte hubiera pretendido dejarlos y escapar al cielo.

Al partir de este lugar no llevó a bordo más indios de los que traía antes, ni tampoco capturó a nadie en varios atraques sucesivos en la costa norte de La Española, en los que fue recibido con triunfo. El sábado 22 de enero se presentaron ante ellos unos emisarios del rey Guacanagarí, uno de los cinco reyes de la isla, cuyo nombre genérico indígena de *caciques* había conocido Colón unos días antes. Los emisarios venían a rogar a los navegantes que fueran a los dominios de este cacique, que luego se mostraría tan fiel a los españoles y les prestaría tan buenos servicios en las turbulencias futuras, empezando por el naufragio de la nao *Santa María* en la noche de Navidad, cuyos restos se pudieron salvar con la eficaz ayuda de su gente. El día 26 se realizó la entrevista de Colón con el cacique taíno y éste hizo todo lo posible para consolar a los españoles de la importante pérdida de la nao, ofreciéndoles cuanto tenía y colaborando en la construcción, con los restos del naufragio, del fuerte y poblado de Navidad, primer establecimiento europeo en el Nuevo Mundo, nimbado de tragedia (5).

Colón pudo no volver

Tal es el título de una obra que Demetrio Ramos dedica al estudio del episodio de las relaciones del almirante con el cacique taíno ante la perspectiva que éste le ofreció de llevar una vida regalada en el caso de que se decidie-

(7) RAMOS, D.: *Colón pudo no volver. La fundación de La Navidad*. Madrid, 1989. Ramos sitúa dicho fuerte y poblado en una bahía, hoy desaparecida por aluvión, en la desembocadura de la Grande Rivière du Nord de la actual República de Haití.

ra a permanecer junto a él, renunciando a la vuelta. Guacanagarí puso el máximo empeño, sin regatear promesas, en retener a Colón y sus gentes con el objeto seguramente de reforzar su poderío bélico contra previsibles enemigos, como el cacique Caonabó, que luego se mostró tan hostil con él y, sobre todo, contra los caribes, de quienes habló al almirante el 26 de diciembre abriéndole los ojos sobre la catadura de este pueblo que él se había resistido a considerar antropófago, creyendo que eran súbditos del Gran Kan, por hacerles proceder de Canib o Caniba, y que venían por esclavos y no por carne humana. El día 27 el descubridor agasajó con una comida a dicho cacique, que vino acompañado de un hermano y de otro pariente muy privado. Al ver estos dos acompañantes que Colón volvía a rechazar la peregrina y bastante grosera invitación a permanecer en la isla, le manifestaron que querían irse con él a Castilla. El Diario no dice si el almirante accedió a la petición. Tampoco Las Casas satisface nuestra curiosidad, pues sorprendentemente desconoce este dato e incluso otros relacionados con este tema en esta isla: «No supe cuántos llevó desta isla, pero creo que llevó algunos» (8). Pero por Fernández de Oviedo se sabe que uno de los indios que acompañaron a Colón a Barcelona era natural de La Española y pariente del rey Guacanagarí y que, además, había otro indio principal, los cuales bien podrían ser los referidos comensales (9).

El jueves 3 de enero de 1493 el almirante se despidió del cacique amigo, de alguno de sus principales y de los 39 hombres que dice dejar en aquella fortaleza, abrazando a todos ellos; pero no pudo partir hasta el día siguiente al amanecer, porque llegaron ya de noche tres de sus indios que habían ido a tierra y anunciaron que el resto de los indios y las mujeres llegarían al día siguiente, dato que evidencia la libertad con que actuaban. Izadas las velas, tomó el rumbo del este, bordeando ya las costas de la actual República Dominicana. Montecristi y Puerto Plata fueron sus principales escalas, y en este último lugar se realizó el 10 de enero el reencuentro con la carabela *La Pinta*, después de dieciséis días de separación por motivos todavía sin aclarar. En el momento de su incorporación, Martín Alonso Yáñez Pinzón llevaba a bordo cuatro indios y dos mozas, que había tomado en aquel bello lugar que todavía mantiene el nombre colombino; pero el almirante mandó ponerlos en tierra, después de vestirlos, para que fuesen a sus casas, alegando que su restitución era servicio de Sus Altezas, porque hombres y mujeres eran ya todos suyos, los de esta isla y los de las otras, en especial los de ésta, por tener ya el asiento que dejaba hecho en la villa de Navidad.

Los últimos apresamientos

Las palabras anteriores, sin embargo, parecen ser una forma diplomática de restar autoridad a Martín Alonso Yáñez Pinzón, pues el almirante pasó por alto tres días después sus palabras anteriores. El hecho ocurrió en la amplia

(8) LAS CASAS, B. de: *op. cit.* Lib. I, cap. 64.

(9) Fernández de Oviedo, G.: *Historia General y Natural de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*. Lib. II, cap. 7.

bahía de Samaná, donde en una barca tomaron tierra unos marineros y hallaron a unos hombres, con arcos y flechas, con los que establecieron contacto, y les compraron dos arcos y muchas flechas. Invitaron a uno de los indígenas a que se presentase ante el almirante, a lo que accedió sin reservas. Por su catadura, el célebre navegante creyó que se trataba de los temidos caribes, por la razón, según Las Casas, de que llevaban el pelo largo y tenían armas, cuando en realidad cree él que debían de ser ciguayos. Después de darle de comer y agasajarlo con algunos regalos, trasladaron al visitante a tierra en una barca, cuyos tripulantes intentaron comprarles más arcos y más flechas; mas al ver que ellos adoptaban actitudes de atacar a los cristianos, éstos se les anticiparon e hirieron a algunos, teniendo cuidado de no matarlos, conforme se les había ordenado. De ahí que la bahía fuese conocida también como el golfo de las Flechas, donde se entabló la primera batalla de las Indias, aunque no fue mucho más que una simple escaramuza.

A pesar del referido enfrentamiento no hubo ruptura de relaciones, aun con el obstáculo añadido de que se advirtieron diferencias lingüísticas que dificultaban el entendimiento entre unos y otros. No obstante, el día 14 se acercó a la popa de *La Niña* una canoa desde la que el indio obsequiado el día anterior anunció la presencia del rey, quien a invitación de Colón subió a bordo acompañado por tres hombres. Se le dio de comer, según uso en casos especiales, miel y bizcocho, y se le obsequió con un bonete colorado, unas cuentas y un pedazo de paño. El cacique prometió al descubridor una carátula o corona de oro que le mandó por un emisario al día siguiente. Después de esta entrevista comenzaron a venir muchos nativos con algodón para trueque y, al final, el día 15 subieron cuatro mancebos a la carabela a los que el genovés determinó, con nuevo escándalo y condena de Las Casas, llevar consigo a Castilla porque ellos, por los conocimientos que manifestaban, consideró que le podían dar buena cuenta de todas las islas situadas en la dirección que llevaba hacia el este-cuarta del nordeste, en su ruta de regreso a España.

El número total de los retenidos

Estos cuatro llamados mancebos fueron las últimas capturas que hizo el almirante Colón en su glorioso primer viaje de descubrimiento. En los primeros días había apresado en Guanahaní a siete nativos, pero uno de ellos logró escapar pronto. En Cuba, en el puerto de Mares, fueron retenidos cinco mancebos de los que dos huyeron a los pocos días, más siete mujeres y tres niños a los que se agregó voluntariamente el marido de una de aquéllas con sus tres hijos, demostrando un ejemplar sentido familiar. Además de los cuatro primeros, en Haití pudo darse la incorporación probable en la villa de Navidad del hermano de Guacanagarí y la segura de otro pariente del mismo. La suma de todos ellos alcanza la cifra de 30 retenidos.

Pero hay serias razones para dudar, o quizá mejor, para negar que todos ellos hiciesen el viaje a España. El almirante estaba muy menguado como tal al no disponer más que de una pareja de carabelas de unas 50 toneladas cada

una, y si dejó en La Navidad, después del naufragio de la nao *Santa María*, a los 39 hombres que él dice, debió de ser principalmente por la dificultad de darles cabida en su flotilla. Admitir luego un pasaje de 30 americanos no arpillados en las bodegas, sino que gozaban de una consideración y libertad casi ilimitada a bordo, no parece demasiado lógico. Además no tenía especiales razones para hacerlo, pues los fines de preparar intérpretes y de mostrar a los reyes especímenes de la nueva raza, se podían lograr con menor número de sujetos.

La posible objeción de haber aprehendido a los cuatro mancebos de Samaná en su último ataque americano —que él no sabía que fuera el último— no significa que no hubiera descargado gente antes, sino acaso lo contrario, como parece indicar el hecho de tener capacidad de admitir más pasajeros en caso de ser útil. Y el genial navegante lo debió de considerar así porque los cuatro incautos mancebos se habían declarado conocedores de la región, aunque sus indicaciones sobre la isla de Carib no pudieron ser confirmadas por la dirección contraria de los vientos y el precario estado de las dos naves, que recomendaba el rápido regreso. Por otra parte, Colón advirtió diferencias de lenguaje en estos últimos que le impulsaron a su captura, de acuerdo con su táctica de acoger a una representación de las diferentes islas, como expresa en su célebre carta, fechada de regreso en las Canarias el 15 de febrero de 1493, al conocido escribano de los Reyes, Luis de Santángel, en la que habla de las distintas islas y dice: «Destas y de las otras traigo conmigo indios para testimonio» (10).

Según este propósito, al genial navegante no le interesaban representaciones numerosas de cada lugar. De ahí que le sobrasen algunos de los 17 embarcados en el puerto de Mares, sobre todo la gente menor y las mujeres, ya que en las informaciones conocidas no se advierte la presencia de niños ni mujeres en España. Es muy probable que en la segunda tanda de indios rezagados de la excursión a tierra en la villa de Navidad fuesen dejados en el lugar por su tardía llegada. Como ya se ha expuesto, el regreso a las naves del primer grupo de tres indios varones, ya en la noche del mismo día de 3 de enero en que se había dispuesto zarpar, obligó al almirante a retrasar la salida hasta la madrugada siguiente. Ellos anunciaron, además, que el resto de los digamos excursionistas, algunos hombres, las mujeres y los niños regresarían al día siguiente de madrugada. No hay garantías de que lo hicieran y no se retrasasen una vez más con un grupo difícil de mover al incluir seis niños. Por eso es muy probable, aunque nada diga Colón en el Diario, que la flotilla zarpase a la hora prevista sin ellos. De este modo, al dejar en dicho lugar a algunos hombres, siete mujeres y seis niños, encajan perfectamente la cifras que se referirán a continuación.

(10) La carta fue impresa en Barcelona, donde se hallaban presentes el destinatario y el remitente, en abril del mismo año. Alcanzó gran número de ediciones en numerosas lenguas, entre ellas, por supuesto, la de Fernández de Navarrete en su original y la reciente de la citada *Colección Documental* en la fecha correspondiente, aunque se duda de que ella sea la auténtica y no hubiese sido redactada posteriormente en Barcelona.

Abona esta hipótesis el testimonio de Anglería, buen informador de cuanto ocurría en la Corte española y presente en la recepción de los Reyes al encumbrado descubridor en Barcelona, quien narra la despedida de Colón abrazado a los 38 (*sic*) españoles que dejaba en el fuerte de Navidad y a Guanacaril (*sic*) para darse a la vela, llevando consigo a diez de los naturales por medio de los cuales podría consignar por escrito sin dificultad la lengua de todas aquellas islas (11). Para el mismo relato de la despedida Las Casas escribe: «Llevó a Castilla 10 o 12 indios, según refiere la *Historia Portuguesa*, e yo vide en Sevilla, puesto que no miré ni me acuerdo haberlos contado» (12). De todas formas, la concordancia de esta última información con la que ofrece el citado erudito italiano —un cronista o corresponsal anticipado, insustituible para el conocimiento de los descubrimientos españoles hasta el año 1526—, parece demostrar que el almirante Colón dio libertad en las mismas Indias a casi las dos terceras partes de los aborígenes que había apresado.

En un capítulo posterior (el 78), el dominico cuenta que Colón salió de Sevilla en dirección a Barcelona, donde le esperaban los Reyes, «llevando consigo los indios, que fueron 7 los que le habían quedado de los trabajos pasados, porque los demás habían muerto; los cuales yo vide en Sevilla y posaban junto al arco que se dice de las imágenes, a San Nicolás». La reducción a siete por fallecimiento de unos tres, o acaso hasta cinco, de los expedicionarios resulta asumible por la experiencia que más tarde se tendrá de las muchas bajas que producía la traída de amerindios, no sólo por la nostalgia y añoranza de su alejado entorno natural y por el cambio de clima, como expresan los cronistas, sino seguramente más por la falta de inmunidad a las enfermedades europeas. Es muy probable incluso que en el camino de Sevilla a Barcelona sucumbiese uno de los siete indios, porque Fernández de Oviedo dice que a ésta llegaron seis.

Una movilización temporal

Pese a que existen ciertos rumores sobre la venida en tiempos precedentes a Europa de algunos habitantes del Nuevo Mundo, como la leyenda medieval de la arribada a las costas germanas de extraños navegantes, la del encuentro de una lancha tripulada por un grupo de Amazonas y la hipótesis de una información apoyada en la concepción profética del genial descubridor que expone Juan Tudela en su obra *Mirabilis in Altis*, históricamente, los primeros americanos llegados a Europa fueron éstos que trajo Colón, como bien señala el citado primer cronista de las Indias al hablar del almirante: «Los primeros indios que destas partes a España fueron, o él llevó». ¿Fue la aprehensión de estos indios el comienzo de la nueva esclavitud que los cristianos implantaron en América, como denuncian Madariaga y otros autores? La respuesta puede dilucidarse con más claridad después de las siguientes reflexiones sobre los hechos:

(11) MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro (Anghiera): *Décadas de Orbe Novo*. Déc. I, lib. 1.

(12) LAS CASAS, B. de: *op. cit.* Lib. I, cap. 64.

1. Cristóbal Colón, de habérselo propuesto, hubiera podido henchir sus naves, apilando en las bodegas a los naturales que se ofrecían voluntariamente a acompañarlo. Por ejemplo, en su Diario de fecha de 11 de noviembre escribe, en el puerto de Mares, que si dieran lugar a los hombres y mujeres que con ellos querían venirse, pasaran más de 500, creyendo que se volvían al cielo.

2. El descubridor, sumido en un mundo totalmente desconocido, tenía verdadera necesidad de información y guías que le orientasen en la tarea descubridora, a cuyo objeto realizó una política de aprehensión selectiva, reducida a sus necesidades, y corrigió a la postre los posibles excesos que pudo cometer.

3. El mismo almirante explica en su Diario que se vio forzado a utilizar la fuerza en la aprehensión de sus guías porque no tenía ninguna posibilidad de explicarles por qué se los quería llevar y qué pretendía de ellos.

4. De los dos medios de obtener información —la coacción o granjearse la benevolencia— Colón no dudó en optar por esta segunda vía, suscitando un clima de confianza mutua. En la citada carta a Luis de Santángel escribe el almirante: «E así fue que luego (pronto) entendieron y nos a ellos cuando por lengua o por señas».

5. El almirante concedió a los aprehendidos el margen posible de libertad de forma progresiva, lo que les facilitó no pocas oportunidades para poder huir cuando en los ataques eran enviados a tierra para conectar con los nativos. Andaban, dice de ellos en la citada carta, corriendo de casa en casa y a las villas cercanas con voces altas: «Venid, venid a ver a la gente del cielo». En las últimas jornadas del descubrimiento se puede decir que incluso los inicialmente forzados se habían convertido todos en voluntarios.

6. Finalmente, el argumento más contundente de lo lejos que estaba la intención del gran navegante de esclavizar a estos indios, y la exquisita delicadeza y piedad hacia ellos por parte de los reyes Don Fernando de Aragón y Doña Isabel de Castilla, se cifra en que ya adoctrinados en lo posible y bautizados, y con un conocimiento todavía bastante rudimentario de la lengua española, fueron devueltos a las Indias en la segunda expedición que organizó el almirante por mandato de los Reyes y salió de Cádiz el 23 de septiembre del mismo año de 1493. Su estancia en España, por ello, sólo duró seis meses (13).

¿Cómo se puede calificar entonces la aprehensión de dichos naturales, forzosa en la mayoría de los casos, sobre todo en un principio, y voluntaria en algunos otros pocos? No parece existir para ello otra calificación más apropiada que la de una movilización al uso militar, por razones tácticas y estratégicas, para cuya cobertura pudo muy bien Cristóbal Colón apoyarse en su calidad de almirante de la Mar Océana, virrey y gobernador general de las Indias.

(13) Las instrucciones regias para el segundo viaje están fechadas en Barcelona el 29 de mayo de dicho año de 1493. En ellas, los Reyes Católicos disponen la repatriación de los indios, reiterando la orden de que se les otorgue buen trato y a la llegada se les obsequie con algunas dádivas. Fernández de Oviedo, en el lugar arriba citado, testimonia el cumplimiento de dicha disposición.

LA HISTORIA VIVIDA

Fernando de la GUARDIA SALVETTI

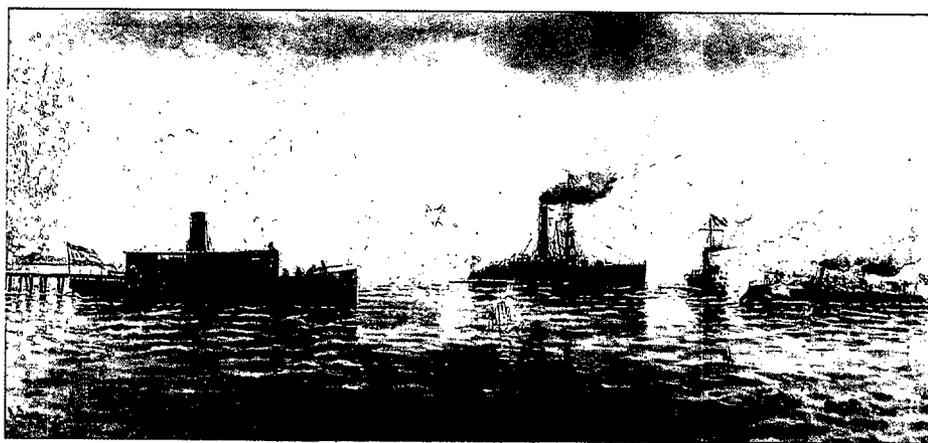
Los combates de Cárdenas. Los primeros cañonazos españoles en el 98

En el puerto de Cárdenas, situado en el Atlántico, al norte de la isla de Cuba y próximo a las costas americanas, tuvieron lugar los primeros cañonazos españoles del 98 y los más encarnizados combates entre buques españoles y norteamericanos, como presagio de lo que más tarde iba a suceder.

En este puerto se encontraban las lanchas cañoneras españolas *Alerta* y *Ligera* en misión de vigilancia y descubierta, y el remolcador *Antonio López*, este último cedido por la Compañía Transatlántica a la Armada y artillado con un cañón Nordenfelt de 37 mm de fuego rápido.

La cañonera *Ligera*, construida en Cádiz, era una embarcación pequeña de 20 m de eslora y 11 nudos de velocidad que había llegado el 18 de abril a Cárdenas para revelar a la *Alerta* en sus misiones de vigilancia, entrando en puerto para reparar pequeñas averías y salir a la mar una vez lista.

El 25 de abril, mientras navegaba por aguas de Cárdenas, la *Ligera* se encontró con el torpedero americano *Foote* (algunas fuentes lo confunden con el *Cushing*), al mando del teniente de navío Rodgers, de 142 t y 25 nudos de velocidad, y armado con tres cañones de 37 mm de tiro rápido y tres tubos lanzatorpedos. Pronto empezaron las escaramuzas: la *Ligera* maniobró para enfilarle con su cañón de proa, momento en el que el torpedero enemigo abrió fuego con sus cañones de 37 mm. La *Ligera* hizo lo mismo, con tan buena fortuna que alcanzó de lleno el *Foote*, perforándole el casco a la altura de una de sus máquinas, quedando el buque escorado a estribor e inútil para seguir



Acción de Cárdenas (Cuba)..., óleo sobre lienzo, de 48 x 98 cm, pintado por Ildefonso Sanz Doménech. (Museo Naval, Madrid. Núm. de inventario 4185.)

combatiendo, lo que provocó la rápida huida. Fuentes de la isla comunicaron más tarde el rotundo éxito obtenido en tan desigual combate. Al comandante, teniente de navío Antonio Pérez, y su dotación se les recompensó con la Cruz de María Cristina, por su éxito en el primer combate hispano-norteamericano del 98 en aguas de Cuba.

El siguiente incidente con buques americanos tuvo lugar días más tarde, el 11 de mayo, estando atracados la *Alerta*, la *Ligera* y el remolcador *Antonio López* en el puerto de Contreras. Los buques enemigos, conocedores de esta situación, intentaron primero bloquear el puerto y, a continuación, pasar a la acción de combate. Para ello contaban con el torpedero *Winslow*, de características idénticas al *Foote*; el cúter *Hudson*, armado con piezas de 37 mm y el cañonero *Wilmington*, de 1.392 t, 15 nudos, ocho cañones de 100 mm, cuatro de 57 mm, y el *Machias*, otro cañonero de similares características al anterior. Estos dos últimos buques tenían parte del casco y de la artillería principal blindada.

La escuadrilla americana, por orden de su comodoro Todd, decidió atacar a los buques españoles estacionados en Cárdenas, ordenando al *Winslow*, por su menor calado, entrar en la bahía, reconocer y avisar de los movimientos de los buques españoles. A continuación seguiría el *Hudson*, quedando los cañoneros *Wilmington* y *Machias*, por su mayor tonelaje, a la espera de los acontecimientos.

Las lanchas españolas, al tener indicios de los movimientos de los buques americanos, abandonaron el puerto buscando refugio en el litoral de la bahía de Cárdenas, quedando el remolcador *Antonio López*, por su mayor calado, atracado en el muelle, no sólo para ofrecer el menor blanco posible, sino para proteger mejor a la dotación caso de ser atacado.

Sobre las 13.45 se destacó el *Winslow* con orden de atacar el *Antonio López*, entablándose pronto fuego de artillería entre ambos buques. La precisión en sus disparos y la buena fortuna del remolcador hicieron que alcanzara en repetidas ocasiones al *Winslow*, causándole destrozos y averías en ambas máquinas y gobierno que le hicieron abandonar el combate, resultando heridos en el lance su comandante y parte de la dotación.

A la vista de lo sucedido, el *Hudson* recibe la orden de ir en su auxilio intentando darle remolque para sacarle de la trampa en que se había metido. Esta maniobra le fue propicia al *Antonio López*, que siguió disparando sobre ambos buques produciéndoles graves averías y numerosos heridos, entre ellos el segundo comandante, alférez de navío Bagley, que murió en el combate.

Por parte española no se produjo ninguna baja; sólo hubo heridos. El remolcador *Antonio López* recibió impactos de proyectiles enemigos que le causaron pequeñas averías, reparadas en poco tiempo, quedando el buque listo para salir a la mar. Su comandante, teniente de navío Montes, nacido en Santiago de Cuba, fue recompensado con la Gran Cruz Laureada de San Fernando.

Los hechos demostraron que la victoria fue completa: los buques americanos se retiraron, no volviendo a atacar Cárdenas durante toda la guerra.

DOCUMENTO

Marcos de Aramburu, general de la Flota de Indias

Nació en San Sebastián en 1544. Su biografía alberga una actividad en la mar que nada tiene que envidiar a la de otros marinos de su época, tal vez más conocidos. Destaca su participación en numerosos combates y acciones navales.

Esta trayectoria del ilustre marino podría llevarnos a encasillarlo en ese campo puramente naval y de guerra; sin embargo, por este curioso documento se comprueba que Aramburu abarcaba mucho más que temas exclusiva o puramente bélicos: observaba y trasladaba sus inquietudes en forma de propuestas a los superiores, atisbo quizá de la moderna logística, todo ello para un mejor servicio de Su Majestad.

Del legajo rotulado: «Cartas, consultas y otros papeles tocantes a las Armadas del Estr.º de Magallanes desde 1582 a 1760», del Archivo de Indias.—
Confrontado en 22-X-1973.

Nav. XXVII, fol. 267. Dto. 33.

227 D. N. 33

Año de 1585.

Parecer que dio ordenes en Pernambuco, sobre las ventajas que resultaban al servicio de S. M. y seguridad en la Navegacion, en que se fortifiquen los Puertos del Rio Janeiro y San Vicente en Brasil

Todo Comercio que saca Naos de Armada de su tierra con intencion de robar y hacer daños; claro está que ha de ir a las partes de donde con menor riesgo pueda sacar mas provechamiento, y particularmente se puede creer que si el tal va con orden de algun Principe llevara instrucciones suyas para que reconociendo Puerto dispuesto a donde poderse fortificar y abrir negocio por mucho para adelante, o haga de viencia lo que ^{le pareciere} a las Cortes del Brasil con la Armada que llebo a su campo Don Diego Velazquez, quando alli habia que pasó a Magallanes con el Almirante Diego de Nicotia considero lo mejor que todo lo importante de aquellos Sacaras y costas y he hallado que el enemigo con mucha facilidad viene apreso para hacer lo que presuongo, y dar a S. M. un cuidado de que no osen salir sin mucha costa y daño con apoderarse de los Puertos del Rio Seneyro y San Vicente del Brasil, lo que se sera muy facil por la poca gente que hay en ellos para poderlos conservar.

Es verdad que los dos Puertos y poblaciones de la costa de Brasil que en si tienen mas sustancia son los de Pernambuco y Bahia de Todos Santos, por la cantidad de azucar y palo del Brasil que dellas se saca; pero quando sucediere de emborcar en ellos ene-

nigo cesaria el daño con saqueallos sin que se liquere cosa in-
comienzo, porque no podía quedar Queno de ninguno dellos, por no
tener en si disposicion para confiscarlos ser Señor de sus Puestos
ni pensar de hacer de allí otra cosa.

De menor importancia son los otros Puestos que se siguen
en toda la Costa la vuelta del Sur. hasta el Cavo frio, de los quales
no hay poblados sino es el de Pina sea (Puesto seguro, y el Sibirico
Santo, y la Sangria, y mantenimiento de ellos es tan poca que
ninguno haria cosa para daleste dello, ni tampoco haciendo algo
alli podría precorder otra cosa sino es llegando con necesidad a
hacer aguada y reparar para pasar adelante, y esto hay muchas
partes donde ser ser visto, o pueda hacer en aquellas Provincias.

El Cavo frio esta adelante en el mismo tropico de Capri-
cornio que hay un espacio y grande Puerto de ancha entrada
por donde aunque se puelle y haga fuerza en el puede entrar den-
tro qualquiera Vaso que tenga fuerza, sin que se lo puedan estar
var de la tierra. El Puerto es de Cavo frio que de Ordinario van
a reconocer los que navegan para aquellas partes, y aqui se lo bien
que ordenas su Alageado se haga una pequeña poblacion de
donde acobian al Rio Geneyo y San Vicente acia el Mar que
arriban y pasan por alli, y los desta poblacion podrian conservar
la sal que haze en aquel Puerto, de la qual hay de Ordinario gran
necesidad en todas aquellas Provincias y Lugares.

Diez y ocho leguas mas al Oeste del Cavo frio esta el Puerto
de Capofio, y en el fundada la Ciudad de San Sebastian a donde
truco investando la Armada que iba a Magallanes mucho tiempo
Este Puerto ocupa diez leguas o mas y es capaz para poder estar
en el con mucha comodidad todas las Armadas del verano, con ser.

En este Puerto, y el de S.^o Vicente
estubo Diego Flores con 20. hom-
bres diez meses, y Diego de la Pi-
vera despues con 50. otros die-
mes, y ambos sacaron gran can-
tidad de vestidos para sus
viages.

al de mantenimientos de aquella tierra que aunque sea un
 paje de Sena de seis mil hombres habra las necesarias para ellos en
 hay granizo un poco de trigo aca. aca y en su equidistancia tiene
 la entrada de agua y en medio della una casa de piedra en que
 se puede hacer una fortaleza que impida la entrada y quando no
 fuere capaz aquella para poderse edificar se puede hacer un fuerte
 de cada una de que ~~se~~ ^{haya} un efecto con mucha facilidad, por que el
 a do entran corren a unirse a las unas y a las otras de la
 tierra de maroma que se sujeta bien a uno de los fuertes. No tiene
 reconocido el castro de S. Juan de los Rios que se iba a Magallanes, el
 qual era aca en Madrid y era por la via de la division de la
 de todo.

Por el mismo rumbo del Este concurren algunas mandadas
 con el Puerto de San Vicente que una via de agua en mucha ca-
 sa tambien de poder entrar en ella muchas Armadas: alli puso en
 ofensa un fuerte el Conador Andres de Quiro haviendo lle-
 gado con tres naos de las del Armada del cargo de Diego Flores de
 Valas a pedimento de los vecinos de aquella poblacion y despues
 sobrevino el mismo Diego Flores y le guardo con alguna artille-
 ria y ochenta soldados con los que le dejó a Thomas Sarriso uno
 de los Alcaides que iban nombrados para Magallanes: este
 quedo padeciendo necesidad por que como no tenían dinero ni
 orden para que se le fuese dando su sustento le iban acudiendo
 mas, y asi se iba un tiempo de su paga, vestida, y
 municiones los que alli quedaren, porque corren riesgo de des-
 garrarse e irse al mar sin embargo por tierra de aquella necesidad.
 Tambien este Puerto tiene muchos basamentos y ganado vacuno.

Entre quatro puertos dos Puertos de Pio Seneyro y San
 Vicente son tan buenos, y provehidos de mantenimientos

y se ha de considerar quel Enemigo con mucha facilidad puede entrar y fortificarse en ellos, sin que se lo puedan errerrar, porque en ninguno hay Genze para podelle defender, y que de mas de esto tiene en ellos todos los barrimientos que hoviere menester Indio de servicio que le lleben la Comida, y lo demas necesario para las vezes que determinare para adelante por tierra las otras intenciones.

Con esta Comodidad y la del camino ya muchas vezes ~~se~~ andado, por tierra puede ir al Rio de la Plata hasta donde no hay donde el Indio de San Vicente mas de 150 leguas y del de Seneyro 200 y en el hazer pie, y poner a cavallo su Genze, porque hay muchos cavallos de los mejores de las Indias, de los quales personas que los han visto me han afirmado que en acarreandola de tomar del campo, y hechalla silla y freno pueden usar como si estuvieran domados de mucho tiempo: Esto ha visto Pedro Diez Oloro Obisgo que agora esta en ciudad. Tambien hay en todas las poblaciones del Rio de la Plata gran cantidad de trigo maiz, ganado vacado, caza de venados y otros animales, y aves.

Pues aqui su Genze a cavallo puede ir encaminando su negocio hacia el Obra, e inquietar aquello muy de proposito, sin hacer otras conquisitas que se estudiaren bien, y para hacer esto no ternan otra cosa sino la de embiar Genze con Armas a los Gueros que digo, que de alli se van extendiendo a donde la Oñon les mostrare, y la Genze podran embiar con facilidad, mas la obra della, segun muchas de las Opimones, es causa de los desatrigos de envalles, y aun la causa que hara el embialla sacamin de la granjeria detras dos Pueros.

Para quitar esto inconveniente con claros, es iguales

La otra muestra bien Juan
pero camino es etc

Don Alonso de Sarmayor
fue aqui su Genze a cavallo, y
se venio y oyo a Chile con
ella con mucha comodidad.

no sabemos hasta ahora que pongan otros ningunos Puertos de por allá. Conviene que su Magestad hiciese caso de aquellos dos Puertos, mandando poner en el de San Vicente en perfición aquella fuerza que quedó en defensa en retener la guarnición de ella, y hacer el fuerte ó fuertes del Río de Seneyro. y guarnecellos de la Seneca necesaria que á mi entender no será menor mucha.

La causa Ordinaria que causará el hacer esto se podrá sacar de los derechos del Azúcar, y palo del Brasil. de los mismos Puertos, en los quales particularmente en el de Seneyro hay grande dignidad para hacer ingenios y cozer caña dulce, haciéndoles su Magestad comodidad de algún Empresario de cobro y Negros de Guinea para los Ingenios el qual pagaria el tributo por criar ya la tierra en honesta condición para ir creciendo los de ella con esta comodidad. = el campo de Aramburu. =

Hayan una copia al tiempo en el Archivo Genl. en todas las de ellas con los papeles tratados en dicho legajo nos? Cuntas. Conjustas. y otros papeles tocantes á las Armadas del Estv. en las Gallinas desde 1682 hasta 1685 — Continúase en 22 de Octubre de 1792.

J. B.
 Martin Fern. de Navarrete

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL se encuentra en una fase de reorganización administrativa que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, C/ Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 650 pesetas el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
C/ Juan de Mena, 1, 1.º
28071 Madrid.

EL FONDO PERSONAL DE FÉLIX RUIZ Y FORTUNY, UN MILITAR Y POLÍTICO DEL SIGLO XIX

Josep M. T. GRAU PUJOL

El Archivo Comarcal de Reus (Tarragona) conserva en sus depósitos de la plaza del *Castell* diferentes fondos documentales relacionados con el mar, desde el municipal de Reus —que incluye múltiples noticias referentes al puerto de Salou— hasta fondos privados de compañías comerciales que enviaban por barco a Europa y América los aguardientes y caldos del *Camp* de Tarragona (como el fondo Sunyer). En medio sobresale el fondo personal de un militar de la Marina española, Félix Ruiz y Fortuny, que a lo largo de su dilatada carrera pasó por Cartagena, Tarragona, Alicante, Madrid y Mataró.

Su padre, también llamado Félix Ruiz, natural de San Vicente de la Sonsierra (Navarra), se trasladó a Balaguer (Lérida) a mediados del siglo XVIII para ocupar el cargo de administrador de la renta real del tabaco.

Nuestro personaje, Félix Ruiz y Fortuny, es nombrado guardia marina en Cartagena en 1806. Durante la guerra contra Napoleón asciende a alférez de navío (1809) y en el año 1811 consigue el título de teniente coronel de la Armada Real, participando heroicamente en la defensa del sitio de Zaragoza. En 1815 se le concede el grado de segundo comandante militar de la provincia marítima de Tarragona. En 1821 es primer ayudante de capitanía del puerto de Tarragona; tres años más tarde, asciende a capitán del mismo puerto tarracónense. En el año 1836 se desplaza a Alicante como capitán de fragata para dirigir su puerto marítimo.

Dos años más tarde encarrila su destino hacia la capital del Reino, Madrid, donde es secretario de la reina Isabel II como sexto oficial de la Secretaría de Estado del Despacho de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar. A partir de entonces los ascensos en el escalafón son continuos. En 1841 es oficial tercero de dicha Secretaría; en 1842, oficial segundo; en 1843, oficial primero y, además, ese año obtiene la Cruz de la Marina. En 1847 es vocal de la Junta de Aranceles; tres años más tarde, jefe de sección del Ministerio de Marina. En 1852 es brigadier de la Real Armada. Al año siguiente recibe la Cruz de San Hermenegildo, a la vez que es elegido diputado a Cortes por Tarragona. En 1854 es oficial mayor del Ministerio de Marina, consejero real de clase extraordinaria y vocal de la Junta Consultiva de la Armada. En 1855 ejerce de vocal de la Comisión de Faros, a la vez que es designado oficial mayor del Ministerio de Marina, cargo del que dimitirá en 1856, un año antes de su jubilación.

Por motivos que nos son desconocidos, la documentación personal de Félix Ruiz y Fortuy se conservaba en el Archivo Municipal de Reus antes de su integración en el Archivo Comarcal, donde hoy se puede consultar libremente. La cronología del fondo abarca desde 1750 hasta 1862. Su extensión es de 0,7 metros lineales (cinco cajas tamaño folio). Se ha inventariado en el año 1998 y se conserva en buen estado. Hasta ahora está inédito y ninguna persona se ha interesado por él, a pesar de su alto valor histórico.

Durante su clasificación e inventario se ha procurado respetar al máximo el orden original. Nuestro protagonista era un hombre sumamente ordenado y tenía mucho interés en guardar cualquier documento relacionado con su actividad profesional. Las secciones que se han creado son cuatro: la primera contiene antecedentes familiares, especialmente de su padre; la segunda es estrictamente personal (contiene cuentas privadas, cartas, títulos de nombramientos de cargos); la tercera es la generada por su actividad como oficial en el Ministerio de Marina. Finalmente, la última sección incluye documentación de la construcción del ferrocarril Mataró-Arenys de Mar y sobre el hospital de Mataró.

A continuación anotamos las secciones y series del cuadro de clasificación con las fechas extremas correspondientes:

Fondo personal de Félix Ruiz Fortuny (1750-1862)

1. *Documentación familiar.*
 - 1.1. Félix Ruiz Puelles.
 - 1.1.1. Correspondencia.
 - 1.1.1.1. Entradas (1750-1789).
2. *Documentación personal.*
 - 2.1. Administración.
 - 2.1.1. Contabilidad particular (1857-1861).
 - 2.2. Correspondencia.
 - 2.2.1. Salidas (1809-1819).
 - 2.2.2. Entradas (1814-1862).
 - 2.3. Títulos, nombramientos y cargos.
 - 2.3.1. Títulos y nombramientos oficiales (1806-1857).
 - 2.3.2. Hojas de servicio (1806-1853).
 - 2.3.3. Correspondencia.
 - 2.3.3.1. Salidas (1817-1824).
 - 2.3.4. Dimisiones (1836).
3. *Actividad profesional.*
 - 3.1. Ministerio de Marina.
 - 3.1.1. General.

- 3.1.1.1. Informes (1837-1857).
- 3.1.1.2. Edictos y reglamentos (1814-1829).
- 3.1.1.3. Leyes y decretos (1819-1837).
- 3.1.1.4. Correspondencia (1856).
- 3.1.2. Comandancia Marítima Militar de Tarragona.
- 3.1.3. Matrícula de Marina.
 - 3.1.3.1. Actas (1837).
 - 3.1.3.2. Ordenaciones (1817).
 - 3.1.3.3. Informes (1820-1837).
 - 3.1.3.4. Expedientes (1837-1838).
- 3.1.4. Junta de Aranceles.
 - 3.1.4.1. Correspondencia (1847-1852).
- 3.1.5. Armada Real.
 - 3.1.5.1. Reglamentos (1834).
 - 3.1.5.2. Junta del Almirantazgo (1838-1843).
 - 3.1.5.3. Barcos de guerra (1837-1838).
- 3.1.6. Montepío de Huérfanos, Viudas y Jubilados de la Armada (1817-1851).

4. *Entidades y empresas.*

- 4.1. Ferrocarril Mataró-Arenys de Mar.
 - 4.1.1. Proyectos e informes (1854-1856).
 - 4.1.2. Presupuestos (1854).
 - 4.1.3. Correspondencia (1851-1856).
- 4.2. Hospital de Sant Jaume y Santa Magdalena (Mataró).
 - 4.2.1. Memoriales (1855).

La documentación más numerosa es la que hace referencia a los nombramientos oficiales y a los informes de las diferentes juntas de que formó parte Félix Ruiz; la mayoría son borradores que él mismo redactó.

Esperamos que esta breve nota archivística anime o ayude a algún investigador a realizar trabajos sobre la historia de la Marina española en la primera mitad del siglo XIX, a través de un fondo personal que complementa los fondos de la Administración militar.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

El Círculo de Maquinistas de la Armada

El Artículo número 1 del Reglamento lo define así: «Con el nombre de Círculo de Maquinistas de la Armada existe y tiene su Centro en Ferrol desde julio de 1872, una sociedad de mutua protección e ilustración entre sus asociados». Tuvo, por esto, el carácter de una obra benéfica y cultural y fue abriéndose paso con vistas a lograr una fuerte unión corporativa que, por su capacidad económica y cultural sirviese de soporte a las reivindicaciones del Cuerpo. El origen de la idea parece que fue el sentimiento corporativo del incumplimiento por parte de la Armada del Artículo 36 del Reglamento del Cuerpo de 1863, viendo que el Gobierno no amparaba a sus huérfanos a la hora de su fallecimiento. Lo cierto es que unos cuantos hombres previsores veían un porvenir funesto para sus familias cuando ellos dejaran de existir, lo que sucedía a edades por debajo de la media de los que se dedicaban a otras profesiones (un 15 o un 20 por 100 inferior), efecto de lo penoso del ambiente en que se desenvolvía su vida profesional. Su nacimiento tuvo como prolegómenos dudas de unos, recelos de otros que no lo veían claro dada la diferente procedencia de los maquinistas, e inquietudes de muchos que se manifestaban en expresiones de aliento y cooperación. Ésta es la causa de que haya habido dificultades en lograr un número mínimo de adhesiones para hacer viable el proyecto. Afortunadamente, en los primeros años no tuvo lágrima alguna que enjugar y esto hizo que se respirase un ambiente de prosperidad que permitió sostener con desahogo sus atenciones. Pero aun así la Sociedad no pagaba un solo escribiente. La administración corría a cargo de los propios socios que le dedicaban sus ratos de ocio.

La Dirección General de lo Contencioso declaró en su día que el Círculo estaba sujeto al impuesto sobre bienes de las personas jurídicas para los años 1911 y 1912, y exento en cuanto al año que corría y sucesivos para los bienes muebles y por el inmueble que constituye su edificio social, si fuese suyo.

El Círculo plantó su sede oficial en la calle de Canalejas número 3, de Ferrol, Coruña, luego en el 107 de la misma calle, en 1885; a Canalejas, 111, en 1932, próxima a la que ocupaba, y por último en el número 151 de la que hoy es Magdalena.

En este local social se celebraban conferencias de contenido cultural y técnico, dictadas preferentemente por personal del Cuerpo, aunque no se excluía a otras personas ajenas al mismo. Había una comisión nombrada al efecto que elaboraba los programas.

El Círculo nombraba delegados en buques y zonas marítimas (entonces departamentos y apostaderos) y sus actividades estaban distribuidas en distintas comisiones de socios.

Otro de los objetivos del Círculo, y no el menos importante, era beneficiar a los familiares de los socios, viuda e hijos, con una pensión. A los socios se les adelantaba dinero, con las garantías reglamentarias.

El capital de la Sociedad se invertía preferentemente en títulos de la Deuda perpetua exterior.

La puesta en marcha del Círculo de Maquinistas de la Armada fue obra de un grupo de personas encabezadas por el promotor de la idea, el segundo maquinista don José Montero y Armada, quienes se erigieron en socios fundadores. Son los que siguen:

Don José Fernández Lamaza.
Don Manuel Bruquetas y Casal.
Don Ramón Sobredo López.
Don Ramón López García.
Don José Montero y Armada.
Don Federico Massaguer y Plantada.
Don Ángel Robato y Leiro.
Don Juan Pamies y Merce.
Don Ricardo Santiago y Aneiros.
Don Manuel Martínez (?) Mallobre.
Don Manuel Loureiro y Abelaira.
Don Nicolás Contreras y Rivas.
Don Ángel Feijoo y Santiago.
Don Justo González Salorio.
Don Laureano Cuevas y Pombo.
Don Antonio Ozores y Pazos.
Don Ángel Lloveres y Grámola.
Don Joaquín Coll y Leiro.
Don Francisco Domínguez Martínez.
Don Ramón Serra y Salvi.
Don Juan Portela y Conde.
Don Emilio Coll y Leiro.
Don Federico Lorenzo y Fernández.
Don Ángel Soutullo y Santiago.
Don José Pedrosa.
Don Federico Aróstegui y Neira.
Don Juan Rodríguez Vidal.
Don José Victoriano de Santiago y Aneiros.
Don Antonio Lamaza y Rodríguez.
Don Juan Lamas y Palacios.

Como sucede a menudo con el desarrollo de ideas exitosas, el Círculo de Maquinistas tuvo también sus detractores, que aparecieron pronto. El más significativo, que citamos porque ya han pasado más de cien años de su fundación, fue un desafortunado artículo aparecido en el *Diario de Ferrol* el 2 de

mayo de 1881, a cuyo autor no le gustaba, al parecer, el Cuerpo de Maquinistas. Por otro lado, el Centro estuvo en peligro alguna vez, sobre todo cuando hacía reformas en el Reglamento que tenían que ser aprobadas por el capitán general, momento que aprovechaba el gobernador de la provincia para intentar cerrarlo, ya que también él tenía que aprobarlas.

En 1878, de unos 400 maquinistas existentes en la plantilla del Cuerpo, sólo 116 pertenecían al Círculo. Es decir, al Círculo no pertenecían todos los maquinistas. En el segundo quinquenio tan sólo se dieron de alta cinco socios más. En el año 1900, cuando ya habían transcurrido veintiocho años, aparece don Ramón Sobredo como uno de los últimos supervivientes de aquellos 30 socios fundadores. En junio de 1912 su número era de 141, y esta cifra no aumentaría mucho más a lo largo de la vida del Círculo.

Los socios

El Reglamento del Círculo establecía las distintas clases de socios:

- Socios *honorarios* eran aquellos que estando en posesión de carreras científicas, técnicas o industriales, eran merecedores de esta distinción a juicio de la Junta.

También tenían esta consideración aquellas personas que, a juicio del Centro Directivo, prestaban un señalado servicio a esta Sociedad. El Artículo 6 del citado Reglamento del Círculo los define así: «Serán honorarios los individuos que en concepto del Centro y en votación secreta merezca esta distinción».

En el momento de su fundación fueron nombrados los siguientes socios honorarios:

Don Casimiro Bona.
Don Prudencio Urcullu.
Don Andrés Comerma.
Don Leoncio Lacaci.
Don José Alcover.
Don José Canalejas y Casas.
Don Evaristo González.
Don Antonio Pedrero.
Don Demetrio Plá.
Don Enrique Alvarado.
Don Baltasar Pérez de Guzmán.
Don Modesto Domínguez.
Don Federico Carrascón.
Don José Barreiro.
Don Manuel Cebreiro.

Don José Martínez Geli.
Don Andrés Suárez.

En 1928 asciende a capitán general de la Armada don Juan Bautista Aznar y Cabanas, que fue ilustre presidente honorario del Círculo.

- Socios de *mérito*. Tenían distinta cuota.
- Socios *efectivos*. En 1878 la cuota era de 22,5 pesetas, más unas 30 pesetas de inscripción.

Al parecer, según el Artículo 13 del Reglamento del Círculo de 1932, los socios podían separarse del Círculo a su pase a la situación de «retirado», reintegrándoseles, a petición propia, el capital que llevaban impuesto (el 85 por 100 de las cuotas abonadas), en el Montepío.

Los socios podían quedar ligados al Círculo con otros vínculos como, por ejemplo, socio de *instrucción*.

Había socios *activos* y socios *culturales*, y podían pasarse de una a otra clase con autorización del Círculo.

La Comisión de dirección

La Comisión de dirección estaba formada por:

Un presidente.

Un vicepresidente.

Un contador.

Un vicecontador.

Un secretario.

Un vicesecretario.

La Comisión del Boletín.

La Comisión del Reglamento, que ordenaba, redactaba y modificaba éste.

Las delegaciones (Cartagena, Cádiz, Ferrol y el apostadero de La Habana).

La Junta Directiva

En sesión celebrada el 4 de julio de 1872, la Junta organizadora de la Sociedad presentó la dimisión por entender que se habían cumplido los objetivos. A continuación se procedió a elegir los cargos efectivos de la permanente, quedando formada la primera Junta Directiva, que en un principio se llamó Centro Directivo, por los siguientes:

Presidente: don José Montero y Armada.

Contador: don Manuel Bruquetas y Casal.

Depositario: don José Fernández Lamaza.
Secretario: don Ángel Feijoo y Santiago.

Más tarde, el 27 del mes de septiembre siguiente, se completó la Junta con los siguientes cargos:

Vicepresidente: don Casimiro Bona.
Vicecontador: don Antonio Pedrero.
Vicedepositario: don Manuel Cebreiro.
Vicesecretario: don Antonio Rodríguez.

Se nombraron, además, los siguientes delegados:

En Cartagena: don Juan Portela y Conde.
En Barcelona: don Ramón Serra y Salvi.
En La Habana: don Ricardo Santiago y Aneiros.
En Filipinas: don Antonio Rodríguez.

En 1905 la Junta Directiva la formaban:

Presidente: don Ángel Lloveres.
Vicepresidente: don Ramón Cores.
Contador: don Federico Lorenzo.
Vicecontador: don Nicasio Tellado.
Vicedepositario: don Andrés Fernández.

En la Junta Directiva que se constituyó en 1932 se renovaron todos los cargos. La formaron:

Presidente: don Joaquín Yarza.
Vicepresidente: don Vicente Cortizas.
Contador: don Agustín Prieto.
Vicecontador: don Enrique Guzmán.
Secretario: don Manuel Espada García.
Vicesecretario: don Manuel Varela Porto.

Todos excelentes profesionales que habían de alcanzar, andando el tiempo, gran prestigio en el Cuerpo y aun en la misma Armada.

Hacia 1906 la Junta Directiva tenía dificultades para renovar sus cargos, teniendo que recurrir a poner multas a los socios que, sin razones válidas, renunciaban a ellos. Aunque a los reincidentes se les amenazaba con la expulsión del Círculo, esta dificultad se dejaría sentir a lo largo de la vida que le quedaba a la Sociedad.

En julio de 1932 no quedaba más que uno de los que fundaron el Círculo sesenta años antes. A don Ángel Lloveres Grámola, que en ese momento era, además, el decano del Cuerpo, se le hizo un homenaje por tal motivo.

La situación al comenzar el año 1936 era la que sigue:

- Socios activos: 114.
- Socios culturales: 140.
- Socios de pensión fija: 14.
- Pensionistas: 109.

La Junta Directiva, que sería la última, en enero del mismo año la constituyeron los que siguen:

- Presidente: don Ramón Cores Otero.
- Vicepresidente: don Ángel Vázquez de Porta.
- Contador: don Manuel Alonso Leira.
- Vicecontador: don Andrés Cerdido Aneiros.
- Depositario: don Ángel Lago Rico.
- Vicedepositarario: don José Urgorri Díaz.
- Secretario: don Manuel González Suárez.
- Vicesecretario: don Manuel Brage Vizoso.

La Biblioteca

Ya en 1888 el Círculo disponía de una modesta biblioteca de unos quinientos volúmenes, en la que tenían cabida toda clase de libros, que eran aportados por socios y no socios, cuya ayuda constituía un constante estímulo en esta labor cultural. Obras de temática histórica, profesional y literaria engrosaban continuamente sus ya apretadas estanterías. Todo les servía, todo les venía bien. Tanta era la sed de conocimientos, de cultura... La biblioteca recibía además todas las revistas técnicas de España y muchas del extranjero. Periódicamente se invitaba a los socios a suscribirse con una cuota mensual voluntaria durante un año para la actualización de la biblioteca.

Esta biblioteca se mantuvo hasta el mes de agosto de 1936, fecha en que una comisión de oficiales, enviada por el capitán general, hizo una inspección y ordenó deshacerse de los libros. (Como nota anecdótica diremos que se contaba en privado que uno de la comisión se fijó en un libro, un conocido tratado de resistencia de materiales, cuyo autor se llamaba Timoshenko, y exclamando ¡un libro ruso! precintó las estanterías con cinta adhesiva.)

El destino de estas publicaciones no está nada claro. Puede que hayan ido a parar a la caldera más próxima o, más probablemente, a la casa de algún socio cuya afición bibliográfica fuese más fuerte que los naturales temores de la época.

NOTICIAS GENERALES

El buque escuela *Juan Sebastián Elcano* en Gijón, España

El Ateneo Jovellanos, juntamente con el Ministerio de Defensa y la Comandancia Militar de Marina de Asturias, ha incluido tres conferencias, impartidas por personalidades del citado ministerio, como parte de los actos programados para celebrar la llegada al puerto de Gijón del buque escuela *Juan Sebastián Elcano* entre los días 24 y 26 del pasado mes de julio, visita que en esa ciudad se considera histórica.

Las conferencias se han programado como sigue:

- «La Marina española: una revisión histórica», por el general auditor José Cervera Pery, celebrada el día 20 en la Biblioteca Pública Jovellanos.
- «La misión de las Fuerzas Armadas en la estrategia para la paz», por el general del Ejército de Tierra Miguel Alonso Baquer, celebrada el día 21 en la Colegiata de San Juan Bautista.
- «La utilidad de las Fuerzas Armadas», por el subsecretario de Defensa, Adolfo Menéndez, celebrada el día 26 en la Colegiata de San Juan Bautista.

Para más información dirigirse a:

Ateneo Jovellanos. C/ Begoña, 25. 3306 Gijón, España. Teléf.: 98 534 43 34.

Seminario en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo. Santander

Del 16 al 20 del pasado mes de agosto la Universidad Internacional Menéndez y Pelayo celebró en Santander un seminario bajo el tema central «España y las islas del Pacífico, un siglo después».

Dirigió el seminario el director general de Cooperación y Comunicación Cultural del Ministerio de Educación y Cultura, Rafael Rodríguez-Ponga. Actuó como secretario Javier Galván, arquitecto.

Seleccionamos las conferencias que, a nuestro juicio, pudieran interesar más a nuestros lectores:

- Lunes 16: «Introducción histórica: el Pacífico y las exploraciones desde Elcano (1521)», por Leoncio Cabrero, catedrático de Historia de América de la Universidad Complutense de Madrid.
- «España, Filipinas y la Oceanía española a finales del siglo XIX», por Antonio García-Abásolo, catedrático de Historia de América de la Universidad de Córdoba.

- «La antigua Oceanía española» (mesa redonda). Intervinieron: Oamaira Brunal-Perry, de la Universidad de Guam; Leoncio Cabrero y Marjorie Driver, de la misma universidad, y Antonio García-Abásolo. Moderó Rafael Rodríguez-Ponga.

— Miércoles 18: «Las Carolinas: entre los propósitos del Gobierno español y las pretensiones internacionales», por Dolores Elizalde, del Centro de Estudios Históricos del CSIC.

El mismo miércoles por la tarde se visitó la exposición «Islas del Pacífico: el legado español».

Para más información, dirigirse a:

Universidad Internacional Menéndez y Pelayo. Secretaría de Alumnos. Calle Isaac Peral, 23. 28040 Madrid. Teléf.: 91 592 06 31 - 91 592 06 33. Fax: 91 543 08 97 - 91 592 06 40.

Avenida de los Castros, 43 (Las Llamas). 39005 Santander. Teléf.: 942 29 87 00.

II Jornadas sobre fortificaciones modernas y contemporáneas. España

La Asociación Sancho Díaz Bustamante (AFORCA) de amigos veteranos de los castillos, murallas, viejas torres y baterías, que preside Aureliano Gómez-Vizcaíno, junto con el Ayuntamiento de Cartagena (Consejería de Cultura) y la Universidad Politécnica de esta ciudad, han organizado unas jornadas sobre fortificaciones en el Mediterráneo occidental (1500-1936), que se celebraron durante los días 5, 6, 7 y 8 del pasado mes de octubre. Esta iniciativa fue apoyada con la colaboración de varias entidades civiles y militares de la ciudad y del Gobierno autonómico de Murcia.

En el programa figuraban las siguientes ponencias y comunicaciones:

«Noticia histórica de la fortificación abalaurtada», por Juan Manuel Zapatero; «Evolución de la arquitectónica de las fortalezas modernas y contemporáneas», por Apolo Ruiz de Azcárate; «Ciudades fortificadas españolas en el norte de África», por Juan Bautista Villar Ramírez; «Fortificaciones y Artillería en Cartagena y costas del Reino de Murcia», por Aureliano Gómez-Vizcaíno; «Bases navales en el Mediterráneo», por Manuel Gracia Rivas; «Los ingenieros militares en las épocas moderna y contemporánea», por Juan Carrillo de Albornoz Garbeño; «Las fortalezas militares y la arqueología industrial», por Joaquín Roca Dorda, y «Protección del patrimonio histórico». Coloquio. Mesa moderada por la Consejería de Cultura.

Entre las numerosas comunicaciones presentadas recogemos aquí las que se refieren a la ponencia del teniente coronel de la Armada Manuel Gracia Rivas:

«Defensa de la Base Naval de Mahón», por Melchor Amate Conesa, teniente de Artillería; «La Base Naval de Levante. Significado histórico del

Arsenal para Cartagena», por Cristina Roda Alcantud, licenciada en Historia; «La fortificación del Puerto de Cartagena en el siglo XVII: proyecto y realidades», por Francisco Velazco Hernández, licenciado en Historia; «Semáforos en fortalezas. El semáforo de Galeras», por Felipe García Lavín y Aureliano Gómez-Vizcaíno; «Los berlingueros y los panisse, dos familias de cartógrafos navales y militares cartageneras», por José María Rubio Paredes, historiador.

Las sesiones tuvieron lugar en el Centro Cultural Ramón Alonso Luzzy, calle Benavente, 7. 30203 Cartagena, en horario de mañana y tarde.

Para más información, dirigirse a:

Secretaría de las II Jornadas de Fortificación. Centro Cultural Ramón Alonso Luzzy. Calle Benavente, 7. 30203 Cartagena, Murcia. Teléfono: 968 12 88 50. Internet: correo electrónico: jmatran@arrakis.es

XIX Jornadas de Historia Marítima. Pontevedra, España

Los días 13 y 14 de octubre pasado se celebraron en Pontevedra las XIX Jornadas de Historia Marítima, organizadas por el Museo de Pontevedra y el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) con la colaboración de la Diputación Provincial de aquella ciudad. El tema central elegido lleva por título «Hombres y Armadas en el reinado de Carlos I».

El programa contemplaba tres conferencias diarias, que se celebraron en el mismo museo, con el siguiente temario:

- «Campañas navales en el norte de África y sus repercusiones políticas», por el contralmirante Federico F. Bordejé y Morencos.
- «La política naval en el reinado de Carlos I y la creación del despliegue naval defensivo en el Atlántico», por el capitán de navío Ricardo Cerezo Martínez.
- «El soporte naval de Carlos I. El escenario mediterráneo», por el general auditor José Cervera Pery.
- «Malta en la estrategia carolina», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, historiador.
- «Hombres y Armadas en Galicia en época de Carlos I», por María del Carmen Saavedra, de la Universidad de Santiago de Compostela.
- «Pontevedra y el mar en tiempos de Carlos I», por José Manuel Pereira, de la Universidad de Santiago-Xunta de Galicia.

Los actos de apertura y de clausura corrieron a cargo de los directores del IHCN y del Museo de Pontevedra, respectivamente.

Dentro del programa de actividades culturales de estas jornadas, se impartió una conferencia a los caballeros alumnos de la Escuela Naval Militar, en Marín.

Para más información, dirigirse a:

IHCN. C/ Juan de Mena, 1. 28014 Madrid.

Teléf.: 91 379 50 50. Fax: 91 379 59 45.

Museo de Pontevedra. C/ Pasantería, 10. 36002 Pontevedra.

Teléf.: 986 84 32 38. Fax: 968 84 06 93.

XX Jornadas de Historia Marítima. España

Durante los días 19, 20 y 21 del pasado mes de octubre se celebró en el Puerto de Santa María un seminario con motivo de la conmemoración del V Centenario de ese acontecimiento histórico que fue la elaboración de la carta náutica del insigne marino, que como saben nuestros lectores está datada en el año 1500.

Las Jornadas fueron organizadas por el Ayuntamiento de esa ciudad andaluza, con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval y Luis Caballero, S. A., y las sesiones se desarrollaron en el castillo de San Marcos.

Intervinieron seis conferenciantes, tres por el Instituto de Historia y Cultura Naval: el general auditor Cervera Pery, que desarrolló el tema «Juan de la Cosa: el marino y el hombre»; el historiador naval Hugo O'Donnell, con el tema «La carta de Juan de la Cosa: tradición y originalidad en sus aspectos decorativos», y la jefa de Investigación del Museo Naval de Madrid, Luisa Martín-Merás, quien habló de «La carta de Juan de la Cosa en la historiografía cartográfica». De los otros tres, dos pertenecen a la Universidad de Cádiz: Alberto Durán, profesor titular de Historia de América, con su tema «La búsqueda de un mito: España entre los siglos xv y xvi», y Alfonso Franco Silva, catedrático de Historia Medieval, quien habló de «El Puerto de Santa María y el territorio de la Bahía de Cádiz en tiempos de Juan de la Cosa». El tercero, director del Archivo Ducal Medinaceli, Antonio Sánchez González, desarrolló el tema «El Puerto de Santa María y el descubrimiento de América: Juan de la Cosa».

Las conferencias, que fueron seguidas por numeroso público, se impartieron en horario de tarde con sesiones de dos conferencias diarias. Las sesiones de apertura y de clausura corrieron a cargo del contralmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval, José I. González-Aller, y del alcalde presidente Hernán Díaz Cortés.

Para más información, dirigirse a:

Javier Maldonado Rosso.

Director del Centro Municipal del Patrimonio Histórico.

Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.

Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

C/ Juan de Mena, 2. 28014 Madrid.

Teléf.: 91 379 50 50. Fax: 91 379 59 45.

V Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. Brasil

Del 25 al 29 del mes de octubre próximo se celebrará en Río de Janeiro el V Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, como parte de la programación de los actos de conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de Brasil. Su propósito es buscar y reunir a los especialistas iberoamericanos más importantes en Historia marítima y naval para analizar, estudiar y divulgar la importancia del mar en la Historia y en el desenvolvimiento científico, cultural y ciudadano de los países ibéricos e iberoamericanos. En este sentido, este simposio sigue la línea de los anteriores celebrados en Perú (1991), Chile (1993), Argentina (1995) y Madrid (1997).

Se invita a aquellos historiadores a quienes interese participar en este simposio a remitir sus comunicaciones, que tratarán sobre temas relacionados con el objetivo y tendrán una duración de veinte minutos. Las inscripciones se harán mediante una ficha que se facilita y se acompañarán de un resumen de la comunicación que no exceda de treinta líneas. Se dirigirán a la dirección del Patrimonio Histórico-Cultural de la Marina antes del 31 de agosto del año en curso. Todos los inscritos recibirán el programa antes del 30 de septiembre.

La organización del Simposio se encargará del hospedaje (que incluirá desayuno) y del almuerzo de los participantes cuyas comunicaciones hayan sido aceptadas. También dispondrá el transporte hotel-Ilha Fiscal-hotel de éstos. Habrá un paseo turístico con comida, al cual están invitados todos los participantes, hayan presentado comunicaciones o no.

Dirección del Patrimonio Histórico-Cultural de la Marina.
R. D. Manuel, 15. Plaza XV. Río de Janeiro, RJ-CEP; 20090-010 Brasil.

XV Edición de «Aulas de Mar». Cartagena, España.

Organizadas por el Vicerrectorado de Extensión Universitaria y Relaciones Internacionales (Servicio de Promoción Educativa), con la colaboración de diversos organismos relacionados con la defensa, la cultura, el medio ambiente, la agricultura, la pesca, los transportes y las comunicaciones, y con el patrocinio de la Caja de Ahorros del Mediterráneo, Caja Murcia, Séneca y la Fundación HEFAME, la Universidad de Murcia (Universidad del Mar) desarrolló durante los días 6 al 24 del pasado mes de septiembre los cursos anuales «Aula del Mar». De entre ellos seleccionamos los que, a nuestro juicio, pudieran interesar más a nuestros lectores:

- Del 6 al 24 de septiembre, duración 120 horas: «Arte y ciencia de la navegación», dirigido por el capitán de navío José Luis Martínez.
- Del 6 al 10 de septiembre, duración 40 horas: «Contaminación marina», dirigida por Ángel Pérez Ruzafa, de la Universidad de Murcia. «La Antártida. Un laboratorio entre hielos», dirigido por el CA. Manuel Catalán, de la Universidad de Cádiz.

- Del 13 al 17 de septiembre, duración 40 horas: «Ciencia y tecnología marinas», dirigido por Aniceto Valverde Martínez, de la E.T.S.I.I., Universidad de Murcia. «La influencia naval en la historia. El continente imaginado: imagen de América entre la historia, el mito y la realidad», por el general auditor José Cervera Pery.
- Del 20 al 24 de septiembre, duración 40 horas: «Arqueología subacuática. El barco y la vida en el mar», dirigido por Sebastián Ramallo Asensio, de la Universidad de Murcia, y por Manuel Martín Bueno, de la Universidad de Zaragoza.

Destacamos:

- La matrícula y la asistencia a cada aula da derecho a la obtención del diploma acreditativo correspondiente.
- Los cursos podrán ser reconocidos académicamente como créditos de libre configuración.
- El curso de Arqueología subacuática pretende profundizar en los aspectos relativos al barco como medio de transporte, viaje y guerra, y a la vida de a bordo a través de los testimonios arqueológicos y escritos. El marco cronológico que se plantea va desde la antigüedad clásica a la época de los grandes descubrimientos.
- A los alumnos de las aulas de Buceo y de Arte y Ciencia de la Navegación se les exigió un certificado médico oficial de aptitud.

Puesto que damos la información cuando ya se han celebrado los cursos, facilitamos la dirección siguiente, a la que se pueden dirigir quienes deseen mayor información sobre su desarrollo.

Universidad del Mar. Servicio de Promoción Educativa.
Campus de Espinardo. Edificio D. 30100 Murcia.
Teléf.: 968 36 33 19 (20 y 21).
Correo electrónico: unimar: @ fcu.um.es

INTERNET

La Historia marítima en Internet. Greenwich, Gran Bretaña

El Museo Marítimo Nacional de Greenwich, Gran Bretaña, lanzará el próximo otoño un nuevo boletín electrónico sobre Historia marítima. Para conocer los detalles de este interesante evento, entrar en la página *web* institucional de este Museo Marítimo Nacional, <http://nmm.ac.uk>.

El Boletín de la Fundación Tavera en Internet. España

La Fundación Histórica Tavera, en su página *web* institucional, edita el *Boletín Virtual*, versión electrónica de la edición impresa. En la actualidad ya

están incluidos los cuatro primeros números. Dispone, asimismo, de una sección dedicada a noticias y acontecimientos culturales permanentemente actualizada.

Ver Internet: <http://www.Tavera.com>

CONVOCATORIAS

V Congreso Internacional de la Asociación Española de Estudios del Pacífico. Madrid, España

Entre los días 16 y 19 del próximo mes de noviembre se celebrará en Madrid el V Congreso Internacional de la Asociación Española de Estudios del Pacífico (AEEP), alrededor del tema general «España y el Pacífico. Construcción de imperios, construcción de naciones».

Tenemos noticia de que en el desarrollo de este tema general se tocarán los siguientes aspectos:

- La expansión ibérica por el Pacífico. Las expediciones científicas.
- La colonización española. Formación y evolución de un modelo colonial.
- La construcción de las identidades nacionales en el Pacífico.
- Desarrollo de las economías del Pacífico.
- El contexto internacional y el marco comparativo: otros imperios, otras naciones en el Pacífico.
- El encuentro entre dos sociedades: lengua y cultura.
- Las relaciones actuales entre España y el Pacífico.

Para más información, dirigirse a:

Secretaría del V Congreso Internacional de la AEEP.

Departamento de Historia Moderna y Contemporánea.

Centro de Estudios Históricos. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Duque de Medinaceli, 6. 28014 Madrid, España.

Tel.: 34 91 429 06 26. Fax: 34 91 369 09 40.

Correo electrónico: elizalde@csic.es.

III Premio de Investigación Histórica «Juan de la Cosa». España

La Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María convoca el III Premio de Investigación Histórica «Juan de la Cosa», con motivo de los actos conmemorativos del V Centenario de la carta-mapamundi realizada por este marino y cartógrafo montañés, y al mismo tiempo para resaltar la figura del autor y sus vinculaciones con El Puerto.

Podrán optar al premio todos aquellos trabajos de investigación histórica que con rigor y métodos científicos tengan como objeto las relaciones entre

NOTICAS GENERALES

Europa y América en sus aspectos más variados (sociales, económicos, culturales, científicos, biográficos, políticos, etc.).

Los trabajos deberán ser inéditos y no haber sido premiados en otras convocatorias.

El premio consistirá en 250.000 pesetas y el trabajo se publicará al año siguiente de ser seleccionado.

El límite de recepción de los trabajos será el 14 de julio del año 2000.

Para más información, dirigirse a:

Concejalía de Cultura de El Puerto de Santa María.

Edificio San Luis. Plaza del Ave María, 2.

11500 El Puerto de Santa María, Cádiz.

Tel.: 956 86 00 23.

Correo electrónico: [ptocultu @ elpuertosm.es](mailto:ptocultu@elpuertosm.es)

J. A. O.

RECENSIONES

CERVERA PERY, José: *Oscuro acontecer*. Premio Provincia de Guadalajara de Narrativa «Camilo José Cela» 1998. Diputación de Guadalajara, 1999. 254 páginas.

El general auditor e historiador naval José Cervera Pery, que tantas pruebas de su buen quehacer tiene dadas en sus más de veinticinco libros sobre esta temática, realiza su primera incursión en el campo de la narrativa con una novela de apasionante trasfondo histórico —como no podía ser menos— con la mar presente también en su protagonismo. Y no ha podido tener una arribada más feliz en su primera novela, ya que con ella obtuvo el prestigioso premio de la provincia de Guadalajara «Camilo José Cela», correspondiente al año 1998.

Vaya ante todo que *Oscuro acontecer* es una gran novela, y que no se ha equivocado en la concesión del galardón el jurado alcarreño. Una novela ciertamente dura en no pocas de sus páginas, en las que impresiona el realismo descriptivo de las situaciones, pero también es un relato de abiertas sensibilidades, nostálgico y en cierto modo risueño, con una cargazón lírica que lo enmarca como un poeta de la narrativa y, sobre todo, escrito con una autoexigencia estructural muy medida en el difícil juego del ensamblamiento de sus diferentes personajes —diferentes en comportamientos ideológicos y actitudes viscerales—, para que el planteamiento no se le vaya de las manos.

En la novela, la ciudad natal del narrador —nombrada aquí Villasureña— y la Marina como juez y parte desde el amargo telón de fondo de la última guerra civil española, entrelazan esperanzas y frustraciones, luces y sombras en las vivencias y avatares de sus seis principales personajes, y aunque en no pocos momentos los sinsabores priman sobre las alegrías, el autor no ha querido caer en el juego fácil de las concesiones o los apaños, porque la historia fue como fue y no puede desfigurarse o frivolizarse, salvo las lógicas licencias que le permite la ficción como frontera abierta entre la historia y la novela.

Crónica de un tiempo difícil con muchos interrogantes aún no resueltos, *Oscuro acontecer* es, con todo, un relato en que la simbiosis entre lo imaginativo y lo real funciona y rinde culto a la objetividad sin filias ni fobias, como espectador de un tiempo de conmociones y contrastes felizmente superado, y cuyo mensaje redivivo lleva, sin embargo, la claridad de la esperanza.

Publicada por exigencia de la convocatoria en edición no venal y por tanto de difusión limitada, estamos seguros de que cuando se edite sin trabas ni limitaciones, elogiada o discutida, será por la valentía del tema y sus inéditas aportaciones, uno de los libros de mayor impacto en el mercado editorial español. Por eso, quienes hayan podido conocerla en esta su primera edición son poseedores de un auténtico privilegio.

María GÓMEZ M.

PERONA, Dionisio A.: *Los orígenes el Ministerio de Marina (La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808)*. Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Nava. Madrid, 1999. 496 páginas.

Es evidente que el legado histórico y político que tiene que asumir la dinastía borbónica en su entronización hispana dista mucho de ser alentador en cualquier aspecto, y sobre todo en el naval, ya que al término del reinado de Carlos II, en frase de Fernández Duro, «consumidos los barcos y desmoralizados sus hombres, formará el conjunto más lastimoso que haya tenido el nombre de Marina».

Pero con el cambio de la dinastía va a cambiar también la condición y destino de la monarquía española, encarando los Borbones la administración del todavía extensísimo imperio con otra mentalidad. La Corona va a ser sustituida por el Estado; lo personal y carismático, por lo impersonal burocrático; el válido aprovechado, por el funcionario y su reglamento, y los Consejos Reales, por los ministros o secretarías de despacho. Su establecimiento entroniza una fecha importante, la de 14 de septiembre de 1714, para que esta significada transformación quede reflejada en el ámbito naval con la creación, un año más tarde, de la Secretaría de Marina e Indias, desde la que primero Patiño y más tarde Ensenada, amén de otros importantes titulares, restablecen el poder español a través de un notable y rápido proceso de reconstitución de la Armada.

De todo ello nos habla con autoridad y solvencia Dionisio A. Perona en su libro *Los orígenes del Ministerio de Marina*, que responde a un concienzudo y afortunado esfuerzo investigador que se extiende también a los reinados de Fernando VI, Carlos III y Carlos IV en un espléndido recorrido por la orgánica ilustrada. No es por tanto extraño que el libro concebido como tesis doctoral y publicado después como ensayo histórico, alcanzara los más altos plácemes universitarios y el premio «Virgen del Carmen» correspondiente a 1998.

Desde don Andrés de Pez, aquel almirante gaditano injustamente olvidado, hasta el almirantazgo de Godoy, la trayectoria de hombres y nombres que conformaron la Institución es contemplada por Perona con indudable acierto. Figuras como las de Patiño, Ensenada, Carvajal, Varela, Lángara, Caballero, Grandallana y Gil de Lemus, desfilan por sus páginas enriqueciendo el contexto de las mismas con apreciaciones de auténtica relevancia.

Aunque todo el libro es amplio exponente de su rigor histórico, destaca por lo novedoso el capítulo comprensivo de los informes biográficos de los miembros de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina desde 1714 a 1808, que constituye el más completo censo de estos funcionarios, muchos de ellos totalmente desconocidos para el lector, y que hoy emergen gracias al esfuerzo investigador de Perona.

Libro por tanto imprescindible en el amplio ámbito de la historiografía naval y que sin duda habrá de constituir una de las mayores aportaciones en este campo.

J. C. P.

FUENTES BOBO, Julio B.: *La novela del mar en Occidente*. Plaza Universitaria Ediciones. Salamanca, 1999. 246 páginas.

Que el mar ha sido y sigue siendo fuente inagotable de inspiración para novelistas, poetas, pintores y artistas de todo género es cuestión indudable, pero contrariamente a cuanto podía esperarse, no abundan los estudios que contemplen las motivaciones o razonamientos de los más destacados protagonistas de la novela marítima.

Julio B. Fuentes Bobo, hombre de letras y marino mercante, viene sin embargo a llenar parte de este vacío con su libro *La novela del mar en Occidente*, que es un bien trazado estudio de la narrativa en la mar con todas sus connotaciones históricas, en una revisión que va de los Estados Unidos a Francia, y que incluye también al Reino Unido y a España, a través de nombres de tanto impacto como James Femimore Cooper, Henry Dana, Herman Melville, Frederick Marryat, Joseph Conrad, C. S. Forester, nuestro Pío Baroja (también Blasco Ibáñez y Delibes), Víctor Hugo y Julio Verne. Distintos enfoques, diversos comportamientos, diferentes actitudes; pero todo ello centrado en la atracción que el mar impone y reclama de las mentalidades que saben encararlo en toda la dimensión de su grandeza.

El libro, bien estructurado y conducido por parámetros de absoluto realismo, cuenta además con un excelente prólogo del almirante de la Armada y académico de la Real de la Lengua, Eliseo Álvarez-Arenas, quien capta las abiertas sensibilidades que abundan en el texto de Julio B. Fuentes, y que sabe, a través de ellas, hacer suya la frase del prologuista: «Conviene salir a la mar decididamente y vivir en ella de cualquier modo. Una forma adecuada de hacerlo es buscando el mar en la novela y aficionándose a la lectura de la novela de la mar». Y a buen seguro que quienes naveguen en este libro no quedarán defraudados.

J. C. P.

TUERO BERTRAND, Francisco: *Carlos II y el proceso de los hechizos*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 1998. 164 páginas. Ilustraciones.

Aunque la Marina española sufrió casi un proceso de extinción durante el reinado de Carlos II, el último Austria español, no cabe duda de que el desdichado Rey tuvo que afrontar momentos muy difíciles y que en su entorno se produjeron una serie de extrañas circunstancias que a la postre le comportarían el sobrenombre del Hechizado.

Francisco Tuero Bertrand, destacado historiador asturiano, con otros títulos muy notables como *Riego: proceso a un liberal*, ha estudiado a fondo la atormentada personalidad del Carlos II, la siniestra camarilla de que estuvo rodeado y el proceso por los hechizos que le adjudicaron, con un gran conocimiento de causa y un hilo conductor que mantiene el interés en todos sus tramos.

Tanto el personaje como su entorno, en la época que le tocó vivir, quedan espléndidamente reflejados en las páginas de este libro, magníficamente editado por la Fundación Alvargonzález de Gijón, que no regatea esfuerzos y estímulos para la difusión de las buenas letras.

La doble condición de Tuero Bertrand como historiador y magistrado le permite conjugar correctamente ambas vertientes desde la trama histórica a la jurídica, y le facilita la confección del libro con correcta visión histórico-política, desde un posicionamiento que rememora una de las épocas más oscuras y desconocidas de nuestra singular Historia.

El acierto de las ilustraciones y la exquisita confección del libro —a lo que la Fundación Alvargonzález nos tiene tan acostumbrados— aumenta también de modo notorio sus esenciales méritos.

J. C. P.

FERNÁNDEZ MALDONADO, Emilio: *El sargento español en el Siglo de las Luces*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1999. 222 páginas.

La figura del sargento ha sido siempre una importante referencia en los ejércitos mundiales. Basta recordar la importancia que adquiere el «sargento mayor» en aquellas películas aventureras de nuestra juventud, o la trascendencia de los *chefs* en la moderna filmología.

El general Fernández Maldonado, buen conocedor del tema por connotaciones profesionales, recrea la figura del sargento español en el Siglo de las Luces en un interesantísimo estudio que sorprende tanto por su erudición como por su amenidad en un recorrido histórico a través del proceso reformador del siglo XVIII, en que la dinastía borbónica impulsa el desarrollo del ejército de Felipe V y nacen así los nuevos sargentos, recogidos en la Ordenanza de 10 de abril de 1702, cuando las compañías de Infantería encuadran a los titulares del nuevo empleo, por lo que puede considerarse dicha fecha como uno de los hitos destacados en su ya dilatada historia.

Es de esperar que tras este excelente libro el general Fernández Maldonado continúe su periplo en el estudio y análisis del sargento español en distintas épocas y circunstancias. Pero este avance en el libro que reseñamos ya constituye un importante logro que a buen seguro habrá de tener un resonante eco en la familia castrense.

J. C. P.



COMISIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA MARÍTIMA

