

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIX

2021

Núm. 153

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIX

2021

Núm. 153

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

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

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

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

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

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

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

Redacción, Difusión y

Distribución:

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

Administración:

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

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2021.

Precio unitario revista 5 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

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

Dirección postal, tfno. y c/e:

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

NIPO 083-15-091-7 (edición impresa)

ISSN 0212-467X (edición impresa)

NIPO 083-15-092-2 (edición en línea)

ISSN 2530-0873 (edición en línea)

Depósito legal M 16854-1983

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

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

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



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



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

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL	7
<i>Los ecos de Lepanto. Las galeazas y galeras españolas en el Atlántico</i> , por Enrique García-Torralba Pérez	9
<i>Pervivencia del mundo clásico en los mascarones de proa de la Armada española. El caso del Juan Sebastián Elcano</i> , por M. ^a Elena Martínez Rodríguez de Lema	39
<i>La taifa naval y marítima de Denia y sus relaciones con otros estados ribereños del Mediterráneo</i> , por Pedro Perales Garat	75
<i>La corbeta de guerra Mosquito, alias Ardilla (1798-1805)</i> , por Rubén E. Vela y Cuadros	115
<i>El teniente general Miguel José Gastón de Iriarte y Elizacochea y el Departamento marítimo de Cartagena de Levante (1793-1797)</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	131
La Historia Marítima en el Mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	155
La Historia Vivida: <i>El combate de Cañete</i> Noticias Generales	
Documento: <i>La formación de oficiales. Marina de vapor</i>	163
Recensiones.....	167

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Enrique García-Torralba Pérez es abogado de empresa y, desde 1971, ejerció libremente la abogacía, adscrito al Colegio de Abogados de Madrid, actuando asimismo como asesor independiente de diversas empresas relacionadas con la construcción naval (Astilleros de Santander, Astilleros Españoles), el transporte marítimo (Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante, Compañía Trasatlántica Española, S.A., Navieras Aznar, Vascongada, Bilbaína y Remolcadores Ibaizábal, S.A.) o la energía: (Industrias Químicas Asociadas, S.A., Shell España, S.A., y Disa Península, S.A.)

Especialmente dedicado al Derecho Mercantil, el de la Competencia y el Comunitario, ha publicado un gran número de artículos profesionales en *Crónica Tributaria*, del Instituto de Estudios Fiscales.

En 2007 se retiró de la abogacía para dedicarse en exclusiva a la investigación histórica, habiendo concluido desde entonces el libro *La artillería naval española en el siglo XVIII* y la parte centrada en el periodo 1779-1815 dentro de un libro colectivo sobre las fuerzas sutiles de la Armada española.

M.ª Elena Martínez Rodríguez de Lema es doctora en Filología Clásica por la Universidad de Sevilla con la calificación de sobresaliente *cum laude*, por unanimidad, en 2001. Miembro de número de la Real Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes, y vocal de Letras en su junta directiva, en 1981 ingresó por concurso-oposición en el Cuerpo de Profesores de Enseñanza Secundaria, y como miembro de este ha ejercido durante treinta y ocho años como profesora de bachillerato. Ha dirigido numerosos programas educativos y de investigación en torno a la pervivencia de la cultura clásica, y publicado los libros: *El Zaporito: su nombre, su origen y su historia*, conjuntamente con Pedro Martínez Chamorro (1992), *Los fondos humanísticos del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando* (2002) y *El Zaporito: 300 años de historia* (2017), así como numerosos artículos en revistas universitarias y en prensa. Conferenciante y colaborada de radio y televisión, es miembro de Patrimonio La Isla, espacio de las redes sociales donde publica regularmente artículos divulgativos en apoyo de las humanidades y de la difusión y valoración del patrimonio histórico-artístico. Colabora directamente en el proyecto internacional Alphabatum, promocionado por la Sociedad de Estudios Latinos (SELat), para solicitar a la UNESCO la declaración del latín, el griego y la cultura clásica Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad, a partir del proyecto aprobado por el Congreso de los Diputados de España el pasado año 2019.

Pedro Perales Garat es oficial retirado del Cuerpo General de la Armada, donde permaneció activo entre 1980 y 1995. Ocupó varios destinos de mar y tierra, entre ellos las fragatas *Extremadura*, *Asturias* y *Numancia*, el dragaminas *Tajo* (como comandante) y la Escuela de Armas de la Armada (en calidad de profesor). Actualmente, el capitán de fragata (reserva) Perales es colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval. Licenciado en Geografía e Historia por la UNED en 1999, en 2003 obtuvo el título de diplomado en Estudios Avanzados en Arqueología y Prehistoria por la misma universidad. Durante los años 2005 y 2006 se integró como arqueólogo en el equipo del Proyecto Artabria, participando en las tareas de excavación y consolidación del castro céltico de Elviña, cuyos restos se ubican en pleno suelo urbano de A Coruña. Ha sido profesor en el Colegio de Huérfanos de la Armada de Ferrol, donde enseñó historia y geografía de España; en la Escuela Naval Militar, en la que impartió la asignatura Historia de la Armada española, y en la Universidad Complutense de Madrid, como uno de los ponentes del curso Historia de la Armada española, organizado por esta universidad y el Instituto de Historia y Cultura Naval. Ha colaborado en los libros colectivos *Historia de la Armada española* y *El tiempo de las colonias*, y publicado artículos en varias publicaciones (*Columba*, *Glyphos*, *Revista General de Marina...*). El capitán de fragata Perales Garat colabora también, como conferenciante, con varias asociaciones históricas y arqueológicas: Asociación Lepanto de Avilés, Asociación en Defensa del Patrimonio de Ferrolterra (Paferr), Universidad Senior de Ferrol, Universidad de Oviedo...

Rubén E. Vela y Cuadros, graduado en Ingeniería Marina por la Universidad de Cantabria, es oficial de máquinas de la marina mercante y actualmente desempeña su labor en una empresa marítima del sector. Es además investigador naval y en 2017 publicó *Presas de la Armada española, 1779-1828*, que contiene el origen de numerosas embarcaciones apresadas e incorporadas a la Real Armada entre los años que indica el título de la obra.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. Ha desarrollado actividades relacionadas con la cultura de Defensa y el patrimonio histórico-artístico militar, en calidad de secretario general de la Semana Internacional de Cine Naval y del Mar de Cartagena y de director del Aula Comandante Villamartín. Autor de varias obras, por sí solo y en colaboración, ha dirigido asimismo cursos de verano en la Universidad Politécnica de Cartagena y la Universidad del Mar, y ha superado en la Universidad Politécnica de Cartagena los periodos de docencia e investigación del 3.º ciclo en el programa de doctorado Logística y tecnologías para los Sistemas de Defensa, ámbito donde se le ha reconocido la Suficiencia Investigadora.

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

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

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

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

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

NOTA EDITORIAL

En el segundo año de la pandemia hemos sufrido sus consecuencias de forma muy directa, pues el general jurídico don José Ramón Cervera Pery, quien fuera de 1988 a 1998 director de esta revista, y cuyo estrecho vínculo con el Instituto de Historia y Cultura Naval se mantuvo intacto al dejar el cargo, nos dejó para siempre el 23 del pasado mes de julio. Militar, periodista, historiador, su carrera es bien conocida por quienes nos leen, pues su figura estaba indisolublemente unida a la historia y la cultura navales. Quienes convivimos de una forma u otra con él sabemos de su vasta sabiduría, su enorme gracejo y, sobre todo, su profunda bonhomía. Ahora descansa en paz al abrigo del manto de nuestra patrona, que seguro está contenta de tenerlo a su lado. Su ejemplo será para siempre un faro que ayude a marcar el rumbo de esta nave.

Con esa guía presente, seguimos adelante habiendo recuperado bastante de la actividad normal. En el caso de la REVISTA, ya casi la hemos recuperado del todo, y aun la hemos incrementado. Como hemos venido comentando en editoriales anteriores, estamos inmersos en el proceso de actualizar sus procedimientos, para adaptarla a las exigencias, cada día mayores, de su carácter científico. A día de hoy, el proceso de selección de trabajos hace tiempo que incluye la regular revisión por pares ciegos, lo que, creemos, está incrementando de forma sostenida el interés de la comunidad académica por la REVISTA DE HISTORIA NAVAL y mejorando la calidad de sus artículos número a número. Desde aquí queremos agradecer el esfuerzo y apoyo de los artífices de este logro, muy especialmente de los críticos externos, cuya contribución es estrictamente desinteresada. Los más beneficiados de todo ello son, lógicamente, ustedes, los lectores, cuya satisfacción es el premio a nuestros propios esfuerzos. Seguimos por otra parte haciendo gestiones para conseguir un formato de publicación electrónica más eficaz que el presente. Esperemos que den fruto a corto o medio plazo.

En el trimestre que ahora empieza se cumple el 450.º aniversario de la batalla de Lepanto. Es por ello muy oportuno el artículo que encabeza el sumario, «Los ecos de Lepanto», por más que trate en gran parte de cuestiones incidentales respecto de la batalla, más bien que de esta propiamente dicha. Entendemos que es una novedosa contribución a la historia naval de los siglos XVI y XVII. Como también es oportuno, puesto que estamos en el tercer año de las celebraciones por el quinto centenario de la Primera Vuelta al Mundo, el artículo segundo, «Pervivencia del mundo clásico en los mascarones de proa de la Armada española», el cual viene a decirnos que nuestro buque escuela, el *Juan Sebastián Elcano*, lleva casi un siglo paseando por el mundo la imagen de España no solo por su bandera, sino por su mascarón de proa. Puede que, con este artículo, un viejo debate quede cerrado. En fin, el conjunto de artículos de este número cubre, como siempre, una variedad de temas relativos a la historia naval que esperamos sean de su agrado.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

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

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

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

LOS ECOS DE LEPANTO. LAS GALEAZAS Y GALERAS ESPAÑOLAS EN EL ATLÁNTICO ¹

Enrique GARCÍA-TORRALBA PÉREZ
Licenciado en Derecho
Recibido: 10/08/2021 Aceptado: 30/08/2021

Resumen

El presente trabajo es una indagación sobre las galeazas, desde su origen veneciano y su empleo en Lepanto, hasta los ejemplares posteriores construidos en otros países, y en particular en España. Para ello se aportan algunos datos técnicos de estos buques tan poco conocidos, y se estudia su empleo en aguas atlánticas, tanto en la campaña de las Azores en 1583 como en la posterior empresa de Inglaterra de 1588. Asimismo, se analiza la génesis de su empleo, su comportamiento y los resultados esperados y obtenidos, así como las unidades construidas o proyectadas después de esos acontecimientos. Por último, se examina también su complemento indispensable: las galeras, así como el empleo conjunto proyectado de ambos tipos de buques como una unidad táctica y su evolución posterior.

(1) Debemos dejar claro que en este trabajo nos ocupamos exclusivamente de las galeazas mediterráneas españolas, sin referirnos a las también así llamadas construidas en el Cantábrico, buques por completo diferentes y de los que ya se han ocupado otros autores como Casado Soto (*Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*) o Eduardo Trueba (*Las galeazas cantábricas de D. Álvaro de Bazán. Arqueos, mediciones e historial marítimo*).

Palabras clave: galeazas, galeras, Lepanto, Azores, Armada contra Inglaterra, construcción naval en Lisboa y en Nápoles para las armadas de Felipe II

Abstract

Galleasses are studied, from their Venetian origin and their use in Lepanto, as well as later specimens built in other countries and, in particular Spain, providing some technical data of these little-known vessels and studying their use in Atlantic waters, both in the Azores campaign in 1583 as in the later England enterprise of 1588; The genesis of their employment, their behavior and the expected and obtained results and the units built or projected after these events are analyzed. Its indispensable complement, the galleys, as well as the projected joint use of both types of ships as a tactical unit and their subsequent evolution are also examined.

Key words: galleasses, galleys, Lepanto, Azores, Armada against England, shipbuilding in Lisbon and Naples for the armadas of Philip II

LEPANTO representó un hito en la historia naval por varios motivos. El principal, porque fue el culmen de la confrontación entre cristianos y turcos en el Mediterráneo². Después de Lepanto, y a pesar de la aparente e inmediata recuperación otomana, el imperio turco ya no volvió a representar una amenaza semejante a la que suponía antes de esa fecha. En segundo lugar, porque representó el mayor esfuerzo de coligación de las armadas cristianas, el cual, por otra parte, tampoco se volvió a repetir. La paz particular entre Venecia y Turquía, de un lado, y la creciente amenaza atlántica a los intereses españoles, de otro, alejaron el centro de gravedad estratégica global del Mediterráneo.

Desde un estricto punto de vista de técnica naval, Lepanto supone también un momento importante. En este choque, la galera mediterránea alcanza su apogeo operativo, al que seguirá un descenso paulatino pero constante en el número de sus unidades, lo que la hará pasar de ser el elemento básico de combate a constituir un factor puramente residual y relegado a funciones marginales. Finalmente, Lepanto supone el bautismo operativo –ciertamente deslumbrante, pero fugaz– de una clase de buque, las galeazas, que constituye el objeto de este trabajo.

Nos referiremos ante todo a los buques de este tipo que combatieron en Lepanto y a sus características, para dedicarnos luego a los buques españoles.

(2) La referencia al mundo cristiano en su conjunto no hace justicia a la realidad. Es sabido que Francia, sobre todo, pero también Inglaterra, apoyaron o estimularon a la Sublime Puerta a atacar a España, anteponiendo sus propios intereses nacionales a los de la cristiandad en general.

Nos referiremos también, accesoriamente, a las galeras que operaron en el Atlántico, las cuales constituyen, como veremos, un complemento indispensable de las galeazas.

Las galeazas

La galeaza nace en Venecia ante la amenaza turca y como transformación de uno de los modelos de galera utilizados en la república, la galera *grossa* o *da mercato*. En efecto, además de la galera ordinaria de combate, también llamada «galera sutil», se empleaba otro modelo más grande, dedicado al transporte de mercancías de escaso volumen y elevado valor. Su diferencia con la galera de combate residía en su mayor tamaño y más elevada obra muerta, aunque manteniendo un único puente.

Esta especie de galera de mayor capacidad fue el modelo de origen de la galeaza veneciana cuando la presión naval turca y las limitaciones demostradas en la batalla de Prevezza (1538), por ser la flota exclusivamente de galeras, hicieron comprender que se necesitaba un instrumento que permitiera quebrantar el empuje de las escuadras otomanas mediante un mayor soporte artillero. Y, para esta función, la galeaza mercante, con sus mayores dimensiones y con las modificaciones oportunas, se adaptaba perfectamente, pues es de destacar que estas naves mercantes, en virtud de sus valiosos cargamentos, además de navegar siempre en formaciones de dos o tres unidades, portaban también un artillado respetable; así, una de ellas, en 1541, montaba un cañón de 50 libras de bala, otro de 20, 1 falcón de 6, 5 falconetes de 3 y otras 2 piezas gruesas antiguas de escaso valor artillero. Bastaba, por tanto, incrementar este armamento y reforzar las estructuras de la nave para soportar el aumento de peso.

En 1564 se decidió reestructurar algunas de estas naves mercantes para adaptarlas a su empleo militar, trabajos acelerados a partir de 1567 como consecuencia del deterioro de la situación en el Mediterráneo. Y así, en 1571 se pudo disponer de doce estas unidades, de las que seis se integraron en la flota de la Santa Liga al mando de Francesco Duodo³.

No conocemos con exactitud las dimensiones de las galeazas venecianas, pero por el capitán Pantero Pantera sabemos que eran, aproximadamente, un tercio mayores que las galeras ordinarias⁴, y siendo estas de unos 180 pies de eslora, la galeaza sería de unos 240 pies, y su quilla, de unos 217. También se diferenciaban en no tener una relación eslora : manga tan elevada como las galeras, limitándose a la de 1:5 frente a la de 1:7 de estas; como consecuencia, su manga sería del orden de 48 pies, suficiente para el juego de la artillería de los costados y para la mayor capacidad de la cámara de remos, necesaria por

(3) Otras tres galeazas y once galeras venecianas llegaron demasiado tarde a Mesina y no pudieron intervenir en la batalla.

(4) PANTERA, Pantero: *L'Armata Navale del Capitan (...) Gentil'Homme Comasco & Cavalliero dell'Habito di Cristo ...*, Roma, 1614, p. 44.



Galeaza mercante veneciana del siglo xv, origen de la galeaza

el mayor número de remeros por banco. Eran, por tanto, buques notablemente más grandes y menos afinados que las galeras, con un volumen sumergido bastante superior, todo lo cual se traducía en una menor velocidad, pero un mayor aguante de mar y de vela.

El mismo Pantera nos da una descripción somera de estos buques:

«Las galeazas son los mayores buques de todos [los de vela latina], son largos, estrechos en proporción a su longitud; tienen las mismas partes y miembros que la galera. Llevan tantos remos como una galera ordinaria de 25 o más bancos, pero mucho más lejos el uno del otro al ser la galeaza casi un tercio más larga que la galera ordinaria y la palamenta es también un tercio más larga y más alta; el remo es mucho más largo que el de la galera y para usarlo son necesarios, al menos, siete hombres. Llevan siempre tres árboles, el maestro, que es grandísimo y muy grueso, el trinquete y el de mesana; y llevan tres velas. Tienen el timón a la navarresca, es decir, al uso de la nave, y a los lados del timón llevan dos grandes remos que ayudan a hacer girar el buque más deprisa al ser un cuerpo tan grande y tan pesado; son lentos (...) Tienen en la popa y en la proa dos grandes plataformas en donde van los soldados y la artillería (...) Llevan siempre alrededor la empavesada alta, firme y fija con aberturas desde las cuales los soldados disparan los mosquetes y arcabuces contra los enemigos sin que estos puedan verlos ni ofenderlos. Tienen una calle, corredor o sendero que circunda todo el cuerpo de la galeaza por dentro sobre el cual están los soldados con mucha comodidad tanto para combatir como para descansar. Tienen también la corsia [crujía] en el centro, que va de popa a proa; tienen una sola cubierta bajo la cual hay múltiples divisiones de cámaras y estancia».

No conocemos con detalle las dotaciones de las galeazas de Lepanto, pero sí sabemos las que tenían en 1601 las galeazas *Capitana* y *Conserva*: 538 hombres la primera (incluidos 12 artilleros, 136 oficiales y soldados y 290 galeotes, de los que veinticinco eran de reserva), y 509 la segunda (incluidos 12 artilleros, 126 soldados y 270 galeotes). Los remeros eran seis por banco, frente a los tres o cuatro de las galeras ordinarias, que además solo contaban con 48 soldados⁵.

Otra característica de estos buques era que, por sus mayores dimensiones y su obra muerta más elevada, podían mantenerse, relativamente, en el mar en invierno, cosa que no podían intentar las galeras.

El artillado de las galeazas venecianas de 1571⁶ se componía de 2 culebrinas de 50 libras de bala, 2 de 30, 2 de 20, 4 de 14, 4 cañones de 30, 4 falcones de 6, 2 falconetes de 3, 2 pedreros de 30 y 12 pedreros de 3. Debe tenerse en cuenta que la libra veneciana para pesar la artillería era la *libra sottile*, de 301,230 gramos, y no la *libra grossa*, de 476,999, por lo que el peso total de andanada, trasladado a libras de Castilla, ascendía a 328. Si a ello le añadimos el fuego de los mosquetes y arcabuces de la numerosa infantería embarcada, efectuado a través de las portas de la empavesada, la potencia resultaba demolidora para unos buques tan desprotegidos y de tan ligeras estructuras como las galeras.

La distribución de esta artillería puede deducirse de los documentos de la época. Así, de una propuesta hecha después de la batalla por el comandante de las galeazas, Francesco Duodo, para aligerar el artillado de estas naves, sabemos que la distribución era la siguiente:

- en la proa, en crujía, dos culebrinas de 40 y otras dos de 20;
- también en proa, «nel balaor» (¿?), 2 de 14 y 4 pedreros de 12;
- a los cinco bancos desde la proa, dos cañones de 20;
- a los seis bancos, dos pedreros de 12;
- a mitad del buque, dos cañones de 30;
- en el cuarto banco desde la popa, dos cañones de 20;
- en el sexto banco desde la popa, dos pedreros de 12;
- en el décimo banco desde la popa, otros dos pedreros del mismo calibre;
- a popa, dos culebrinas de 14 y, sobre ellas, dos falcones de 6.

Como resulta de esa enumeración, las culebrinas se situaban en el eje longitudinal del buque, por ser esta la única posición capaz de admitir su retroceso, y las piezas de mayor calibre, a proa, en posición de caza y para permitir abrir el fuego a la mayor distancia posible. El resto de las piezas, de menor calibre y longitud, como los cañones y, sobre todo, los pedreros, se colocaban en los costados, y dado que debían situarse al nivel de los remos

(5) CANDIANI, Guido: *Dalla galea alla navi di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Biblioteca del Laboratorio di Storia Maritima e Navale, 2009, p. 202.

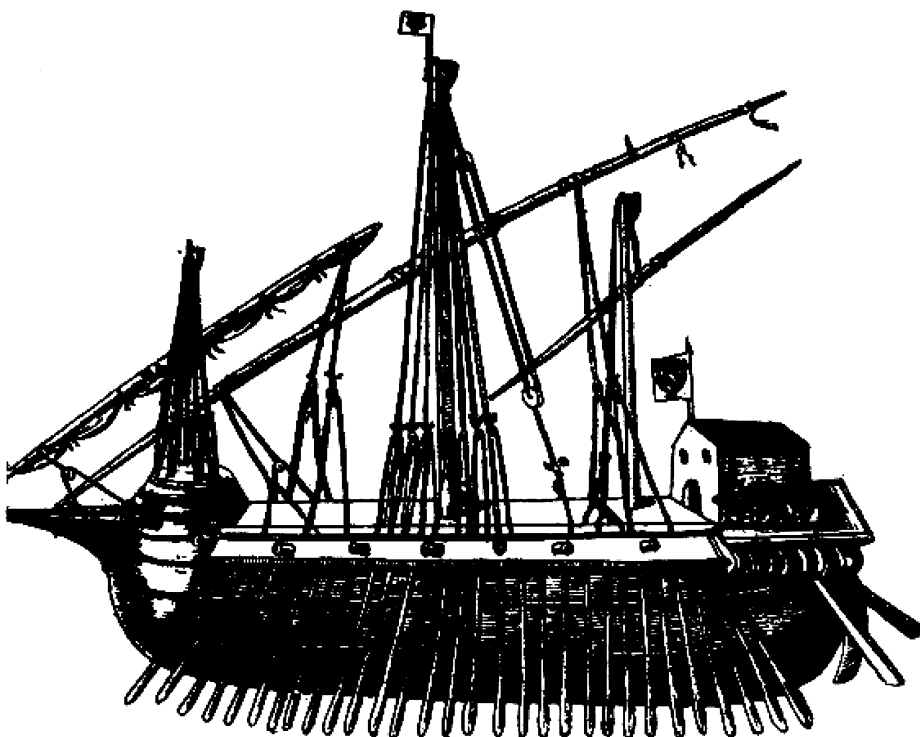
(6) MORIN, Marco: *Le galeazze a Lepanto*, Fondazione Civiltà Bresciana, 2012, p. 110.



Posición de las galeazas en Lepanto. En la imagen solo se aprecian cuatro de las seis desplegadas; las otras dos están ocultas por las roturas del papel. Se advierte la posición adelantada de estos buques, «a un tiro de cañón» respecto de la línea de batalla cristiana, para permitir el libre juego de su artillería. (Archivo General de Simancas, Mapas, Planos y Dibujos [MPyD], 10, 081, Estado, leg. 1134)

por razones de estabilidad y de eficacia del tiro rasante, cada pieza exigía liberar dos bancos en el momento del combate. Probablemente empleaban una plataforma móvil y con ligera inclinación, para reducir al mínimo el retroceso. Según las narraciones de muchos de los presentes, el fuego se realizó «en rotación», es decir, disparando primero las piezas de proa, las galeazas girarían luego sobre sí mismas para hacer fuego con el costado, y después, sucesivamente, abriendo fuego las piezas de popa y las del costado opuesto⁷. La maniobra de rotación pudo ser realizada por su propia palamenta o, más probablemente, ayudada por algunas embarcaciones auxiliares tipo galeota o inferiores.

La representación gráfica de las galeazas de Lepanto ha sido objeto de diversas interpretaciones. Una de las más existosas fue la de Bartolomeo Crescencio en su obra *Nautica mediterranea* (Roma, 1607)⁸, que reproducimos a continuación.



Representación de una galeaza por Bartolomeo Crescencio en *Nautica mediterranea*, Roma, 1607, p. 82

(7) *Ibíd.*, pp. 113 y 114.

(8) La imagen de Crescencio se ha reproducido en múltiples publicaciones como verdad inconcusa. Solo a título de ejemplo, en FINCHAM, John: *A History of Naval Architecture*, 1851.

No obstante, modernamente esta propuesta ha sido considerada errónea por diversas razones, y fundamentalmente por la forma troncocónica del castillo de proa –incompatible con el tamaño y el retroceso de las piezas de artillería de elevado calibre allí situadas–, por la existencia de un puente sobre la cámara de remo, y por la colocación de la artillería de los costados en ese puente irreal y por encima de la palamenta. En este sentido se manifiesta Marco Morin en la obra citada. También es irreal el número de remos.

Por todo ello, y por coincidir con las exigencias de su artillado, según hemos expuesto anteriormente, consideramos que la representación más correcta de las galeazas es la que aparece en el dibujo de Simancas y cuyo detalle ampliado ofrecemos en la figura de la página siguiente. Este dibujo está datado, además, en 1571, el mismo año de Lepanto, según resulta de la copia del mismo realizada por Aparici en ese archivo en 1844. Parece evidente que se trata de un documento realizado por testigos presenciales en los momentos inmediatos a la batalla, lo que lo dota de una elevada autoridad. Coincide también –relativamente, pero más que la de Crescencio– con las representaciones pictográficas de las galeazas españolas de 1588, como veremos más adelante⁹.

El comportamiento de las galeazas venecianas en Lepanto fue espectacular: remolcadas por galeras ordinarias –el viento era contrario, del oeste– hasta situarse a una distancia de tiro de cañón delante de la línea cristiana, cumplieron plenamente su función de quebrantar y romper el empuje de la línea turca, hasta el punto de que el propio don Juan reconoció a Francesco Duodo que habían sido un elemento básico de la victoria.

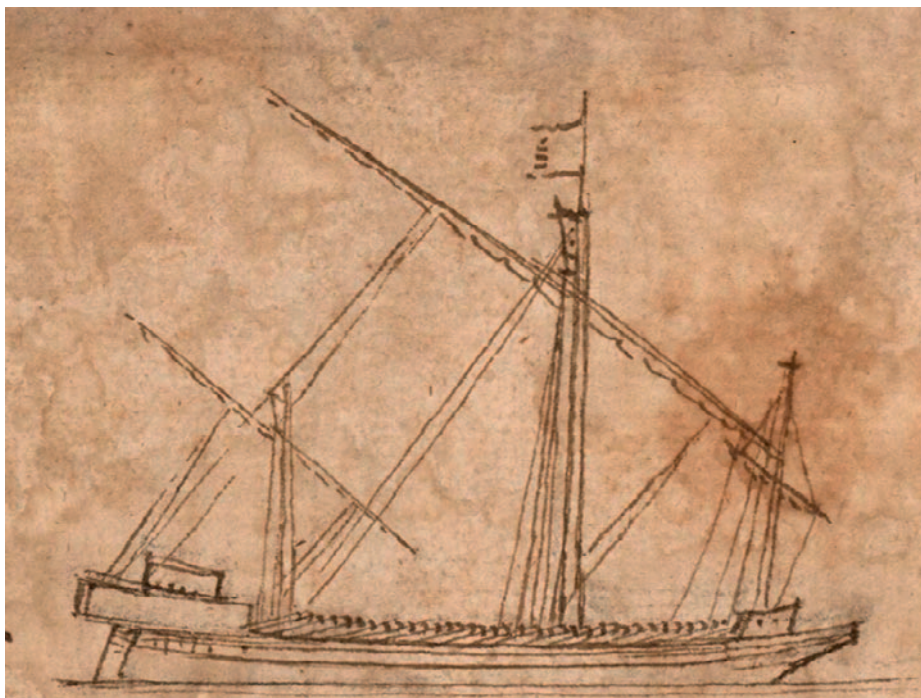
Sin embargo, no todo se consideró positivo. Al final de la campaña, el capitán general de mar Foscarini –al que sucedió Sebastián Veniero– creyó necesario subrayar que las galeazas eran útiles en batalla solo en el caso de que el enemigo quisiera combatir o no tuviera posibilidad de eludir el combate, como había ocurrido en Lepanto. Pero, en caso contrario, adoptar la idea de la ineludibilidad de su empleo era no solo infructuoso, sino incluso peligroso, porque entonces a la armada enemiga, más rápida, le cabría siempre la posibilidad de rehuir el combate, en cuyo caso no podría ser seguida por las más pesadas galeazas, que de esta manera impondrían una gran servidumbre táctica a la armada en que se integrasen¹⁰.

A pesar de esta reserva, las galeazas permanecieron largo tiempo vigentes en las flotas venecianas. Así, en noviembre de 1617, tres galeazas formaban parte de la escuadra que se enfrentó a la del duque de Osuna en el Adriático¹¹. Y, en junio de 1645, Venecia oponía a los turcos una flota de seis galeazas, además de cincuenta galeras, cuarenta buques de aparejo redondo y cuatro

(9) En las fuentes impresas españolas coetáneas se definen las galeazas como «vaxeles de la misma hechura que la galeras pero muy mayores y traen las popas y proas como castillejos». ARROYO, Marco Antonio: *Relación del progreso de la Armada de la Santa Liga*, Milán, 1576.

(10) CANDIANI, ob. cit., p. 21.

(11) SIRAGO, Maria: «D. Pedro Giron (*sic*) de Osuna, vicerè “corsaro” tra Sicilia e Napoli nei primi anni del Seicento», Academia Edu, 2021.

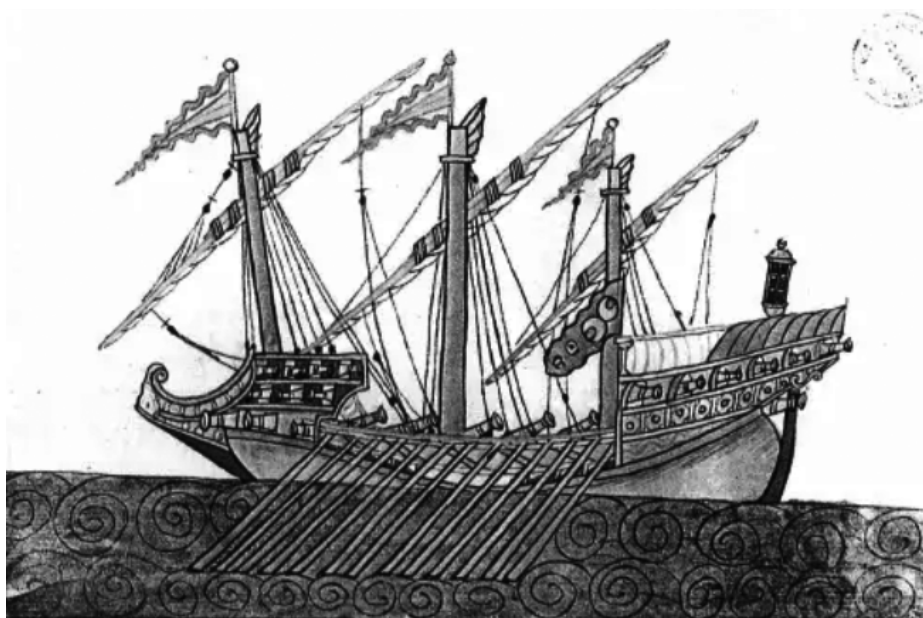


Detalle del plano de la pág. 14

brulotes¹². En realidad, la marina veneciana, hasta bien entrado el siglo XVIII, siguió construyendo y empleando galeazas, integradas en la armada sutil, que en 1715 todavía se componía de dos galeazas, diez galeras y diez galeotas¹³. En esta continuidad de empleo pesaban no solo razones técnicas, sino también motivaciones políticas, fundadas en el prestigio alcanzado por estos buques en Lepanto. En este sentido, en 1631 se consideraba, erróneamente, que los buques de aparejo redondo eran imperfectos y poco útiles, a diferencia de las galeazas, que «siempre son útiles y fructíferas, incluso con la reputación de su nombre, propio de nuestra república, de tal modo que mueven a

(12) MORO, Federico: *L'ultima offensiva del Leone. Venecia ai Dardanelli, 1649-1657*, Leg edizioni Srl, 2020.

(13) CANDIANI, Guido: *I vascelli de la Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Istituto Veneto de Science, Lettere ed Arti, 2005, p. 496. Hay referencias a las galeazas en las armadas venecianas en 1645, 1666, 1675, 1683 y 1692, entre otras. Del mismo autor es también útil «Vele, remi e cannoni: l'impiego congiunto de navi, galee e galeazze nella flota veneziana, 1572-1718», en ÍDEM, y LO BASSO, Luca (eds.): *Mutazione e permanenze nella storia navale del Mediterraneo, secc. XVI-XIX*, FrancoAngeli, Milán, 2010, 116-162.



Galeaza turca posterior a Lepanto. (De la obra de Candiani citada)

admiración y envidia, máquinas que apoyan los intereses públicos y los honran tanto»¹⁴.

Naturalmente, las galeazas fueron evolucionando técnicamente con el tiempo; y así, sabemos que las primeras, muy pesadas, fueron pronto objeto de mejoras, sin duda para salir al paso de las objeciones formuladas por Foscarini, a las que ya nos hemos referido. Pantera nos dice, en efecto, que en 1571 las galeazas, no pudiendo ponerse en la posición asignada por falta de viento, debieron ser remolcadas por otras galeras más ligeras, «pero hoy, habiéndose afinado el arte y la disciplina, tanto de fabricar como de armar los buques, hacen en el maravilloso arsenal de Venecia desde hace poco tiempo, galeras grandes tan ágiles que, a pesar de no ser inferiores en tamaño a las otras hechas anteriormente en el mismo arsenal, incluso agravado por la artillería, son tan prestas y flexibles que pueden competir en velocidad con las [galeras] sutiles».

El empleo de estos buques en Lepanto había sido tan resolutivo que el modelo fue rápidamente adoptado por otras marinas mediterráneas; desde

(14) Decreto del Senado de Venecia de 27 de mayo de 1631 acordando la construcción de galeazas. Cit. por Lazzarini, Antonio: *Boschi, legnami, costruzioni navali. L'Arsenale di Venezia fra XVI e XVIII secolo*, Viella, Roma, 2021, p. 126.

luego, lo adoptaron los turcos mediante la transformación de sus grandes mahonas, como se refleja en la imagen precedente. Incluso antes de Lepanto, el gran ducado de Toscana se había anticipado construyendo dos unidades de este tipo pero, al decir de Foscarini, no con mucho éxito¹⁵.

En España, la acogida del modelo fue igualmente positiva, D. Juan de Austria, en carta al Rey de 28-12-1571 destacaba «cuan útiles» habían sido estos buques. En 1572, y con motivo de la armada que la Santa Liga pensaba reeditar para el siguiente año, el propio Felipe II proponía reunir, además de 300 galeras, «hasta doce galeazas, por ser esta manera de navíos de tanto servicio y si se pudiera llegar hasta veinte se debería procurar»¹⁶.

El rey acomete su construcción sirviéndose de sus posesiones italianas pues, en efecto, las dos primeras unidades de este tipo se construyeron en Nápoles, como medida de precaución ante un eventual renacer de la amenaza turca. Sin embargo, no fue en el Mediterráneo donde se emplearon por primera vez, toda vez que la primera noticia de que disponemos sobre estos buques es de 1583, en que estas dos galeazas, construidas en Nápoles, participaron en la conquista de la isla Tercera, en las Azores. Así resulta de la carta enviada por Felipe II al marqués de Santa Cruz el 10 de febrero de 1583, donde se indica que en la armada dispuesta al efecto habrían de ir «doce galeras (...) y las dos galeazas que vinieron de Nápoles para la empresa»¹⁷. No tenemos datos de sus características técnicas ni de las artilleras, si bien hemos de suponer que se trataba de buques muy semejantes a los venecianos de Lepanto, de los que serían una copia más o menos afortunada. Fueron llamadas *Capitana* (capitán, Juan Ruiz de Velasco) y *Patrona* (capitán, Perucho Morán). Conocemos asimismo las dotaciones de ambos buques, que se componían de la siguiente forma:

GALEAZAS	GENTE DE MAR	GENTE DE GUERRA	REMEROS	TOTAL
<i>Capitana</i>	96	101	250	447
<i>Patrona</i>	92	214	246	552

También sabemos que las dos galeazas resultaron buques un tanto pesados, y que fueron dotadas de velas redondas para operar en el Atlántico. Más adelante volveremos sobre ambos aspectos, que son de capital importancia. De estas dos unidades no se vuelve a tener noticia hasta el 15 de diciembre de 1586, por carta que envía al rey, desde Cartagena de Indias, Álvaro Flores anunciando la llegada a ese puerto de la Flota de Tierra Firme y de dos galeazas, que deben de ser, sin duda, las de 1583, que acompañaban a la Flota ante

(15) Citado por CANDIANI, ob. cit., p. 126.

(16) «Relación de las fuerzas que ha parecido que convendría que se junten por los coaligados el año venidero de 1573», documento enviado a D. Juan de Austria, firmado por Antonio Pérez, sin fecha, *Colección de documentos inéditos del Archivo General de la Corona de Aragón* (CODOIN 3), p. 106.

(17) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, t. LXI.

la eventual presencia de Drake en esas aguas. No se tienen noticias posteriores de las mismas¹⁸.

La siguiente oportunidad en que se emplearon las galeazas españolas fue de nuevo en aguas atlánticas, con ocasión de la empresa de Inglaterra de 1588, y ahora con resultado adverso pues, en efecto, es una opinión común que estos buques resultaban inapropiados para su empleo en el Atlántico, y que su imprudente utilización en él fue la causa determinante de su fracaso. Esta es la cuestión medular de este trabajo.

En 1588, España disponía de ocho galeazas: las dos participantes en la jornada de la Tercera, construidas en Nápoles, y seis nuevas del mismo origen, dos de las cuales estaban todavía en construcción; sin embargo, las dos más antiguas estaban en ese momento en el Caribe, como hemos visto, y no parece que se pensara en ellas para la empresa de Inglaterra. Así, el 11 de febrero de 1587 decía el rey al conde de Miranda, virrey de Nápoles:

«Habiendo bien considerado lo que pueden acá servir las galeazas, es menester que si hay recaudo para armarse todas seis vengan acá juntas, y si no, que vengan las cuatro a lo menos, y estas sean las dos que envié acá el Duque de Osuna, y las otras dos que no han venido a España, si están a punto, porque las otras dos que envié el Comendador Mayor de Castilla como fueron las primeras que se hicieron, se echó de ver que salieron algo más pesadas; y a todas es necesario se les hagan velas redondas, como a naves, de la manera que se les hicieron en Lisboa a las que fueron a la Tercera»¹⁹.

Parece deducirse de esta carta que la seis previstas para la empresa de Inglaterra son las nuevas napolitanas, si se hubiera terminado la construcción de las dos últimas, y en otro caso serían solo las cuatro disponibles, pero sin considerar las dos que estuvieron en la Tercera en 1583, sin duda por las razones antedichas. Y también resulta que las seis nuevas se diferenciaban de las dos primitivas en que se habrían resuelto los problemas de diseño o de construcción que las hacían demasiado pesadas. En este punto, por tanto, las galeazas napolitanas habían seguido el ejemplo de las venecianas, que también habían superado la pesadez inicial. Parece que el espionaje industrial de la época funcionaba con eficacia.

Las cuatro galeazas que vinieron a España y participaron en la Gran Armada fueron la capitana, *San Lorenzo*, y las llamadas *Napolitana*, *Zúñiga* y *Girona*, construidas en 1583 las dos primeras y en 1584 las dos últimas²⁰.

Desgraciadamente, desconocemos sus dimensiones, salvo que arqueaban unas 500 toneladas²¹. Sí se dispone de alguna información sobre su artillado,

(18) Museo Naval de Madrid (MNM), Ms. 31, cit. en GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. Ignacio, y otros: *La batalla del Mar Océano. Corpus documental de las hostilidades entre España e Inglaterra (1568-1604) (1988-2015)* II, 2015, doc. 1077.

(19) Archivo General de Simancas (AGS), Estado-Nápoles (EN), leg. 1089-95.

(20) *La batalla del Mar Océano* V, pp. 342ss.

(21) AGS, Gran Armada (GA), leg. 254-288. J.L. Casado Soto (*Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988, p. 223) da unas dimensiones para las galeazas

equipamiento y dotaciones, gracias a los inventarios de estos buques realizados en Nápoles antes de partir para España²². Por lo que al primer apartado se refiere, la completísima información ofrecida detalla el número y clase de piezas, así como sus dimensiones, expresadas en unidades de medida napolitanas. Dado que estas eran diferentes de las españolas, añadimos la conversión de sus pesos de andanada, a efectos de la comparación con las de los otros buques de la armada. Se resumen en el siguiente cuadro:

BUQUE	NÚM. DE PIEZAS	LIBRAS DE NÁPOLES	LIBRAS ESPAÑOLAS
<i>S. Lorenzo</i>	49	564	394
<i>Napolitana</i>	50	520	362
<i>Zúñiga</i>	54	466	324
<i>Girona</i>	50	517	360

Es de señalar que en el número de piezas se incluyen los esmeriles de pequeño calibre, en número aproximado de 20 unidades por buque.

Lo que significan estas cifras se aprecia considerando que el buque de mayor potencia artillera de la armada, el galeón *San Juan*, tenía una andanada de 550 libras de Castilla, pero era una excepción, pues la capitana de Oquendo solo disponía de 251 libras; la de Valdés tenía 298, y la de Vizcaya, el galeón *N.ª S.ª de Begoña*, 222 libras, cifras todas, salvo la del *San Juan*, notablemente inferiores a las de cualquiera de las galeazas. El peso total de andanada de la agrupación de las cuatro galeazas (1.440 libras), y la posibilidad táctica de moverse con independencia del viento, otorgaba a estos buques una potencia temible y hacía de esta agrupación, sin duda, la más potente de la Gran Armada. Solo esta circunstancia explica el interés en contar con la misma manifestado por el rey.

Las dos galeazas en construcción en Nápoles tenían un artillado ligeramente diferente, consistente en 50 piezas con un peso de andanada de 456 libras de Nápoles, equivalentes a 317,9 de Castilla²³. El documento que menciona el artillado de las dos nuevas galeazas²⁴ nos informa de su distribución en el buque, que era como sigue:

napolitanas de 40 m de eslora, casi 11 de manga y 4,30 de puntal, criterio seguido por los autores del citado corpus documental *La batalla del Mar Océano*. Sin embargo, estas cifras son una especulación, fundada en el presumible origen del Galeón de Florencia, por lo que carecen de soporte documental. Son, además, contrarias a la opinión del capitán Pantera, arriba expuesta.

(22) AGS, GA, Mar y Tierra (MyT), leg. 214-46, Nápoles, 8/5/1587.

(23) Asumimos que los calibres y pesos citados son de la medida de Nápoles, pues se trataba de artillería fundida en ese reino por fundidores locales (Jusepe Palmier), que funcionaban con las medidas de la tierra. En caso de tratarse de medidas de Castilla, los calibres y la potencia serían muy superiores, según las cifras que hemos apuntado.

(24) AGS, EN, leg. 1089-64, carta del virrey de Nápoles a Felipe II, 22/09/1587.

- a crujía, dos cañones de 40 libras de bala;
- en los «jugos» de proa, supuestamente a las dos bandas de los anteriores, 2 medios cañones de 25 libras;
- en el castillo de proa, es decir, disparando por los costados del castillo, 2 sacres de a 8 libras, 6 de a 6 y 2 medios sacres de a 4, por mitad en cada banda del castillo;
- «por las bandas derecha y siniestra», es decir, por los costados, 8 pedreiros de a 17 libras de bala de piedra y 20 esmeriles disparando bala de 2 libras;
- en los «lugares del árbol», o sea, en los costados, a la altura del palo mayor, 2 medios cañones de 20 libras;
- en popa, 2 medios cañones de 35 libras. Creemos que estas piezas debían de estar en crujía en función de guardatimones, dada la forma peculiar de combate de las galeazas;
- en los jardines de popa, 2 sacres «que guarden popa» de 6 libras de bala y 2 medios sacres «que guarden la mar» o disparando por el costado.

En cuanto al equipamiento de las galeazas, los inventarios nos dicen que disponían de tres árboles o mástiles: mayor, mesana y trinquete; no obstante, al cambiarse su aparejo latino por velas redondas, los mástiles debieron cambiarse necesariamente por otros de forma y dimensiones muy diferentes, y habría que añadirles masteleros y vergas en la medida necesaria, modificaciones importantes que consumieron varios meses de trabajo, máxime teniendo en cuenta que también se modificaron los aparejos de las galeras de la armada. Estaban dotadas también de dos anclas de diferente tamaño (20,70 y 7,75 quintales, respectivamente) y un rejón.

Por lo que respecta a la palamenta, disponían de 48 bancos de remos, 24 por cada banda, es decir, algo menos que las galeras, las cuales contaban con 25/27 bancos, y ello a pesar de tener que mover un cuerpo más pesado, lo que explica que fueran más lentas que ellas y que tuvieran que ser auxiliadas por las mismas en caso de urgencia. En el momento de salir hacia España disponían de 50 remos, con un solo repuesto de dos por buque. Posteriormente, ya en Lisboa se les añadieron 100 remos más de respeto (25 por buque), contruidos en Guipúzcoa, de las siguientes dimensiones: longitud, 19 varas de España (15,88 m); anchura de la pala, dos palmos (0,4179 m); grosor, en redondo, hasta la mitad de su longitud, 4 palmos, y desde la mitad hasta la pala, dos palmos. El manejo de estos enormes remos requería el trabajo de 6/7 hombres, de manera que, considerando 48 bancos, se necesitaban 288/336 remeros, sin contar reservas para suplir bajas por enfermedad o en combate.

Las galeazas de la Tercera de 1583, presumiblemente más pesadas que las posteriores, no alcanzaban esas cifras de remeros, como hemos visto anteriormente, lo que solo les permitía cinco hombres por remo, si bien contaban con el auxilio propulsor de las doce galeras que acompañaban a la armada, cada una con 180 remeros.

Los buques de 1588 tenían el mismo problema de escasez de fuerza humana. Salieron de Nápoles con solo 943 remeros, con cifras unitarias que oscilaban entre los 272 de la capitana *San Lorenzo* y los 219 de la *Napolitana*, claramente insuficientes por cuanto solo permitían una dotación promedio de 4,9 remeros/banco²⁵. Estas dotaciones fueron incrementadas en Lisboa tomando remeros de las galeras que quedaban en puerto, bien transfiriéndoles 200 remeros adicionales, bien, además, sustituyendo otros ochenta de los más inhábiles de los que traían las galeazas²⁶. Al final, en enero de 1588, se decidió elevar el número de remeros hasta los 1.200, sobre la base de asignar seis por banco y elevar a cincuenta el número de bancos de cada buque sobre las 48 iniciales, es decir, incrementando un remo más por banda hasta los veinticinco²⁷. No obstante, las cifras reales arrojaban un déficit de 390 remeros para completar las cifras previstas, ya de por sí demasiado bajas. Este déficit iba desde los 99 remeros de la capitana *San Lorenzo* hasta los 116 de la *Girona*; ello se traducía en una inadecuada dotación, que no podía sino disminuir el rendimiento esperado de estos buques. En cuanto a la gente de cabo, a la salida de la armada en julio de 1588 se contaban los siguientes efectivos:

BUQUE	TROPA	MARINERÍA	TOTAL
GALEAZAS			
<i>S. Lorenzo</i>	270	130	400
<i>Zúñiga</i>	180	112	292
<i>Girona</i>	170	120	290
<i>Napolitana</i>	124	115	239

Las galeras

A diferencia de las galeazas, existe una amplia literatura sobre las galeras ordinarias y un conocimiento bastante extendido acerca de ellas. No es preciso, por tanto, referirnos al estudio de estos buques, por lo que nos limitaremos a su participación en la llamada «jornada de Inglaterra».

En la Gran Armada participaron exclusivamente cuatro galeras, tras la inútil pugna de Santa Cruz para incrementar su número. En efecto, el primer proyecto conocido de la empresa de Inglaterra es el presentado al rey el 12 de marzo de 1586 por el marqués de Santa Cruz y el contador Pedroso, en carta de esa fecha expedida en Lisboa²⁸. Conforme a tal proyecto, se preveía el empleo de 120 navas gruesas, pero también de 6 galeazas, 40 galeras (20 de España, 14 de Nápoles y 6 de Sicilia), 20 fragatas y falúas napolitanas y 200

(25) AGS, GA, MyT, leg. 221-37.

(26) *Ibíd.*, leg. 201-127.

(27) *Ib.*, leg. 221-57.

(28) Biblioteca Nacional (BN), Ms. 2307, ff. 396-456.



Galeaza española en agosto de 1588 (Anónimo, Museo de Greenwich). Representación imaginaria que recoge acertadamente el nuevo aparejo redondo en el que se puede observar la colocación de los mástiles con el mayor y mesana mucho más retrasados respecto al aparejo latino anterior; también es correcta la forma de los castillos de popa y proa, semejante a la imagen de Lepanto reproducida en el nº 4. Por el contrario, es errónea la colocación de la artillería en los costados tan por encima de la palamenta, así como el número excesivo de piezas y de remos. La bandera papal al tope del mayor carece de sentido

barcas de desembarco como las empleadas en la Tercera. Esta flota estaba pensada para el supuesto de que ella misma transportara desde Lisboa las tropas que habrían de desembarcar en Inglaterra, sin el concurso de las de Flandes, pero no deja de llamar la atención el elevado número de galeras propuesto. El plan no se llevó a cabo por múltiples circunstancias (incursión de Drake en el Caribe, dificultad de allegar tantos buques, e inconveniencia de dejar desprotegido el Mediterráneo ante Turquía), pero pone de manifiesto el empeño de Santa Cruz por maximizar el empleo de estas embarcaciones de remo.

Rechazado este proyecto, pide Santa Cruz que al menos sean doce o, como mínimo, ocho las galeras que acompañasen a las galeazas. Así lo hace el 4 de febrero de 1588 en sendas cartas al conde de Fuentes, al cardenal-archiduque y al mismo rey²⁹, al que encarecía su extrema importancia: «... las galeras (...) serán mucha parte en el suceso de esta jornada, porque la experiencia que se vio en la Tercera muestra de cuanto pueden servir en esta (...) el número de

(29) AGS, GA, MyT, legs. 234-82 y 220-4.

cuatro es poco y no habrían de ser menos de doce (...) con ellas crea V.M. que será asegurar mucho la victoria».

La mención de la experiencia de la conquista de la Tercera era básica para don Álvaro, por cuanto, en efecto, habían sido pieza esencial de la operación: estableciendo una cortina de reconocimiento en evitación de ataques sorpresa, navegando cerca de la costa, sembrando la alarma y creando confusión sobre el punto del desembarco, bloqueando los puertos de la flota enemiga, remolcando hasta tierra las barcazas de desembarco y apoyando este con el fuego de su artillería proel en tiro directo desde la misma playa por su escaso calado, remolcando los buques averiados o poniéndolos en la línea de combate³⁰. En carta de la misma fecha, Fuentes completa el razonamiento de Santa Cruz acerca de la necesidad de las galeras, indicando que pedían que fueran, a lo menos, ocho «para que las galeazas lleven sendas por costado», es decir, se preveía que cada galeaza fuera auxiliada, operativa y tácticamente, por dos galeras. La importancia de esta idea la veremos demostrada en la práctica más adelante.

La petición fue denegada, y en la respuesta del Consejo de Guerra se anotó al margen: «Está ordenado que vengan cuatro galeras y no más, por no convenir disminuir las Escuadras de Andalucía».

Las galeras designadas fueron la *Capitana*, la *Diana*, la *Princesa* y la *Bazana*. No existe total constancia del nombre propio de la primera, pero González-Aller cree que se trataba de la llamada *Esphera*, construida en Nápoles en 1576.

Su estado estructural no era bueno pues, en una revista efectuada en Lisboa en enero de 1587³¹, se decía de ella que estaba construida en Nápoles,

«donde no duran tanto como las de Barcelona pues la madera no estaba recia ni tan bien clavada; las tablas con que se hizo parece que eran verdes; tiene los cimientos al revés porque son más abiertos de dentro que de la parte de fuera, con lo que (...) tienen mal la estopa con que se calafatean porque queriéndola meter dentro se pasa de la otra parte y es peligroso para correr un tiempo; demás de esto es grande y pesada».

La patrona, llamada *Diana*, estaba construida en Barcelona en 1571. En la fecha de la revista mencionada (1587) necesitaba cambiar todas las obras muertas. La *Princesa* se construyó también en Barcelona y en el mismo año que la anterior. Su obra muerta se hallaba en buen estado, porque se había calafateado en 1586, pero tenía «muy quebrantada la medianía». La galera *Bazana* estaba construida en Nápoles en 1574. Necesitaba reparaciones menores.

Pero, al margen de estas reparaciones ocasionales, el problema fundamental de las cuatro galeras era su edad, con un promedio de quince años, claramente excesivo para unas embarcaciones de construcción ligera y que sobrepasaba, con mucho, la vida útil de las galeras de esta época, que se fijaba en los diez años³². Ello constituía una clara desventaja para unos buques que debían enfrentarse a las aguas atlánticas con unas estructuras envejecidas.

(30) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *La conquista de las Azores en 1583*, Madrid, 1886.

(31) AGS, GA, leg. 196-58.

(32) FONDEVILA, ob. cit., p. 200.

La artillería de las galeras se limitaba a una pieza de grueso/medio calibre en crujía y varias piezas secundarias (sacres o pedreros) de pequeño calibre. Para evitar datos innecesarios nos limitamos a reseñar el peso de andanada de las tres únicas galeras de las que lo conocemos: *Princesa*, 33 libras; *Diana*, 27, y *Bazana*, 57. Como vemos, muy inferior al de galeazas y galeones. Frente a estos últimos, solo resultaban efectivas las piezas de crujía, de 20, 18 y 25 libras de bala, respectivamente.

Extremo tan importante como el número de galeras, su estado de eficiencia y su potencia artillera era su fuerza propulsora, resultante del número de sus remeros.

La *Capitana* tenía 27 bancos por banda (54 en total) y 5 remeros por banco, lo que requería 270 remeros. En julio de 1588, en fechas inmediatas a la salida, disponía de 320, es decir, cincuenta más, aplicables a reserva, servicios de cámara y ayuda en la maniobra del aparejo.

Las otras tres galeras sencillas eran, presumiblemente, de 24 bancos por banda (48 en total) y estaban dotadas de cuatro hombres por cada banco, lo que exigía un mínimo de 192 remeros. Pues bien, las galeras contaban³³ con 193 la *Diana*, 209 la *Princesa* y solo 188 la *Bazana*, con un exceso total sobre el mínimo de solo 14 hombres, que parecen claramente insuficientes no ya para las funciones dichas para la capitana, sino incluso para cubrir las bajas de una campaña por accidente, enfermedad y combate. Naturalmente, este déficit se agravaría en el caso de tratarse de buques de 25 o más remos por banda.

La gente de cabo, es decir, la tropa y marinería, sumaba 312 miembros, de los que la capitana absorbía 108, y los otros cuatro buques, el resto. Dado que no eran de esperar combates de infantería, tratándose de galeras que hubieran debido enfrentarse a galeones, el número de tropa parece suficiente.

El desarrollo de las operaciones³⁴

La armada salió de Lisboa a finales de mayo, para quedar fondeada en Cascaes el 29 de ese mes. A la maniobra de salida contribuyeron las galeras, para sacar los galeones de Portugal por la presencia de un viento no muy fresco. Tras diferentes singladuras buscando vientos favorables, el 10 de junio las galeras se envían a La Coruña, anticipándose a la armada, para embarcar víveres por la mala calidad de muchos de los embarcados. El grueso de la armada entra precipitadamente en La Coruña el 18 siguiente, empujado por un duro temporal, «de los mayores que se han visto en esta tierra» en esas fechas. Las galeazas *Zúñiga* y *Napolitana* entran en Gijón el 20/21 de junio, con las proas abiertas y los timones rotos. Estos últimos serían el punto débil de estos buques, como iremos viendo. Parte de las naves que no consi-

(33) Según revista tomada el 19 de julio de 1588.

(34) Nos servimos aquí de la exposición efectuada en *La batalla del Mar Océano*.

guieron entrar en puerto y continuaron hacia el norte logran volver a La Coruña y unirse a la armada el 1 de julio, de donde sale esta nuevamente, ya reunida, el 22 siguiente.

El día 23, un viento fuerte favorable impulsa la armada hacia su destino. El problema era que ese viento, tan adecuado a los buques de alto bordo y gran tamaño, no fuese tan bueno para las galeras. «Temo sea mucho para ellas y las obligue a tomar la costa, por ser tan viejas»³⁵, palabras proféticas porque, ese mismo día, la galera *Diana* comenzó a hacer agua por las costuras del casco, escupiendo la estopa. En estas condiciones entra en Vivero, adonde llega «abierta por mil partes». Reparada en ese puerto, se traslada posteriormente a Lisboa en espera de órdenes. No tuvo, por tanto, más intervención con la armada.

Las galeazas y las tres galeras restantes continuaron su rumbo sin mayores problemas. Respecto de estas tres últimas, su capitán, Medrano, incluso decía que navegaban solo con los trinquetes y que, aun así, andaban más que el resto de los navíos, llevando estos todo su aparejo³⁶. El buen tiempo del suroeste se mantuvo los días 24 y 25 de julio, durante los cuales la armada recorrió más de 300 millas en cincuenta y tres horas. Pero la fortuna no habría de durar. Y así, en las primeras horas de la tarde del 26 saltó el viento del norte con chubascos. Al día siguiente, el tiempo siguió empeorando, pasando la mar de gruesa a muy gruesa. Los golpes de mar barrían las cubiertas de los galeones, y uno de ellos se llevó el corredor de popa de la capitana de Diego Flores. El galeón *Santiago*, por su parte, colisiona con el *San Cristóbal*, sufriendo ambos averías. El mal tiempo duró hasta la medianoche del 27 al 28.

Las galeras se mantuvieron a la vista todo el día 26, pero por la noche se las dejó de ver; y, ante el empeoramiento de la mar que les venía por las proas, la lluvia y la falta de visibilidad, tuvieron que variar el rumbo, en demanda de la protección de las costas de Francia, acompañadas por el patache *N.ª S.ª de Gracia* como apoyo. La *Princesa*, la noche del 27, entra en Blavet (Lorient), desde donde posteriormente conseguirá volver a San Sebastián. La *Capitana* trata de reincorporarse a la armada, pero no lo consigue y debe emprender el regreso a España auxiliando a la *Bazana*, que estaba anegándose. Le da remolque el día 30, pero a mediodía salta una galerna que las obliga a separarse. La *Capitana* tiene que arrojar al mar dos cañones, pierde la palamenta y parte de la obra muerta, y está en riesgo de naufragar por no poder achicar el agua que entra por la crujía. Al anochecer, las dos galeras y el patache dejan de verse.

(35) Carta de Andrés de Alva al rey, *La batalla del Mar Océano* IV-3, doc. 5868. En cartas posteriores insistía en la inadecuación de las galeras para esa travesía: «Creo que la galera Capitana, como navío mayor y más alteroso, habrá podido resistir la mar (...) si mi voto valiera nunca salieran del puerto, después que las vi las tuve por perdidas o aventuradas, pero no me creyeron», íbidem, docs. 5893 y 5894. Esta opinión, sin embargo, parece referirse al estado de las galeras y a su vejez, más bien que a la inadecuación de ese tipo de buque para esos mares, pues su opinión se formó, como dice, «después que las vi», no antes de ello.

(36) Íbidem, doc. 5921.

Al amanecer del día 31, la *Capitana* avista la costa francesa y descubre a la *Bazana*, que había varado en playa la noche del 30, y que a su vez pierde el timón y vara también en los rompientes al mediodía del 31. El patache consigue alcanzar San Sebastián el mismo día.

Mientras tanto, la armada continuaba su navegación, y el 29 avista la costa inglesa de cabo Lizard (Cornwall). La galeaza *Zúñiga* tiene una nueva avería en el timón, que se consigue reparar, lo que hace afirmar a Medina Sidonia que «estas embarcaciones son bien flacas para mares tan gruesas como estas». Habiendo renunciado a atacar a la flota inglesa atracada en Plymouth, la armada sigue adelante perseguida por la británica que, a pesar del viento contrario, ha logrado salir de puerto entre el 29 y el 30 de julio

El 31, la capitana de Valdés, el galeón *N.ª S.ª del Rosario*, pierde el bauprés por colisión y luego el trinquete, que cae sobre el mayor, con lo que queda sin movimiento y solicita el envío de una galeaza que lo remolque. Medina Sidonia le envía la *Zúñiga*, dos galeones y cuatro pataches, que ni pueden remolcarlo ni transbordar a la tripulación del *Rosario* por el estado del mar y la caída de la noche. La armada no se detuvo para el auxilio, pues Medina Sidonia adujo que el grueso de la flota iba ya muy adelante y que, si se viraba para socorrer al *Rosario*, muchos buques no se apercibirían de la maniobra y la armada se fraccionaría en dos partes en la proximidad del enemigo. En consecuencia, el *Rosario* queda abandonado, y Valdés tiene que rendirse. En esta ocasión se comprueba la falta de las galeras, pues la galeaza, por su tamaño y escasez de remeros, carece de la necesaria fuerza propulsora para llevar al galeón e integrarlo en la protección de la armada, lo que habría sido posible con dos de las galeras y las embarcaciones menores del *Rosario*.

Otros dos accidentes ocurren el mismo día: Recalde está a punto de perder el palo mayor de su buque, lo que hubiera determinado su pérdida; por su parte, la nao *San Salvador* sufre un incendio y explosión con muerte de 200 personas; a pesar de ser controlado el fuego y reincorporado al grueso, poco después es abandonado ante la imposibilidad de seguir la marcha de la Armada. También es capturado y enviado a puerto enemigo.

El 1 de agosto se ordena a la galeaza *Zúñiga* pasar a la vanguardia de la armada, y a las tres restantes, *San Lorenzo*, *Girona* y *Napolitana*, pasar a la retaguardia con el apoyo artillero de tres galeones de Portugal y del galeón de Florencia. Es decir, el grueso de las galeazas pasa al puesto de mayor peligro al venir perseguida la armada por toda la flota inglesa, lo que constituye otra prueba de la estimación de estas unidades como valor combativo. Lamentablemente, de nuevo, la total falta de galeras impide incorporarlas a este puesto de peligro, donde hubieran sido de mucha utilidad como elemento de remolque de los buques que quedaran rezagados por averías en combate o en accidente, como ya había sucedido y hemos visto.

Esta conveniencia se manifiesta de nuevo el día siguiente, pues a la 01:00 del 2 de agosto las flotas quedan sin movimiento por total falta de viento. En particular, la flota inglesa queda desperdigada, y varios buques de importancia, entre ellos el *Triumph*, se ponen a tiro de cañón de la retaguardia español-

la. Medina Sidonia decide aprovechar la ocasión y ordena que las galeazas y los galeones *San Martín* y *Santiago* vayan a atacar a los buques más próximos. Los galeones solo pueden moverse remolcados por sus botes, pero las galeazas disponen de propulsión propia sirviéndose de sus remos; no obstante, se mueven tan lentamente que, al amanecer, cuando se levanta de nuevo el viento, están todavía a media legua de los buques de Howard, y la ocasión de batir a una parte de la flota enemiga se pierde. De nuevo, la presencia de las galeras propuestas por Santa Cruz (al menos dos por galeaza) les hubiera permitido alcanzar el objetivo y, en mayor número, como también se había pedido, remolcar los galeones de apoyo e incluso intervenir ellas mismas en el ataque, utilizando sus gruesas piezas de crujía en los ángulos muertos y más vulnerables (la popa y el timón) de los buques enemigos inmovilizados, con consecuencias materiales y psicológicas imprevisibles.

El 3 de agosto se asiste a una nueva intervención de las galeazas: la flota inglesa ataca a algunos buques rezagados de la armada; el galeón *San Juan* y las galeazas *San Lorenzo* y *Zúñiga* acuden en auxilio de la urca *Gran Grifón*. Los disparos de las galeras, haciendo fuego con sus piezas de popa, derriban la verga de gavia mayor de la capitana enemiga. Los ingleses rompen el contacto. La situación se repite el día 4, en que las galeazas acuden en socorro de la urca *Duquesa de S.^a Ana*, detenida por falta de viento y atacada por los ingleses remolcados por sus embarcaciones menores. Las galeazas se aproximan con sus remos y el enemigo se retira.

El 6 de agosto, la armada fondea ante Calais, y en la noche subsiguiente es atacada por ocho brulotes ingleses. Ante la ausencia de embarcaciones de remo que desvíen los brulotes y los aparten de los buques fondeados, estos se ven obligados a levar anclas precipitadamente para escapar del desastre y la fuerza queda desordenada, lo que afectará al subsiguiente combate de Gravelinas y, a la postre, conducirá a la retirada de la armada hacia el norte y al fracaso definitivo de la empresa.

Expuesta, a grandes rasgos, la evolución de la campaña, corresponde ahora detenernos en la suerte de los buques en particular. Conocida ya la de las galeras, nos referiremos a la de las galeazas.

San Lorenzo. Al levar anclas ante el ataque de los brulotes, la galeaza *San Lorenzo* tocó con su timón el ancla o el cable de otro buque próximo, quedando sin gobierno, por lo que tuvo que fondear y fue atacada por el *Ark Royal*. La bajamar la dejó escorada y sin posibilidad de usar la artillería, de manera que fue asaltada por los botes ingleses. En el combate que siguió murió Moncada, el general de las galeazas, y aunque los asaltantes se retiraron ante el fuego de las baterías de costa francesas, el buque fue saqueado, quedando inutilizable. Posteriormente, los restos fueron enviados a los Países Bajos españoles.

Zúñiga. Participó en el combate de las Gravelinas sin que pueda reseñarse ninguna actuación destacable. Iniciado el regreso a España, el 12 de agosto pierde el macho del timón y, después de una terrible navegación, consigue

rodear las islas, pero tiene que entrar de nuevo en el canal de la Mancha obligada por un temporal. Tras más de mes y medio de penalidades, llega a El Havre muy deteriorada. Reparada con medios de fortuna, intenta reiteradamente volver a España –sin conseguirlo, por mal tiempo o averías– en las salidas de 14 de febrero y 2 de marzo de 1589. Vuelve a intentarlo el 15 de abril, pero el día 20 la sorprende un nuevo temporal que la obliga a tirar por la borda 12 piezas de artillería, remos, anclas y aguada. El 26 tiene que regresar a El Havre. Sale definitivamente el 3 de agosto, y llega a Santander el 30 y a La Coruña el 3 de septiembre.

Girona. Como sus hermanas, participa en el combate de Gravelinas y emprende posteriormente el regreso a España rodeando las islas. A la altura del Killibeg (norte de Irlanda) embarca a los supervivientes de la *Rata Encoronada* y de la urca *Duquesa de S.^a Ana*, ambas naufragadas en esas aguas. Con 1.200 hombres a bordo, escasez de provisiones y de agua y maltratada por tan larga navegación, se considera imposible continuar rodeando Irlanda, por lo que se opta por retroceder hacia Escocia. Pero un nuevo temporal la arroja contra las costas del condado de Antrim, donde naufraga el 28 de octubre, salvándose solo seis o siete supervivientes.

Napolitana. Fue la única galeaza que, tras el combate de Gravelinas, consigue retornar a España sin otros incidentes que los de la penosa navegación rodeando las islas británicas. Llega a Laredo el 22 de septiembre.

Estos son los hechos. Corresponde ahora extraer las conclusiones relativas a estos buques.

Conclusiones

Los hechos relatados no permiten concluir, a nuestro juicio, con las agoreras previsiones sobre el empleo de los buques mediterráneos en aguas atlánticas ni con las conclusiones que, en el mismo sentido, parecen desprenderse a posteriori de su intervención en la jornada de Inglaterra.

Ciertamente, galeras y galeazas eran buques diseñados para su empleo en las condiciones de mar y tiempos reinantes en el Mediterráneo. Y, ciertamente también, las galeras resultaron rápidamente excluidas de la expedición, sin llegar a avistar siquiera las costas británicas. Es cierto, por último, que las galeazas demostraron disfunciones en su diseño, centradas en el timón, que afectaron a su marcha.

A pesar de todo ello, creemos que galeras y galeazas tenían un más que adecuado encaje en la composición de la armada. Ante todo, hemos de recordar que participaron en forma ventajosa en la batalla y conquista de la isla Tercera en 1583. Se trataba, pues, de buques que ya habían realizado navegaciones atlánticas de importancia, al igual que las habían hecho las galeras – y, al menos, una galeaza– destacadas a América como defensa de aquellas aguas y protección ante la incursión de Drake. Quizá no fueran los buques

ideales para las navegaciones de altura en el océano, pero habían demostrado su adaptabilidad a este. La gran tormenta de finales de julio –excepcional para estas fechas en esas aguas– constituyó un factor sobrevenido de la mayor importancia.

En segundo lugar, por lo que a las galeazas se refiere, estas demostraron su utilidad, como hemos visto, en las diferentes ocasiones en que sus servicios fueron requeridos en las distintas situaciones tácticas. Su potencia de fuego y su relativa independencia del viento hacía de ellas un instrumento indispensable. Y aun podrían haber prestado un servicio mucho mayor de haber estado dotadas con el número de remeros que requería su tamaño y, sobre todo, si hubieran ido acompañadas de su complemento indispensable para suplir su escasa capacidad de movimiento: las galeras. Sabemos, en efecto, que precisaron de ellas para ocupar su puesto en la línea de combate de Lepanto; y conocemos también que Santa Cruz consideraba indispensable contar con dos galeras por galeaza.

En cuanto a las galeras por sí mismas, además de su apoyo a las galeazas, constituían un elemento fundamental de la armada en funciones de remolque de buques averiados, de ordenación y apoyo de la línea de combate, de exploración, de transmisión de órdenes, de desconcierto del enemigo amagando ataques a las costas y, por último, de sostén en las previstas operaciones de desembarco, como habían hecho brillantísimamente en las Azores en 1583, pues no podemos olvidar que el objetivo final de la armada era el desembarco en las costas inglesas, y que este no se habría de hacer sin oposición.

Naturalmente que todo ello partía del supuesto de que hubieran podido mantener su puesto en la armada y no hubiesen tenido que retirarse por temporal, pero ello –ya lo hemos dicho– parece más consecuencia de su vejez y malas condiciones estructurales que de la inadecuación del tipo a las misiones propuestas. El problema venía de antes, pues la larguísima preparación de la armada había dado tiempo sobrado –como había pedido Santa Cruz– para construir en Barcelona otras unidades que hubieran estado en perfectas condiciones.

El hecho de que, además, la fuerza de los temporales resultara excesiva para esta clase de buques, con independencia de su estado, debe considerarse un factor de riesgo, siempre presente en las operaciones navales, que no debía enturbiar la decisión de emplear estas embarcaciones. La propia excepcionalidad de los temporales los hacía inesperados en esas fechas, lo que abunda en la misma conclusión.

Por último, lo que nos induce fundamentalmente a admitir el acierto de su inclusión en la armada es su decidida defensa por Santa Cruz, quien conocía como nadie las limitaciones y potencialidades de estas dos clases de buque y la conveniencia de su empleo. Que, en esas condiciones, se escatimara el número de galeras resulta incomprensible. Y todavía lo es más si recordamos que el rey pretendía aumentar el número de galeazas –seis si hubiera sido posible–, lo cual contrasta con que al propio tiempo negara las necesarias galeras complementarias. La galeaza-galera constituía una unidad táctica indisoluble, y esto no parece haber sido comprendido por Felipe II. Finalmente, es

de justicia comprender la preocupación del rey de no dejar enteramente desguarnecido el Mediterráneo frente a la siempre latente amenaza turca. En fin, como siempre, se trataba de una cuestión de prioridades.

Post armada

El fracaso de 1588 no significó el abandono del propósito de Felipe II de invadir Inglaterra pues, de inmediato, se emprendieron las acciones necesarias para reconstruir la armada con el mismo objetivo; mucho menos supuso el fin de la presencia de galeras y galeazas en las aguas atlánticas, lo que no deja de ser un reconocimiento de su valía en ese medio.

A este fin, lo primero era eliminar los defectos técnicos que pudieran afectar a su empleo. Así, las galeazas, que habían demostrado debilidad en el timón, fueron objeto de un estudio ordenado por el rey: «Que procure darles el remedio que conviene, de manera que cese el daño que han tenido por lo pasado, en todo lo que fuere menester dársele». El estudio fue probablemente realizado por Cristóbal de Barros, quien propuso modificar la sujeción del timón en la forma que se ilustra en la figura de la página siguiente³⁷. El rey ordenó que la modificación pasara a informe «de D. Alonso Bazán y de don Bernardino de Avellaneda para que lo vean; y siendo así que será a propósito lo pongan en ejecución y avisen». No hay constancia de informes contrarios, y es de suponer que la obra se ejecutara, pues llevaba explícita la orden real para ello. Lo que es evidente es que habría de suponer un reforzamiento notable en la sujeción de los timones.

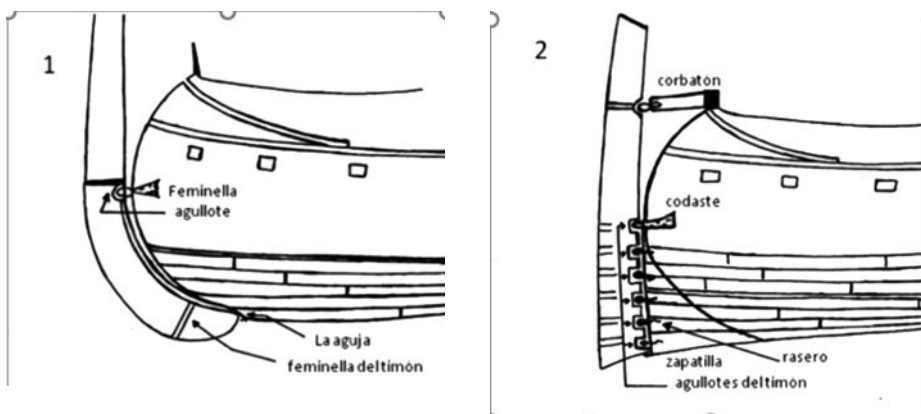
En cuanto a las galeras, tenemos noticia de modificaciones de diseño tendentes a reforzarlas y a darles mayor aguante de mar; así se desprende de una comunicación enviada al *dux* y al Senado de Venecia por su embajador en Madrid, Hierónimo Lippomano, el 29 de febrero de 1588: «S.M. ha ordenado que se fabriquen en Lisboa 20 galeras aprestadas para navegar por mares ingleses; deberán ser más cortas y altas que las de ahora y ya está preparada la madera»³⁸.

La noticia parece fundada, dada la notable exactitud de los informes de esta embajada; está, además, parcialmente confirmada por otros documentos españoles de la época. En efecto, según un reciente estudio³⁹, en el verano de 1589 llegó a Lisboa don Francisco Coloma para impulsar el buen estado de las galeras, el cual encontró las existentes «bastante deshechas», por lo que proponía la construcción de nuevas unidades en Lisboa, aprovechando las maderas del

(37) AGS, GA, legs. 245-13 y 347, docs 4 y 4, y MPyD 14, 089, reproducidos en *La batalla del Mar Océano* IV-4, p. 13.

(38) *La batalla del Mar Océano* IV-4, doc. 6559.

(39) TRÁPAGA MONCHET, Koldo: «Las armadas en el reino de Portugal en los reinados de los Felipes (1580-1640)», en G.^a FERNÁNDEZ, Máximo (ed.): *Familia, cultura material y formas de poder en la España moderna. III Encuentro de Jóvenes Investigadores en España Moderna*, Fundación Española de Historia Moderna, Valladolid, 2015, pp. 843ss.



Modificación de los timones de las galeazas propuesta por Cristóbal de Barros

reino así como la existencia de un buen constructor, el maestro Bartolomé, a quien calificaba como «el mejor oficial que hay ahora de este menester porque es tan afortunado en fabricar galeras que todas las que el ha hecho han salido tan buenas como es notorio». Acordado el precio (2.900 ducados por buque), en diciembre de 1590 se ordenó la fábrica de dos unidades que construiría Sebastián Tenudo en Seixal, municipio próximo a Lisboa, y de las que la primera debería estar terminada antes de fin de mayo de 1591. Sobre su diseño, Coloma, refiriéndose al contrato suscrito con el fabricante, informaba al rey, en carta de 28 de diciembre, de que «queda entendido, porque conviene, que estas galeras se fabriquen de la traza y medidas que de el Maestre mayor Bartolomé Jordán que allí hizo otras embarcaciones a propósito para navegar en los mares de Poniente; le ordené [al constructor] que de la dicha traza y medida y conforme a ellas se hagan estas dos galeras»⁴⁰.

Parece evidente que estas galeras de nuevo diseño de que nos habla Coloma, aptas para los mares de Poniente, es decir, el Atlántico, son las que mencionaba el embajador veneciano. Nada sabemos de su diseño específico, lo que constituye una más de las grandes lagunas de nuestro conocimiento sobre los aspectos técnicos de las galeras de la época⁴¹. Solo poniendo en relación ambas noticias, y dándolas por válidas, podemos intuir que eran más cortas y con obras muertas superiores a las de las galeras tradicionales, con el objeto de dar a los cascos mayor resistencia y protección contra las olas. De ser así, lo

(40) AGS, GyM, leg. 291, doc. 31, cit. por TRÁPAGA MONCHET, ob. cit.

(41) A pesar de los grandes avances que han representado las obras de Olesa Muñido, Fondevila y otros, las galeras –y aún más las galeazas– continúan siendo una de las asignaturas pendientes en la historia de la construcción naval española y un reto para los investigadores futuros.

que parece muy probable, ello sería a costa de la velocidad, no solo por la modificación de la relación eslora:manga, sino también por su necesario mayor calado y la disminución del número de remeros al acortarse la cámara de boga.

Tampoco existe constancia de que se construyeran las 20 galeras de nuevo diseño que mencionaba el embajador; más bien las noticias sobre construcción de galeras en esos años lo desmienten.

En cuanto al empleo de galeazas y galeras después de 1588, existen datos fehacientes. Así, sabemos que en 1590 estaban ya dispuestas e incorporadas a la armada las dos galeazas napolitanas que no habían participado en la campaña de 1588 por no estar terminada su construcción.

En septiembre de 1590, la flota de Sancho Pardo Osorio, con 7 naos, 4 galeazas, 3 galeras y 27 pataches y zabras, más 1.812 hombres de mar y 4.578 de guerra, zarpa con instrucción de dejar en Blavet las tropas al mando de don Juan del Águila, así como las 4 galeazas, 3 galeras y algunos buques ligeros al mando del napolitano Peruchio Morán, y cumplido que sea, volver a España⁴². Las cuatro galeazas eran nuestras conocidas *Napolitana* y *Zúñiga*, ya reparadas, y las dos nuevas, llamadas *Capitana* y *Bazana*; las tres galeras eran las antiguas *Princesa* y la *Diana*, y la nueva galera real *Bazana*.

Las galeazas desempeñaron un brillante papel, apoyando con su artillería la captura del puerto de Blavet, que pasó a convertirse en la base de las fuerzas españolas de la zona una vez fortificado y reforzado con piezas gruesas de artillería cedidas por las propias galeazas. Otras piezas de estas contribuyeron también a la toma del castillo de Hennebont, en cuyas murallas abrieron brecha. Cumplida su función, volvieron a España en 1591, junto con las tres galeras citadas, siendo estas últimas sustituidas por otras cuatro al mando de don Diego Brochero. Por desgracia, en el viaje de vuelta se perdieron la *Zúñiga* y la *Napolitana*.

En 1594, Pedro López de Soto, veedor de la armada, constructor naval y posible autor del *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés*⁴³, proponía al rey unos nuevos buques para la Armada del Mar Océano, entre los que se incluían 20 galeazas de nuevo diseño y solo 250 toneladas.

En 1595, fragatas españolas operaban desde las costas francesas de Bretaña (Blavet), entonces en poder de nuestras armas. Tales fragatas llegaron a efectuar numerosas incursiones en las costas inglesas, como la acaudillada por don Carlos de Amezola en julio de ese año, que desembarcó en Cornwall e incendió los pueblos de Cornwall y Penzance, para capturar a la vuelta 46 buques mercantes holandeses⁴⁴.

(42) FERNÁNDEZ DURO, *Armada española III*, p. 69.

(43) VICENTE MAROTO, M.^a Isabel: «El tratado de arquitectura naval *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés* y su atribución», en GUERREIRO, Inácio, y CONTENTE DOMINGUES, Francisco (coords.): *Fernando Oliveira e o seu tempo. Humanismo e arte de navegar no Renascimento europeu. Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia*.

(44) MNM, Col. Sanz Barutell, art. 4.º, n.º 1242, «Relación de lo sucedido en el viaje que por orden de S.M. ha hecho el Capitán Carlos de Amezola con las cuatro galeras de su cargo en la costa del reino de Inglaterra».

Coetáneamente a estos hechos, Federico Spínola, hermano de Alberto, comprendiendo la conveniencia de atacar el tráfico angloholandés como medio más eficaz de debilitar del enemigo⁴⁵, y advirtiendo la imposibilidad de enviar a aquellas aguas buques de gran porte, por la escasez de fondos en los puertos dominados por las armas reales, propuso destacar a Flandes una escuadra de galeras que pudiera realizar esta función, dados su escaso calado y su independencia del viento.

La exitosa campaña de Amezola de 1595 parecía reforzar esta solución que, tras la demora ocasionada por la muerte de Felipe II, en 1598, se llevó definitivamente a cabo en el siguiente año. Y así, el 28 de agosto 1599 salen de Santander seis galeras –y probablemente dos fragatas de remos–, que arriban felizmente a Flandes el 11 de septiembre. Desde allí inician una devastadora campaña contra el tráfico que motivó que Inglaterra y Holanda adaptaran la inusual decisión de construir sus propias galeras para contrarrestar a las españolas. Inglaterra construyó nada menos que 12 unidades, y Holanda, tres de muy grandes dimensiones, entre ellas la mayor, denominada *Galera Negra de Zeeland*⁴⁶. Las galeras españolas tomaron como base el puerto de La Esclusa, desde donde hostigaron el comercio enemigo.

Por el contrario, en 1601, una escuadra de ocho galeras al mando de Spínola sale de El Puerto de Santa María llevando el tercio de don Juan de Meneses como refuerzo de Flandes. En la costa de Portugal pierde dos galeras, en combate con una escuadra inglesa que atacaba a un buque portugués que regresaba de la India. En octubre llega al canal de la Mancha, donde la esperaban las escuadras inglesa y holandesa. En el combate subsiguiente se hunden las galeras *Lucero* y *San Felipe*; la *Padilla* tiene que refugiarse en Calais; la *San Luis*, en Dunkerque, y las otras dos, en Nieupoort, desde donde, en noches sin viento y navegando a remo, consiguen llegar al puerto de La Esclusa. Una vez más se pone de manifiesto la inferioridad de estos buques, en combate en mar abierto, contra galeones fuertemente artillados.

No fue ello obstáculo para que, el 24 de mayo de 1603, Federico Spínola, reforzado con nuevas unidades, salga de nuevo de La Esclusa con ocho galeras (*Capitana, Patrona, Fama, Española, Ventura, San Juan, S.^a Margarita y Doncella*), que tuvieron un enfrentamiento con los holandeses en el que murió Spínola, con lo que las galeras se retiraron del combate con fuertes pérdidas, si bien inferiores a las del enemigo.

Poco después se perdía La Esclusa y con ella desaparece la Escuadra de Galeras de Flandes.

(45) En aquellos años comienza a imponerse la idea de que es necesario reorientar la guerra de Flandes, dando primacía a los esfuerzos navales frente a los terrestres, tan costosos, lentos y poco fructíferos por la eficacia de la nueva fortificación abaluartada.

(46) GRAY, Randal: «Spinola's Galleys in the Narrow Seas, 1599-1603», *Mariner's Mirror*, núm. 64, 71-83. Para mayor información sobre las galeras inglesas, véanse BENNELL, J.E.G.: «English Oared Vessels of the Sixteenth Century», *ibidem*, núm. 60, 9-26, y GLASGOW JR., Tom: «Oared vessels in the Elizabethan Navy», *ib.*, núm. 52, 71-377.



Combate de 3 de octubre de 1602. Hendrick Cornelisz Vroom (1562-1640)

No fue solo esta circunstancia la que determinó el abandono de las galeras de las aguas del Norte, sino más bien la evolución natural, que iba privando a estos buques del papel protagonista que habían ostentado hasta ese momento. La mejora en el aparejo de los galeones y su potencia artillera mucho mayor estaban dándoles una preponderancia en todos los mares, también en el Mediterráneo, en detrimento de los buques de remo. En el Flandes español, escenario de sus últimos triunfos, se estaba produciendo, además, una circunstancia específica: la aparición de un nuevo buque, la moderna fragata, en parte inspirada en la operativa y en la construcción de las galeras, que estaba llamada a revolucionar la guerra naval y que dejaba poco espacio a sus antecesoras⁴⁷. La crónica falta de galeotes era, sin duda, otro elemento que jugaba en contra de su pervivencia.

Todavía, sin embargo, galeras y galeazas, ambas en número claramente decreciente, estaban llamadas a mantenerse en el Mediterráneo por algún

(47) Sobre el nacimiento en Flandes de la moderna fragata y su relación con los buques de remo españoles, véase G.^o-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *Las fragatas de vela de la Armada española, 1600-1850 (su evolución técnica)*, 2012, pp. 32ss.

tiempo, cada vez con mayor competencia de los buques redondos. Ya hemos visto anteriormente su pervivencia en Venecia. En España, a principios del siglo XVII, el duque de Osuna, virrey de Nápoles, consideraba que, si se daba el caso, podía hacer frente a las fuerzas coligadas de Venecia y Turquía con 12 galeones, 2 galeazas y 30 galeras de Nápoles, y 2 galeones y 10 galeras de Sicilia, y «aunque los venecianos quisieran unir sus fuerzas con las del turco, no resistirían a semejante escuadra»⁴⁸. Pero tampoco el Mediterráneo escapaba de la marcha de los tiempos.

Y aun este carácter progresivamente residual se sustentó por la existencia de los buques piratas norteafricanos, a los que es preciso combatir con sus propias armas. Por ello, la paulatina sustitución de estas galeras enemigas por los jabeques determina la misma sustitución y la práctica extinción de las galeras en nuestra Armada, salvo el fugaz y anacrónico renacimiento de 1785.

(48) PÉREZ BUSTAMANTE, Ciriaco: «El dominio del Adriático y la política española en los comienzos del siglo XVII», *Revista de la Universidad de Madrid*, vol. II, núm. 5, 1953, 57-80, p. 76.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

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

IMPORTE ANUAL (AÑO 2021)

- REVISTA DE HISTORIA NAVAL** (CUATRO NÚMEROS AÑO 2021)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS
- CUADERNOS MONOGRÁFICOS** (DOS NÚMEROS AÑO 2020)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

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

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

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

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

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

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

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

Protección de datos de carácter personal.

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

PERVIVENCIA DEL MUNDO CLÁSICO EN LOS MASCARONES DE PROA DE LA ARMADA ESPAÑOLA. EL CASO DEL *JUAN SEBASTIÁN ELCANO*

M.^a Elena MARTÍNEZ RODRÍGUEZ DE LEMA
Doctora en Filología Clásica
Recibido: 10/05/2021 Aceptado: 12/07/2021

Resumen

El presente artículo se propone el estudio del origen, la evolución y la descripción de la decoración de la proa en las embarcaciones desde la antigüedad, y de cómo esta herencia primigenia fue recogida por la cultura grecorromana y repercutió en las embarcaciones de la Armada española, citando algunos de los ejemplos más representativos y centrándose en el mascarón de proa del buque insignia español, el *Juan Sebastián Elcano*.

Palabras clave: navegación, mascarón de proa, Neptuno, Diana, Minerva, Hispania, historia del arte, literatura clásica, Elcano.

Abstract

This article proposes the study of the origin, evolution and description of the decoration of the bow on ships since antiquity; how this primary heritage

was picked up by the Greco-Roman culture and had an impact on the ships of the Spanish Navy, citing some representative examples and focusing on the figurehead of the Spanish flagship the Juan Sebastián de Elcano.

Keywords: navigation, figurehead, Neptune, Diana, Minerva, Hispania, Art History, Classical Literature.

El hombre antiguo ante las fuerzas de la naturaleza

LA concepción de divinidad en el hombre antiguo parte del deseo de comprender las fuerzas de la naturaleza que no logra dominar: el agua, la tierra, el aire, la lluvia, el sol, etc., es decir, la *physis*, como dirían los griegos, o sea, la naturaleza, de la que dependía para subsistir, así como el miedo, la violencia, la fortuna, la paz, el destino, la muerte, el genio y las características humanas inmateriales. Ese hombre primitivo solo poseía sus propios ojos para comprender el universo que le rodeaba, y la única explicación que encontraba pasaba por convertir esos seres en entidades superiores a él. Así surge el concepto de *divinidad*, que fue calando y transmitiéndose, primero oralmente y luego literariamente, pero también a través de las artes figurativas. En principio, la imagen de estos entes superiores era abstracta y amorfa, lo que llevó a la conclusión, como puso Aristóteles en boca de Tales de Mileto, de que «todas las cosas están llenas de dioses» (Aristóteles, *De anima* A 5, 411 a 7). Luego, conformándolos a su imagen y semejanza, con el paso de los siglos –y de los milenios– la mente humana aplica formas antropomórficas a esas divinidades abstractas, quedando el naturalismo, el politeísmo y el antropomorfismo como base de la religiosidad grecolatina, lista para que de nuevo el tiempo creara el mito y las leyendas de cada una de ellas (Aristóteles, *Política*, 1, 1, 125b, 24-29).

Homero, en la *Ilíada* y la *Odisea*, nos presenta unos dioses inmortales que viven en el Olimpo, comen ambrosía y beben néctar, pero sienten y padecen igual que los seres humanos, con sus mismos vicios y virtudes, manejando a voluntad y caprichosamente sus destinos.

Cuando el hombre antiguo acometía una empresa de navegación, asumía un alto riesgo de perder la vida en el intento. Por ello, nuestros antepasados encomendaban sus viajes, sus hazañas y sus vidas a los dioses. Navegar al estrecho de Gibraltar desde el Mediterráneo oriental significaba llegar al límite del mundo conocido, motivo por el cual, según la leyenda, Hércules grabó en él las palabras *Non plus ultra*. En este punto geográfico se abría el desconocido reino de Océano, divinidad que gobernaba en ese inmenso mar circular exterior, en forma de anillo, que rodeaba la tierra hasta el mismo borde del abismo. Era un mundo peligroso, lleno de criaturas asombrosas y monstruos marinos. Océano era uno de los titanes, hijo de Gea y Urano, es decir, nació de la unión nada menos que de la Tierra y el Cielo. En los primeros tiempos era una divinidad bien diferenciada del Poseidón de los

griegos (Neptuno para los romanos). Tanto Océano como Poseidón eran dioses de las aguas. Pero a este, hijo de Rea y Cronos, en el reparto del gobierno del mundo le tocaron las aguas y mares interiores, mientras que a sus hermanos Zeus y Hades les correspondieron el cielo y el mundo de ultratumba, respectivamente. Las dos divinidades marinas aparecen bien diferenciadas ya en la *Teogonía* de Hesíodo (segunda mitad s. VIII-primer mitad s. VII a.C.)¹.

La decoración de la proa en la evolución histórica de la construcción naval mediterránea. De la nave de Esciros a la galera real

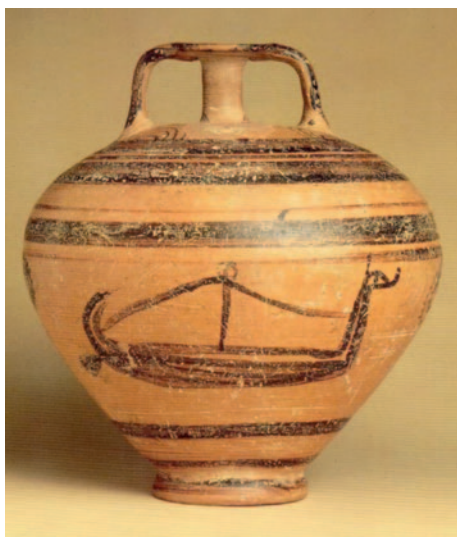
Dentro del ámbito del Mediterráneo, hace más de 5.000 años los egipcios ya empezaron a construir diferentes tipos de embarcaciones para desplazarse por el Nilo con grandes grupos de personas y para el transporte de mercancías. Colocaban en la proa de sus barcos la flor de loto, emblema nacional. Más adelante, la navegación adquirió una especial importancia con los fenicios, que antes de finalizar el segundo milenio a.C. cruzaron el Mediterráneo, enviando sus embarcaciones desde la ciudad de Tiro hasta el extremo occidental, en busca de metales, y fundaron la ciudad de Gadir. Aquellas embarcaciones de madera, movidas a vela y a remo, carecían de la seguridad y de la tecnología de las actuales. Esos hombres, antes de hacerse a la mar, realizaban sacrificios y ofrendas a sus dioses, para conseguir un feliz regreso. Los griegos adornaban sus barcos con imágenes de dioses pero sobre todo de diosas, ya que la palabra griega *naus*, «barco», es de género femenino, lo mismo que la latina *navis*, aunque los romanos a veces colocaban figuras de animales como el cocodrilo.

Las diferentes culturas mediterráneas de la antigüedad construyeron embarcaciones de propulsión a vela, a remo, o mixtas, que eran las de mayor tamaño y las que realizaban travesías más largas. Estas aparecen ya a principios del segundo milenio a.C. en la civilización minoica, surgida en la isla de Creta, que controlaba la mayoría del tráfico marítimo que se daba en este momento en el Egeo y en gran parte del Mediterráneo oriental. La talasocracia cretense va a mantener su hegemonía sobre estas aguas hasta el siglo xv a.C., cuando su flota fue anulada por la micénica (1550-1490 a.C.)².

Además de continuar con la tradición naval anterior, las representaciones de barcos micénicos son el eslabón perfecto con las naves del primer milenio a.C. Una de las mejoras más importantes que se van a producir en este

(1) HESÍODO: *Obras y fragmentos (Teogonía)* (trad., A. Pérez Jiménez y A. Martínez Díez), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000, 5-20, p. 9, y 125-135, p. 17.

(2) Sobre la navegación en el Mediterráneo en el segundo milenio a.C., véase SISTAC MARINA, S.: «La navegación mediterránea en la antigüedad. Arqueología e iconografía» (tesis final de grado dirigida por el doctor Alejandro Martín López), Universidad de Zaragoza, 2013-2014, pp. 17ss.



Jarra de Esciro. (Museo Arqueológico de Esciros)

momento es la aparición en los prototipos navales de una roda elevada, prácticamente vertical, cuya quilla se prolonga formando un tajamar.

De época micénica es el ejemplo de mayor belleza que poseemos sobre este tipo de embarcaciones. Corresponde a una jarra de estribos pintada, hallada en Esciros. En ella se representa una nave de vela, con alta proa, decorada con una cabeza de ave acuática, posiblemente un cisne o ánade.

Otras dos embarcaciones micénicas han podido ser reconstruidas a partir de tres fragmentos de cerámica aparecidos en Phylakopí (Melos). Ambas poseían este tipo de proas verticales, con sendos tajamares y acabadas en un prótomo, es decir, la representación en altorrelieve de un animal real o imaginario, de un monstruo o de una persona³. El prótomo con forma de équido se convertirá con el tiempo en un elemento de decoración tanto de barcos de guerra como de mercantes de distintos tamaños.

Los mercantes micénicos que navegaban por el Mediterráneo con cascos de forma redondeada, que acababan en una roda y en un codaste exvasados, solían llevar sobre la proa un ave en acción de volar –lo que podría hacer referencia al sistema de uso de pájaros como forma de orientación pre-astronómica–, a la vez que un figurón a modo de mascarón⁴.

En torno al 1200 a.C., la invasión de los llamados Pueblos del Mar rompe la estabilidad en el Mediterráneo oriental y llega el ocaso de la sociedad micénica. Tales pueblos poseían una arquitectura naval avanzada y adaptada a las prácticas de la guerra, lo que se puede ver en el desarrollo que experimenta en este momento el espolón situado a proa, innovación que va a caracterizar el desarrollo de la guerra naval en el Mediterráneo hasta el final del mundo antiguo. El espolón es una prolongación de la quilla en la proa, que suele estar hecha de madera y recubierta con piezas de metal, cuya función era la de abrir brechas en los cascos de los barcos enemigos por el sistema de la embestida. Para ello se utilizaba la fuerza cinética empleada por la propulsión de los remeros. Tras los Pueblos del Mar y la reorganización de las sociedades en el

(3) *Ibíd.*, pp. 19ss.

(4) LUZÓN, J.M., y COÍN, L.M.: «La navegación pre-astronómica en la antigüedad: utilización de pájaros en la orientación náutica», *Lucentum. Anales de la Universidad de Alicante. Prehistoria, Arqueología e Historia Antigua*, núm. 5, 1986, 65-86.

Próximo Oriente a principio de la Edad del Hierro, se produjeron las innovaciones técnicas en el campo de la arquitectura naval que pasaron a manos de las ciudades fenicias. En esta época en concreto, los enclaves de Tiro y Sidón conocieron un momento de gran prosperidad⁵.

Nuevamente la iconografía naval de esta época arcaica (ss. IX-VII a.C.) nos confirma la presencia de remeros y su colocación dentro de la embarcación. La clasificación naval básica se hace en función del número de remos: *diacóntera* (20 remos), *triacóntera* (30 remos) y *pentecóntera* (50 remos). También se realiza otra clasificación según la disposición de estos en el navío: birreme, trirreme, etc.

Los fenicios disponían de dos tipos de barcos fundamentalmente: los barcos de carga de gran tamaño, conocidos como *gôlah*; y las naves más ligeras y con funciones variables, que pertenecían al tipo *híppos*. Las primeras estaban englobadas dentro de los grandes navíos mercantes y se movían únicamente por una vela cuadrada. Las segundas tomaban su nombre del prótomo en forma de cabeza de caballo que remataba su proa⁶. Este mascarón de proa permitía no solo identificar al navío y su nacionalidad, sino incluso al barco concreto.

Más tarde, gracias a las naves que aparecen pintadas en la cerámica griega de la segunda mitad del siglo VIII a.C. sabemos que solían ser en su mayoría embarcaciones de guerra, con un casco parecido a la estructura de una canoa monóxila, y quilla prolongada en la proa con la forma de un tajamar o espolón. Son representaciones propias del Geométrico, que continúa en el siglo VII hasta el V a.C., siendo un ejemplo claro la del navío de la copa del pintor Exequias de Vulci, del tercer cuarto del siglo VI a.C. La popa de la nave es redondeada hacia el interior, rematada por una cabeza de cisne. En cambio, la proa está elevada de forma completamente vertical y aparece proyectada hacia el exterior, en su parte inferior, en lo que parece un espolón. Este espolón presenta la peculiaridad de que por vez primera aparece decorado como si se tratara de la figura de un animal, frecuentemente un jabalí.

En el siglo VI a.C., la conquista de la ciudad de Tiro –centro neurálgico de la marina fenicia– por el ejército babilonio comandado por Nabucodonosor (573 a.C.) marca el fin del control comercial fenicio en las aguas del Mediterráneo. Esto va a llevar a Cartago a poseer el control de las transacciones comerciales por vía marítima, entrando en competencia con los griegos y los romanos⁷.

Un ejemplo de embarcación púnica es la figura de terracota del yacimiento ibérico del Cerro de las Balsas (Alicante), de entre el siglo IV y el III a.C. En él, como prolongación de la quilla en proa, se halla una estructura decorada

(5) SISTAC MARINA, ob. cit., pp. 22ss.

(6) RUIZ DE ARBULO, J.: «Los navegantes y lo sagrado. El barco de Troya. Nuevos argumentos para una explicación náutica del caballo de madera», en *Arqueologia Nàutica Mediterrànea*, 2009, 535-550, p. 540.

(7) SISTAC MARINA, pp. 24-25.

con ojos almendrados y dientes, rematada con lo que sería un espolón o un pronunciado tajamar⁸.

Los griegos, a partir de finales del siglo VIII a.C., iniciaron un afanoso plan de colonización por todo el Mediterráneo por un motivo de exceso demográfico, pero también con un claro objetivo comercial. Hicieron famosas sus naves de guerras de tres filas de remos o trirremes, que los romanos adoptaron más tarde para su flota.

El período de hegemonía de las trirremes coincidió con el del florecimiento de las ciudades-estado griegas, en especial de Atenas. Con ellas la talasocracia ateniense controló el Mediterráneo oriental en el siglo V a.C. A finales de esta centuria los sicilianos modificaron sus trirremes reforzando la proa, lo que continuó durante toda la época helenística mediante la adhesión de servio-las o pescantes, para colisionar contra la proa del enemigo. Esto permitió a los sicilianos acabar con la escuadra ateniense.

A partir del siglo IV a.C. se inició en el Mediterráneo una carrera armamentística naval durante la cual empezaron a construirse y a desarrollarse unos modelos navales muy diferentes de los anteriores, como las cuadrirremes, quinquerremes, etc. El precursor y principal instigador de este hecho fue Dionisio de Siracusa, quien en el año 399 a.C. comenzó a fabricar navíos de este tipo.

Tras la caída del imperio romano, las técnicas y diseños de las galeras clásicas fueron prácticamente olvidados. A partir del siglo I de nuestra era se idearán soluciones nuevas para problemas antiguos que darán lugar a inventos náuticos novedosos y muy importantes, como la sustitución de la vela cuadrada por la latina. Las galeras seguirán existiendo en el Mediterráneo hasta el siglo XIX, cuando su uso será totalmente innecesario, desde un punto de vista práctico, debido a la aparición de los buques propulsados por vapor⁹.

Desde el Neolítico, e incluso con anterioridad, se utilizaba la observación de los pájaros junto con la navegación de cabotaje. Luego estas técnicas coexistieron con la observación de las estrellas, especialmente para orientarse en alta mar¹⁰.

El estudio en profundidad de la astronomía en relación con la navegación, así como la concepción del mundo en el periodo grecorromano, excede completamente los objetivos de este trabajo. No obstante, diremos que los antiguos griegos fueron los primeros en tratar de comprender cómo y por qué se movían los astros en el cielo, en su intento de dar una explicación a los fenómenos de la naturaleza sin recurrir a causas sobrenaturales. Sus pensadores se enfrentaron a los misterios del universo con unos medios muy rudimentarios. Con todo, gracias a su afán altruista y gratuito de saber por el simple hecho de saber, a su avidez de conocimiento y a su capacidad de observación,

(8) ORTEGA, J.R., y otros: «Una pieza singular: la terracota de una birreme del poblado ibérico del Cerro de las Balsas», *La Albufereta*, núm. 35, Alicante, 2003, 147-157, p. 154.

(9) SISTAC MARINA, pp. 29-30.

(10) PINEDO, J., y ARELLANO, I.: «La navegación en el Mediterráneo. Cartografía», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, núm. 2, 1993, 45-72, p. 49.

usando nada más que las cualidades de la mente humana, consiguieron importantísimos avances y colocaron los cimientos de la ciencia moderna¹¹.

Por otra parte, el mar asumió el papel como vía natural de comunicación en el Mediterráneo desde época arcaica, sobre todo entre las diferentes regiones que, como las griegas, encontraban serias dificultades por tierra por sus condiciones geográficas. En consecuencia, los progresos náuticos fueron continuos y notables, tanto en lo tocante a las técnicas de navegación como en lo relativo a la construcción de puertos.

También con Grecia llegó la primera utilización del barco como arma de guerra, muy especialmente en la batalla de Salamina contra los persas. El barco de guerra, estrecho para avanzar más rápido, debía estar propulsado por remos. Además se le dotó de las armas necesarias para hundir otros navíos, como el espolón de bronce¹².

El poeta griego Apolonio de Rodas (295-215 a.C.), con su obra las *Argonáuticas*, nos ha proporcionado la primera descripción literaria que conocemos de un mascarón de proa. Esta epopeya narra el viaje que Jasón, el hijo del rey Esón, realizó con la nave *Argo* desde Yolco, en la antigua Tesalia griega, hasta el norte de la Cólquide a través de la Propóntide y el Mar Negro, para buscar el vellocino de oro por encargo de su tío Pelias, usurpador del trono de su padre. Jasón construyó su nave con la ayuda de la diosa Atenea y le colocó un madero parlante que trazaba el rumbo e informaba de los peligros y de cómo evitarlos. Estuvo acompañado por un gran número de héroes griegos que, gracias a la ayuda de la princesa Medea, lograron hacerse con el vellocino de oro¹³. Esta obra recoge la herencia de la *Odisea* de Homero, antecesora de la *Eneida* de Virgilio.

Desde la Edad Media, por lo general el mascarón hacía referencia al nombre del barco; por este motivo los navíos de los reinos castellanos y aragoneses colocaban en la parte alta del tajamar figuras de santos, patronos, vírgenes, ángeles, etc., ya que el barco se bautizaba con algún nombre de entre ellos, debido a la alta influencia religiosa de la época. En España, según la zona, la Virgen del Carmen es la patrona por excelencia, pero también la del Rosario o la del Pilar. Cada una de estas advocaciones se muestra muy bien diferenciada en sus representaciones, ya que la primera lleva un escapulario, la segunda, un rosario¹⁴, y la tercera aparece sobre la columna en la que, según la tradición, fue azotado Jesucristo¹⁵. Estas representaciones, vinculadas

(11) Sobre este tema, véanse PÉREZ JIMÉNEZ, A.: *Astronomía y astrología. De los orígenes al Renacimiento*, Ediciones Clásicas, Madrid 1992, y PÉREZ SEDEÑO, E.: *El rumor de las estrellas. Teoría y experiencia en la astronomía griega, Siglo XXI de España*, Madrid, 1986.

(12) ÁLVAREZ ARROYO, G.: «La tecnología en la Antigua Grecia», *Revista de Claseshistoria. Publicación Digital*, núm. 197, 2011, p. 4 (consultada 11 abril 2021).

(13) APOLONIO DE RODAS: *Argonáuticas* (trad., M. Valverde Sánchez), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000.

(14) DÍAZ RODRÍGUEZ, V.: *La Galeona gaditana ayer y hoy*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz, 2006.

(15) LASAGABÁSTER ARRATIBEL, D.: *Historia de la Santa Capilla del Pilar*, ed. del autor [1999], Zaragoza, p. 201.

en su mayoría con sociedades y pueblos marineros, cumplían una función protectora frente a los azotes de la peligrosa mar.

Con la llegada del Renacimiento, el gusto por la cultura clásica se extiende en todos los órdenes socioculturales, y de esta manera aparecerán las figuras de los dioses romanos en los mascarones de proa. Tal es el caso de la galera *La Real*, de tiempos de Felipe II, construida en Barcelona y buque insignia de don Juan de Austria en Lepanto (1571)¹⁶. Entre 1965 y 1971, el carpintero de ribera Manuel González construyó una réplica para el Museo Marítimo de Barcelona con ocasión del cuarto centenario de esta batalla. El casco del barco se construyó en madera de pino del Pirineo; la quilla y las cuadernas, en roble, y los remos eran de madera de plátano.

No poseía un mascarón de proa propiamente dicho, sino un espolón con un mascarón adaptado, cuya función era, en maniobra de ataque, clavar la proa en el barco enemigo y así facilitar el abordaje. Se trataba de una pieza conectada hasta el centro del barco¹⁷. El figurón de proa representaba al dios Neptuno, cabalgando semidesnudo sobre un delfín y alzando su característico tridente, lo que le otorgaba un aspecto amenazante. La pieza se desmontaba antes de emprender el ataque y se volvía a colocar para navegar¹⁸. El tema de esta divinidad marina se volvió a utilizar en el navío *Neptuno*, construido en 1795 y hundido en Trafalgar en 1805.

Hay que tener en cuenta que, a partir del siglo XVIII, las potencias marítimas europeas, en sus buques de guerra y navíos, utilizaban como mascarón de proa la figura de un león rampante coronado. A este respecto, en nuestro país se promulgaron unas reales ordenanzas navales¹⁹ que pretendían unificar la simbología representativa de la corona española. Pero por real orden de 10 de septiembre de 1793²⁰ se dio libertad para volver a tallar los mascarones de proa de los buques de la Armada con figuras alusivas, por lo general, al nombre o alias del barco, como es este el caso.

Como hemos visto, los romanos llamaron Neptuno a Poseidón²¹, y de esta divinidad se conservan representaciones desde muy antiguo, como el Poseidón portando su tridente que aparece en la placa de cerámica corintia procedente de Penteskouphia, fechada entre 550 y 525 a.C. y conservada en el Museo del Louvre. Por tanto, ya desde el siglo VI a.C. se va transmitiendo una representación de esta divinidad con unas características muy concretas. Se la suele representar con un delfín, su atributo, y empuñando un tridente, que le servía

(16) PASTRANA JIMÉNEZ, L.: «El reflejo cultural de las sociedades marítimas europeas en la ornamentación de sus barcos. Mascarones de proa de la Real Armada española durante el siglo XVIII», *RIPARIA*, vol. 4, 2018, p. 201.

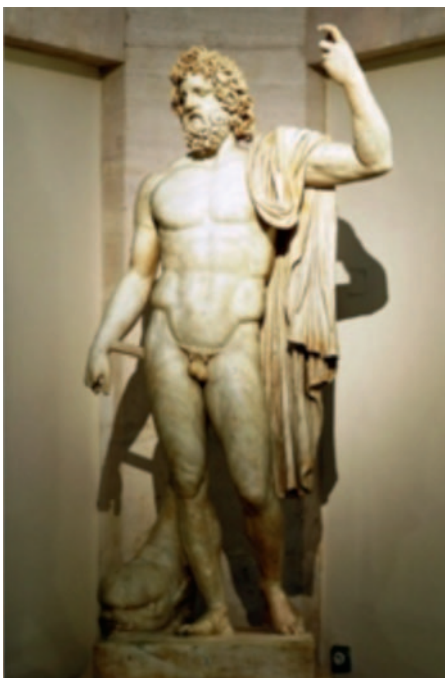
(17) «Barcos de madera en el Museo Marítimo de Barcelona», *Boletín de Información Técnica [del] AITIM*, núm. 221, enero-febrero 2003, 28-33.

(18) PASTRANA JIMÉNEZ, p. 205.

(19) Archivo y Biblioteca del Museo Naval de San Fernando, Cádiz, serie Reales Ordenanzas y Ordenanzas Navales, 1765-1782.

(20) Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, Arsenales, leg. 3708.

(21) HOMERO, *Ilíada* XV, 187-194, pp. 295-296.



Neptuno, h. 135. (Museo del Prado, mármol veteadado)



Reproducción del mascarón de proa del navío *Neptuno*, 1795-1805. (Museo Naval Madrid)

para agitar el mar y estremecer la tierra. Normalmente se le atribuye una complexión fuerte, de atleta, con pecho ancho, músculos tensos y claramente destacados, abundante cabellera y larga barba poco ordenada. La robustez de su cuerpo y la espesura de la cabellera evocan las fuerzas de la naturaleza. En escultura se han conservado sobre todo obras típicamente romanas, creadas a partir de varios modelos y formas estilísticas griegas. En algunas ocasiones, las estatuas llevan también un pequeño delfín sobre la mano derecha extendida²². Sin embargo, no hay que olvidar sus representaciones con sus hijos, los tritones, o con caballos, animal que también se consideraba su atributo.

Más tarde, el mascarón se convierte en una figura decorativa, generalmente tallada en madera ornamentada o pintada que llevaban antiguamente los buques en la parte alta del tajamar, según la jerarquía de la embarcación a que engalanaba. Su uso fue muy generalizado entre los siglos XVI y XIX en los galeones que surcaron los mares junto con otras embarcaciones de muy diversa tipología.

(22) Texto extractado de SCHRÖDER, S.F.: *Catálogo de la escultura clásica*, Museo Nacional del Prado, 2004, pp. 417-421.

La aparición del vapor como energía propulsora señalará el declive del mascarón, declive que se hizo más patente cuando la madera pasó a ser sustituida por el hierro, el acero o la fibra como material de construcción de los barcos²³.

Por tanto, y terminando este breve repaso histórico sobre la evolución de la construcción naval mediterránea, en el que nos hemos centrado especialmente en la decoración de la proa, podemos afirmar que el afán de intercambio comercial, o de colonización y conquista de territorios desconocidos, impulsó al hombre antiguo a realizar travesías cada vez más largas. Sin embargo, el desconocimiento geomorfológico hizo que durante mucho tiempo se considerara que la Tierra era plana y rodeada de un río circular llamado Océano, donde reinaba el dios del mismo nombre y habitaban criaturas monstruosas. Esa corriente de agua era de una gran anchura y una orilla limitaba con la tierra, pero tras la otra orilla solo existía el abismo. Se trataba de la concepción de Anaximandro, que recogió Hecateo de Mileto a finales del siglo VI a.C. y que se mantuvo vigente durante siglos.

Como conclusión de este apartado, diremos que la inseguridad que aquellos antiguos marineros sentían frente a los peligros del mar en las largas travesías les hizo colocar en la proa de sus embarcaciones una imagen protectora, de carácter puramente apotropaico, que les concediera buenos augurios y se enfrentara a los peligros del mar, proporcionándoles buena suerte. Esa imagen, además, cumplía en la nave una función identificativa de su procedencia, para diferenciarla de las demás. En las naves de guerra tenía un carácter ofensivo para amedrentar e intimidar al enemigo²⁴.

El resurgir del gusto por el arte grecolatino. La época de la Ilustración y el neoclasicismo. El *Santísima Trinidad*, la *Diana* y el *San Telmo*

Tras el Barroco vendrá la Ilustración, un movimiento cultural e intelectual principalmente europeo que, aunque hunde sus raíces en el siglo XVII, no alcanzó su desarrollo hasta mediados del siglo XVIII y se prolongó hasta principios del XIX. Inspiró profundos cambios culturales y sociales, entre ellos la Revolución francesa. Su objetivo era disipar las tinieblas de la ignorancia de la humanidad mediante las luces del conocimiento y la razón²⁵.

En su seno se gestó el arte neoclásico, que floreció a finales del siglo XVIII y principios del XIX. El punto de partida fueron los descubrimientos de Herculano (1738) y Pompeya (1748), los cuales provocaron un aluvión de publica-

(23) PASTRANA JIMÉNEZ, p. 208.

(24) *Ibidem*, p. 200.

(25) La bibliografía sobre el pensamiento ilustrado y su desarrollo es muy abundante. En este caso recomendamos la obra del lingüista, filósofo e historiador TODOROV, Tz.: *El espíritu de la Ilustración* (trad. del francés de Noemí Sobregués), Galaxia Gutenberg, Barcelona, 2014, y SÁNCHEZ BLANCO, F.: *La Ilustración en España*, Akal, Madrid, 1997.

ciones que consiguieron poner de moda el gusto por el arte clásico griego y romano²⁶.

En España, el movimiento ilustrado, y con él el arte neoclásico, entró de la mano de la monarquía borbónica, especialmente con Carlos III, aunque con cierto retraso, dado lo anclado que estaba el Barroco, como modelo de arte contrarreformista, en nuestro país.

El mascarón de proa llega a la modernidad como una escultura normalmente de madera, situada en el beque de los galeones, en el tajamar de los navíos y fragatas, en el espolón de las galeras, en lo alto del caperol de las embarcaciones menores, o bajo el bauprés de los barcos más modernos. Ya estaba afianzada la leyenda de que la función de esta expresión del arte marino era proteger el barco y sus tripulantes, pues representaba algún santo, animal o deidad marina, y posteriormente, en el siglo XVIII, incorporó también figuras femeninas. Solo visitando los diferentes museos navales españoles se puede apreciar que las figuras de mujer talladas en los barcos son bastante frecuentes, bien representando a una diosa, bien a una ninfa, una nereida o una sirena clásica. Pero, como ya se ha visto, también podemos ver la representación de Neptuno, dios romano del mar, con barba abundante, sosteniendo un tridente.

Una excepción fue sin duda el *Nuestra Señora de la Santísima Trinidad*, navío de cuatro puentes y 136 cañones, botado en La Habana, al que apodaban «el Escorial de los Mares» por ser el mejor armado y el mayor del mundo. Este coloso de madera, alumbrado en 1769 en los astilleros de Cuba tras dos años de trabajo y 40.000 ducados, fue el buque insignia de la España de finales del XVIII y principios del XIX. Por sus cubiertas pasaron todo tipo de capitanes, y la riqueza de sus interiores no tenía parangón. Parecía imposible que pudiera ser hundido. Sin embargo, en 1805 se fue a pique tras haber sufrido severos daños en la batalla de Trafalgar, después de haber luchado contra siete navíos ingleses a la vez. Aquel día, sobre su cubierta fallecieron aproximadamente 200 marinos, cantidad ingente para los combates de la época. No obstante, la masacre no impidió que el capitán de este navío, Francisco Javier de Uriarte y Borja, y el jefe de escuadra española, Baltasar Hidalgo de Cisneros, se enfrentaran hasta la extenuación a sus enemigos²⁷.

Este gigante del mar tuvo como mascarón la figura del arcángel san Miguel, tocado con casco y portando una espada y un escudo. Esta fue la razón de que, una vez que aparecieron sus planos en Estados Unidos, en el NARA (National Archives and Record Administration) College Park of Maryland, y en el Archivo Central de la Marina de la Federación Rusa en San

(26) CHUECA GOITIA, F.: *Historia de la arquitectura occidental. Neoclacisismo*, Dossat, 2005.

(27) VILLATORA, M.P.: «El desastre olvidado del Escorial de los mares: el coloso español que aterraba a los ingleses», *Abc Historia*, 17/07/2020 (https://www.abc.es/historia/abci-desastre-olvidado-escorial-mares-coloso-espanol-aterraba-ingleses-202007160644_noticia.html, consultado 10 de abril 2021).

Petersburgo, se pensara que su mascarón representaba al dios romano Marte y no al arcángel²⁸.

El nombre de Miguel, etimológicamente, viene del hebreo *mika'el* y significa «¿quién como Él?», grito de este arcángel en defensa de Dios en repuesta al de Lucifer «¿Quién como yo?» cuando se enfrentó al ángel rebelde. En consecuencia, Miguel fue tenido por el general principal de los ejércitos celestiales, que volverá a vencer al demonio el día del fin del mundo (Apocalipsis 12, 7). Por este motivo es considerado un santo caballero que lucha en favor de la doctrina divina. En este sentido se asimila a otros dioses de carácter guerrero, como Ares para los griegos, asimilado a Marte por los romanos²⁹. En los albores del cristianismo, y después del concilio de Nicea, con la cultura clásica todavía latente, cuando el monoteísmo cristiano tiene que empezar a llenar con santos, vírgenes y patronos el vacío dejado por el politeísmo clásico, en torno a san Miguel empieza a fraguarse un culto eminentemente militar, y muy pronto su figura comienza a asumir, *grosso modo*, las funciones de los dioses Mercurio y Marte. En el siglo V se le dedica un templo en Perugia³⁰. Su condición de arcángel le permitía, como a Mercurio, desplazarse volando desde el cielo a la tierra, comunicando a los hombres con el mundo celestial. Pero además el santo viene representado pisando al demonio –Lucifer–, a la manera clásica, como un joven semidesnudo, vestido de forma parecida al dios Marte, con la indumentaria castrense de época romana, incluida la falda de cuero típica de la terna militar clásica. Llevaba sobre la cabeza un pequeño casco con un penacho de cortas plumas³¹. De todas formas, en las diferentes representaciones de este arcángel a lo largo del tiempo se palpa una preocupación por dar a su imagen una impronta de héroe de la antigüedad clásica –de ahí que vista el atuendo militar romano, con su enemigo a los pies–, si bien prescindiendo del desnudo, tan frecuente en las representaciones grecorromanas, ya que la moral cristiana lo censuraba³².

Por tanto, en el caso del mascarón de proa del *Santísima Trinidad* es lógico que se dudara entre si representaba al dios Marte o al arcángel san Miguel, pues los atributos de este se basaban en los de aquel, por más que en este caso está muy claro, porque al dios romano de la guerra no suele representarse alado.

La fragata *Diana* fue botada el 10 de marzo de 1792 y estuvo en servicio hasta 1833. Construida en Mahón (Menorca), se botó bajo la advocación de santa Ana, por lo que posteriormente tomaría el nombre de esta. También se le cambió el mascarón original por el león rampante. Aquel representaba una

(28) PASTRANA JIMÉNEZ, p. 197.

(29) LORITE CRUZ, P.J.: «Iconografía de San Miguel en la diócesis de Baeza-Jaén» (tesis doctoral dirigida por P.A. Galea Andreu y M.Á. León Coloma), 2010, pp. 27ss.

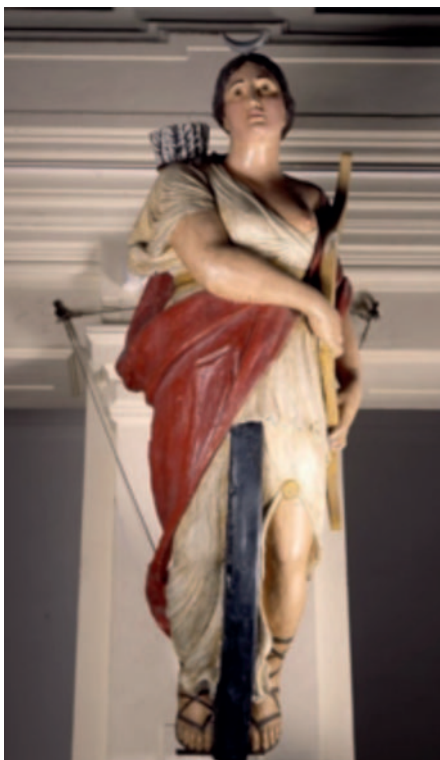
(30) CARDINI, F.: «L'arcangelo Michele nell'Europa occidentale» (<https://ontanomagico.altervista.org/09mArcangelo.pdf>, consulta 10 de abril 2021).

(31) LORITE CRUZ, p. 424.

(32) *Ibidem*, p. 438.



Diana de Versalles. Copia romana de original griego atribuido a Leocares. (Museo del Louvre)



Reproducción del mascarón de proa de la fragata *Diana* (MNM)

preciosa diosa Diana cazadora tallada en marfil, material muy inusual, pues lo más frecuente era que este tipo de tallas se realizara en madera de pino o de roble, por ser las más adecuadas para soportar la batida del mar, los vientos y las tempestades, que luego se protegían con varias capas de pintura³³. Actualmente se conserva una réplica de este mascarón en el Museo Naval de Madrid, en la que se puede apreciar a esta diosa, hija de Júpiter y Leto, hermana gemela de Apolo, a quien los griegos llamaban Artemisa³⁴.

Diana, emblema de la castidad, era la diosa virgen protectora de los bosques, los animales, la naturaleza y la juventud. Como protectora de los animales, Homero la llama «soberana de las fieras»³⁵. Suele ir acompañada de un cervatillo y llevando siempre su arco, las flechas y un carcaj, elementos

(33) PASTRANA JIMÉNEZ, p. 205.

(34) HESÍODO, *Teogonía* 919, p. 50.

(35) HOMERO, *Iliada* XXI, 470, p. 431.

que la hacen inconfundible, tal y como la describen las diferentes fuentes literarias grecolatinas y toda la historia del arte.

El poeta griego Calímaco de Cirene (310-240 a.C.) cuenta cómo Artemisa pasó su niñez buscando lo necesario para ser una cazadora, y cómo obtuvo el arco y las flechas en la isla de Lipara, donde trabajaban Hefesto y los Cíclopes³⁶.

Para comprender la relación simbólica de esta divinidad grecolatina con una fragata de siglo XVIII, debemos establecer el origen de la palabra «fragata», la cual se piensa que viene del italiano *fregata*, de origen incierto. Habiendo sido la fragata hasta el siglo XVII una chalupa ligera, remolcada comúnmente por navíos mayores, es posible que su nombre provenga de su uso en los naufragios, por abreviación de *naufregata*³⁷. En la época de la vela se usaba para proteger el tráfico mercante ultramarino ya que, debido a su velocidad, era muy útil en la lucha contra los corsarios. Hoy día, el Diccionario de la Real Academia Española la define como «buque de guerra para misiones de patrulla y escolta dotado de armas antisubmarinas, antiaéreas y de superficie».

El simbolismo de este mascarón, en una embarcación de este tipo, muy bien pudiera tener relación con que en la antigüedad clásica el arco tensado se vinculaba con la fuerza vital, y la flecha, con la velocidad. A diferencia del resto de las armas, la flecha golpea desde lejos y llega de repente, con tanta celeridad que el tiempo parece detenerse. El arquero puede herir desde una emboscada, con precisión o aleatoriamente. Las cualidades de gran alcance, rapidez relampagueante, invisibilidad y azar convertían al arco y la flecha no solo en un arma temible, sino también en el principal símbolo de la justicia divina. Así, Homero atribuía la muerte inesperada de un hombre a las flechas de Apolo, y la de una mujer, a las de Artemisa³⁸. Mitológicamente se explica en razón de que Níobe, reina de Tebas y esposa de Anfión, alardeó de su superioridad sobre Leto porque había alumbrado siete hijos y siete hijas, mientras que aquella había tenido solo uno de cada sexo. Cuando los hermanos divinos oyeron esta impiedad, Apolo mató a sus hijos mientras practicaban atletismo, y Artemisa hizo lo propio con sus hijas, usando ambos flechas envenenadas³⁹.

Sin embargo, a pesar de que adornar la proa de las embarcaciones españolas con figurones representativos de divinidades grecolatinas era ya una

(36) CALÍMACO: *Himnos, epigramas y fragmentos* (trad., L.A de Cuenca y Prado y M. Brioso Sánchez), Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 1980, «Himno a Artemisa», pp. 49-61.

(37) COROMINAS, J.: *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*, Gredos, Madrid, 2003, p. 280.

(38) LONGMAN III, T.; WILHOIRT, J.C., y RYNKEN, L. (eds.): *Gran diccionario enciclopédico de imágenes y símbolos de la Biblia*, CLIE, Barcelona, 2015.

(39) HOMERO: *Ilíada* XV, 187-194, p. 296, XXIV, 603, p. 500; APOLODORO: *Biblioteca* (trad., M. Rodríguez de Sepúlveda), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2002, III, 5.6, pp. 108ss., y OVIDIO, *Metamorfosis* (trad., A. Pérez Vega), Bruguera, Barcelona, 1983, VI, 146, p. 108.

costumbre bastante extendida, el *San Telmo* fue una excepción. Este navío, construido por Romero Landa y botado el 20 de junio de 1788, desapareció en el cabo de Hornos, en septiembre de 1819, con una dotación de 644 marineros, soldados e infantes de marina. En 1819, Fernando VII decide enviar una división naval de refuerzo con destino al apostadero de El Callao, en un intento de restaurar el poder naval español en el Mar del Sur. El convoy, integrado por cuatro buques y 1.400 hombres, partió de Cádiz el 11 de mayo de 1819. A finales de agosto llega al Mar de Hoces, donde se tropieza con una serie de fuertes temporales, típicos de aquellas latitudes, que le impiden adentrarse en el cabo de Hornos y lo obligan a derivar hacia el sur. El tiempo empeora y los buques acaban separándose. El *San Telmo* es visto por última vez, en mitad de un fuerte temporal, el 2 de septiembre, alejándose hacia el sur con graves averías en el timón. Cuando se confirma la desaparición del buque, el capitán de navío británico William Smith, al mando del bergantín *Williams*, realiza numerosos viajes al continente antártico. En el cuarto de ellos, en la costa norte de la isla Livingston localiza los restos de un naufragio que identifica como de un navío español gracias al característico león rampante que los navíos de guerra de la corona española lucían en la proa⁴⁰.

El conflicto del mascarón de proa del *Juan Sebastián Elcano*. Un debate cuasi centenario

Ríos de tinta han corrido a propósito de la identificación de la figura que representa el mascarón de proa del buque escuela de la Armada española. Una parte de los estudiosos se inclinan por Minerva, diosa de la sabiduría, las artes y la guerra en la mitología grecolatina, y otros defienden que representa a Hispania, alegoría de España de la época romana en adelante. El debate está muy polarizado, y ninguna de ambas posturas se aviene a una conciliación, si bien la balanza de la polémica se inclina hacia los que defienden que representa a Hispania, pues la figura luce atuendo clásico y va tocada con corona mural sobre corona de laurel, portando bajo sus rodillas el escudo de Castilla y León cubierto con la corona real española.

Sin embargo, hace unos años se publicó un artículo sobre el citado mascarón⁴¹, sustentado en una documentación profusa y pormenorizada como nunca. El trabajo, tras recoger las diversas teorías formuladas acerca de cuál era la imagen representada en el mismo, si Hispania o Minerva, y documentar concienzudamente todas las etapas del proceso de construcción, establece inequívocamente la autoría del mascarón, señalando al profesor de la Escuela de Artes y Oficios de Bilbao Federico Sáenz Venturini, gran amigo de Horacio

(40) <https://www.todoababor.es/listado/navio-santelmo.htm>, consultada 25 de abril de 2021.

(41) DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «El mascarón original del *Juan Sebastián de Elcano*. Punto y final a un debate», *Revista General de Marina*, t. 260, abril 2011, 385-400.



F. Sáenz Venturini: Cabeza original del mascarón de proa del *Juan Sebastián Elcano*, 1927. Desaparecida en los años cincuenta. Apréciase la corona mural sobre la de laurel. Museo Naval S. Fernando (MNSF)



El mascarón de proa del *Juan Sebastián Elcano* con la cabeza de sustitución, obra de Francisco Bautista Muñoz, 1980 aproximadamente (MNSF)

Echevarrieta Maruri, propietario de los Astilleros de Cádiz, al que se le asignó un contrato para transformar el viejo velero italiano *Augustella* en buque escuela con el nombre de *Minerva*, encargo que recibió por concurso público el 12 de enero de 1923. La amistad del empresario y el escultor venía de antiguo y se acrecentó con la militancia de ambos en el movimiento republicano español de la época, y la relación común que mantenían con el destacado artista, también vasco, Francisco Durrio, alumno del escultor y también afín a las ideas republicanas. Sin embargo, en junio de 1924, el lamentable estado del velero italiano y las gestiones de Echevarrieta provocaron que el Ministerio de Marina y el propio Primo de Rivera tomaran la decisión de construir un buque completamente nuevo.

A la vista de esta documentación, es incuestionable que la Armada contrató con Echevarrieta la construcción de un buque nuevo en el que se debía colocar un mascarón de proa con una figura de la diosa Minerva, lo que se hizo efectivo

por real decreto de 17 de abril de 1925⁴². Cuando Primo de Rivera asistía al enarbolado de la quilla, el 24 de noviembre de este año, en la grada número dos del astillero de Cádiz, Echevarrieta aprovechó para proponerle el cambio de nombre, defendiendo que en vez de *Minerva* el buque debería llamarse *Juan Sebastián Elcano*⁴³, ilustre marino vasco que completó la primera vuelta al mundo. Esta propuesta fue aprobada en Consejo de Ministros diecinueve días más tarde. Con el cambio de nombre se abrió la caja de los truenos. A partir de este momento, Echevarrieta pide a Antonio Aldecoa Arias, su director del Astillero de Cádiz, que suprima el nombre de *Minerva* en todo cuanto al buque se refiere, de manera que el mismo Aldecoa plantea una consulta a la Comisión Inspector de Arsenales, por si procediera un cambio en la representación figurativa del mascarón, proponiendo él mismo una imagen alegórica de Juan Sebastián Elcano o bien de las Armas de España. La comisión –sin duda intentando esquivar un problema sobrevenido– resolvió que se debía suprimir el mascarón, al ser un elemento inútil y además perjudicial para un óptimo mantenimiento del casco, lo que provocó un fuerte revés al astillero y al propio escultor, que ya tenía bastante adelantado su proyecto. Se sucedieron una serie de presiones a la cúpula de la Armada, hasta que Sáenz Venturini, trabajando a marchas forzadas, consiguió enviar a Madrid un boceto el 19 de abril de 1926, para presentarlo al Ministerio de Marina y a la Comisión de Inspección. Dicho proyecto, el 1 de mayo siguiente, fue calificado positivamente por la Comisión Inspector de los Astilleros de Cádiz y Matagorda, dirigida por Eduardo Pasquín y Reinoso⁴⁴. De esta manera, Echevarrieta consiguió que el proyecto siguiera íntegramente adelante para su astillero, así como que su amigo Sáenz Venturini pudiera continuar con el trabajo del mascarón, que finalmente se colocó en la proa del buque el 3 de marzo de 1927, poco antes de la botadura⁴⁵.

Atenea/Minerva. Descripciones literarias y representaciones pictóricas y escultóricas milenarias

Pero, para llegar a conclusiones definitivas acerca de cuál es la figura que luce *Elcano* como mascarón, además de la documentación de archivo hay que tener en cuenta que las manifestaciones de las artes figurativas son actividades eminentemente plásticas, físicamente tangibles y constatables, en las que el sentido de la vista juega un papel fundamental, de manera que se puedan apreciar sensiblemente su composición, formas y colores, y su identificación es completamente evidente gracias a una serie de elementos característicos. El hecho de que un documento diga que lo blanco es negro, no convierte al color que refleja toda la luz en la oscuridad completa del negro, carente de reflejo

(42) *Ibidem*, p. 394.

(43) *Ib.*, p. 386.

(44) *Ib.*, pp. 395-397.

(45) *Ib.*, p. 399.

de luminosidad. Las artes plásticas tienen tras de sí un amplísimo, fundamentado e innegable bagaje documental literario, intrínseco a sus representaciones, del que se han nutrido en todos los tiempos.

La imagen de la diosa griega Atenea, llamada Minerva por los romanos, es tan firme en la literatura, la pintura, la escultura y el mosaico de la cultura grecolatina que ha pasado de forma clara e inconfundible a sus representaciones posteriores, de manera que cualquier artista con una mínima formación sabría perfectamente cómo abordar un trabajo de este tipo sin provocar confusión.

Desde Homero y Hesíodo, pasando por Esquilo en la *Orestíada*, Aristóteles, Apolonio de Rodas y un larguísimo etcétera, de los que hemos seleccionado solo unos pocos ejemplos, la imagen de la Atenea griega pasó a la Minerva romana, ya que la antigua Roma hizo suyo el panteón griego adaptándolo al propio.

Así, entre otros muchos autores, Teognis⁴⁶, Píndaro⁴⁷ y Apolodoro⁴⁸ nos cuentan su nacimiento; y Pausanias describe la fabulosa escultura de Atenea Prómacos, que adornaba la Acrópolis de Atenas con todos sus atributos más representativos, incluido el casco que siempre va con ella⁴⁹. Pero podemos retrotraernos a Homero con esta descripción:

«Por su parte, Atenea, hija de Zeus, portador de la égida, dejó resbalar sobre el umbral de su padre el delicado vestido bordado, fabricado con la labor de sus propias manos, y vistiéndose con la túnica de Zeus, que las nubes acumula, se fue equipando con las armas para el lacrimógeno combate. A ambos lados de los hombros se echó la floqueada égida terrible, cuyo contorno entero está aureolado por la Huida; en ella está la Disputa, el Coraje, el gélido Ataque, en ella está la cabeza de Gorgona, terrible monstruo, espantosa y pavorosa, prodigio de Zeus, portador de la égida. Se caló el morrión de doble creston y cuatro mamelones en la cabeza, áureo, ajustado con infantes de cien ciudades»⁵⁰.

La imagen de Atenea pasa a Roma, donde –ya renombrada Minerva– es omnipresente en la obra de Virgilio, no solo en la *Eneida*, sino también en las *Bucólicas* y las *Geórgicas*, así como en los *Fastos* y la *Metamorfosis* de Ovidio, entre otros autores.

Por otra parte, no hay confusión posible entre Minerva e Hispania. Más de 3.500 años de representaciones artísticas también lo avalan en el caso de Minerva, y más de 2.000 en el caso de Hispania, por más que una documentación perteneciente a unos pocos años del siglo XX recoja lo contrario.

Pero no solo las fuentes literarias, sino también las artes plásticas –estas nutridas de aquellas– han transmitido siempre una imagen clara de la divinidad de la

(46) TEOGNIS: *Obras y fragmentos* (trad., A. Pérez Jiménez y A. Martínez Díez), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000, 885-892, p. 49.

(47) PÍNDARO: *Olímpicas* (trad., A. Ortega), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2002, VII, 35ss., p. 33.

(48) APOLODORO, p. 11.

(49) PAUSANIAS: *Descripción de Grecia* (trad., M.J. Herrero Ingelmo), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2002, I, 24.7, p. 67, y I, 28.2, p. 78.

(50) HOMERO: *Ilíada* V, 733ss., p. 105.

sabiduría y la guerra, protectora de las artes. Los ejemplos son tan abundantes en la historia del arte que sería completamente inabordable acometer aquí su relación. Por este motivo solo haremos una escueta selección de los mismos.

En el Museo del Louvre se conserva un ánfora panzuda de figuras negras que representa el nacimiento de Atenea, saliendo directamente armada y con su característico casco corintio –tal como cuenta Apolodoro–, con el que tradicionalmente se la representa; es decir, el yelmo era de bronce con amplias cacheras, estrechos huecos para los ojos, y penacho de plumas. Esta ánfora está fechada entre el año 550 y el 525 a.C. Posteriormente, con este tipo de casco también figurará Pericles, el famoso gobernante ateniense del siglo V a.C., promotor de la construcción de la Acrópolis, dedicada a Atenea Partenos.

La Copa Aisón es un *kylix* de cerámica ática que representa la victoria del héroe ateniense Teseo sobre el Minotauro. Está fechada entre el año 520 y el 420 a.C., y pertenece a la colección de cerámica clásica del Museo Arqueológico Nacional en Madrid. En el medallón interior aparece, junto a Teseo y a la izquierda, la figura de la diosa Atenea, ataviada con su casco y revestida de todos sus atributos.

Otro interesante *kylix* de cerámica ática es el conocido como de Atenea y Heracles, fechado entre el año 480 y el 470 a.C., que se conserva en el Museo de Colecciones de Antigüedades de Múnich. La diferencia principal con el precedente es que aquí la diosa no aparece tocada con el casco, pero este se encuentra situado a su lado. La razón es que el pintor ha tenido que adaptarse al espacio del medallón interior del *kylix*. Con todo, la conciencia de que el yelmo es una prolongación del cuerpo de la propia diosa, y que esta en ningún momento se puede alejar de él, le hace representarlo muy cerca de ella.

La Atenea Lemnia, cuya belleza tanto admiró Plinio, era una escultura de bronce realizada por Fidias, en el siglo V a.C., para la Acrópolis de Atenas. En realidad, fue un regalo de los lemnios en agradecimiento a Pericles por el envío de colonos a la isla de Lemnos en el 450 a.C., cuyo original no se ha conservado. En ella se representó a esta figura también sin casco, pero por una copia romana de la cabeza, conservada en el Museo Cívico de Bolonia, y el cuerpo de la Staatliche Kunstsammlungen de Dresde, se ha podido confirmar que portaba la lanza en una mano y que con la otra sostenía el casco. Pausanias y Luciano de Somosata la consideraban la mejor de las obras de Fidias⁵¹.

La llamada Atenea Pensativa es un relieve procedente de los talleres áticos, esculpido en el año 460 a.C. en el estilo severo precursor del arte clásico. La diosa aparece vestida con el característico peplo griego y el casco corintio, apoyando la cabeza sobre la lanza en actitud apesadumbrada.

La Atenea Giustiniani, atribuida a Fidias, de la que se ha conservado en el Museo Vaticano una copia romana fechada entre los siglos I y II, es una escultura de cuerpo entero en la que la diosa aparece representada con todos sus atributos característicos. De este periodo es también el busto de la Gliptoteca

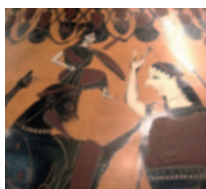
(51) LUCIANO DE SAMOSATA: *Obras* (trad., J.L. Navarro González), Biblioteca Clásica Gredos 113, Madrid, 1988, II, imágenes 6, 10, y PAUSANIAS I, 28, 2, pp. 77ss.

de Múnich, una copia romana del siglo II del original de Cresilas de Atenas, esculpido entre los años 430 y 420 a.C. Al tratarse de un busto, a la diosa se le reconoce por el casco corintio.

Dando un salto en el tiempo hasta el Renacimiento, periodo que se caracterizó por su vuelta al gusto clásico después de la Edad Media, resulta un ejemplo muy significativo el cuadro anónimo *Alegoría del mes de Marzo con el triunfo de Minerva y el signo de Aries*, de finales del siglo XVI. En este lienzo, perteneciente a la colección del Museo del Prado, resulta enormemente descriptivo el atuendo de la diosa y sus atributos, entre los que destaca el casco con un gran penacho de plumas.

De un interés especial es el óleo de Hendrick von Balen *Juicio de Paris*, del año 1599, que se expone en la Gemäldegalerie de Berlín. En él se representa la escena, referida por Homero en la *Ilíada*⁵², en la que el joven príncipe troyano, representado en el cuadro a la derecha de Hera, Afrodita y Atenea, que se muestran desnudas, debe elegir a cuál de las tres entregará la manzana de la Discordia. Las tres diosas desean ser la elegida, y ofrecen a cambio riqueza (Hera), éxito en la guerra (Atenea) o la mujer más bella del mundo (Afrodita), la cual fue la escogida por el príncipe, hecho que desencadenó la guerra de Troya según la mitología. En la escena, Atenea, pese a su desnudez, no se desprende ni del casco ni de sus armas, con las que también la plasmará (aunque ya completamente vestida) en 1762, casi dos siglos más tarde, José del Castillo en su obra *Minerva encargando a Mercurio la protección de las artes*, de la colección de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Otra advocación, también esculpida por Fidias, fue la Atenea Prómacos, es decir, la Atenea armada que aparece en el cuadro *Recreación idealizada de la Acrópolis de Atenas*, de Leo von Klenze, pintado en 1846, que se conserva en el Museo de Arte de Munich. En este óleo destaca al fondo la esbeltez de la estatua de la diosa, que Pausanias describe con admiración en el texto antes mencionado.



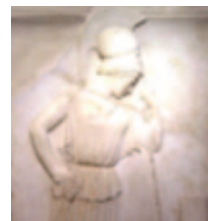
Nacimiento de Atenea, 550-525 a.C. (M. Louvre)



Copa Aisón, kylix. Victoria de Theseus sobre el Minotauro, 520-420 a.C. (M. Arq. Nac.)



Kylix cerámica ática. *Atenea y Heracles*. 480-470 a. C. (Múnich. M. colec. Antigüedades)



Atenea pensativa (detalle), 460 a. C. (Museo de la Acrópolis, Atenas)

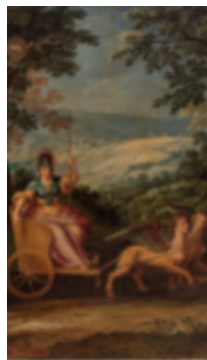
(52) HOMERO: *Ilíada* XXIV, 25-30, p. 483.



Ateña Giustiniani, copia romana del original griego atribuido a Fidias. (Museos Vaticanos, ss. I-II)



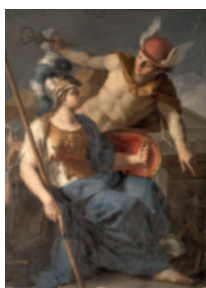
Busto de Ateña. Gliptoteca de Múnich. Copia romana, s. II. Cresilas de Atenas 430-420 a.C.



Anónimo: *Alegoría del mes de Marzo con el triunfo de Minerva y el signo de Aries* (detalle), finales s. XVI. (M. Prado)



Hendrick von Balen: *Juicio de Paris*, 1599. (Gemäldegalerie, Berlín)



José del Castillo: *Minerva encargando a Mercurio la protección de las artes*, 1762. (Colec. Real Acad. Bellas Artes S. Fernando)



L. von Klenze: *Recreación idealizada de la Acrópolis de Atenas* (detalle), 1846. (M. Arte Múnich)



Réplica de Ateña Partenos (Centennial Park, Nashville, en la actualidad)



J.L.Vasallo: *Minerva*, 1964. (Casa de Iberoamérica, Cádiz)

Finalmente, para concluir esta brevísima lista de ejemplos, que ilustran cómo se ha representado a esta diosa, hemos de citar la monumental e imponente estatua crisoelefantina desaparecida de Atenea Partenos, es decir, Atenea Virgen, esculpida por Fidias y descrita por Pausanias⁵³, de la que en 1897, se construyó una réplica, incluido el propio templo del Partenón dedicado a la diosa, en el Centennial Park Nashville, en Tennessee, para celebrar el centenario de la independencia de los Estados Unidos de Norteamérica.

No puede faltar en esta corta selección de ejemplos la Minerva del gaditano Juan Luis Vasallo Parodi, esculpida en 1964, de la que se conserva un molde en escayola en la Casa de Iberoamérica de Cádiz, y que sirvió de base para la monumental estatua de bronce que luce sobre el edificio del Círculo de Bellas Artes de Madrid. En ella, Vasallo esculpe a una diosa vestida con el peplo griego, de pliegues tan perfectos que recuerdan el fuste de una columna dórica, acompañada de la lechuza, que simboliza la sabiduría, con la égida sobre el pecho y portando todas sus armas, incluido su casco corintio, cuyo gran penacho le cae por toda la espalda.

Hispania: una alegoría de más de dos milenios

Hispania era en principio el nombre que recibía el territorio de la península ibérica en época romana. Su representación alegórica se fue fraguando a lo largo de los siglos, pero hay que interpretarla desde un punto de vista diferente del que adoptaríamos frente a la representación de una divinidad, pues esta es un ser individualizado, en tanto que la alegoría es la personificación de un pueblo, una nación, con sus gentes, sus costumbres, su historia, su tierra y sus productos, es decir de una colectividad, no de un ente individual, de manera que su imagen puede variar dependiendo de qué características se quieran resaltar.

En este sentido, el estudio de la numismática ayuda a determinar cómo fue cristalizando la imagen de Hispania, idealizando la figura de lo que en época posterior sería España, ya que desde el siglo II a.C. aparece su efigie en las monedas romanas. De esta manera, al compás de los avatares de la organización administrativa territorial, se puede seguir su evolución, reflejada en las iconografías monetarias de las provincias romanas que, en el caso de la hispana, va acompañada de la leyenda *Hispanorum* y está presente en las monedas de la primera mitad de la segunda centuria a.C. en la zona de Morgantina (Sicilia), acuñada por mercenarios hispanos asentados allí, aunque las primeras representaciones son del periodo republicano romano, cuando se hace referencia a *L. Postumius Albinus*, pretor en el 180 a.C., nombrado gobernador de Hispania al año siguiente. La acuñación de estas monedas fue promovida más tarde por la familia Postumia, en Roma, en el 81 a.C. Esta moneda representa la imagen de una mujer, junto a la leyenda HISPAN[IA]. Posterior-

(53) PAUSANIAS: *Descripción de Grecia* I, 24, 5-7, pp. 66ss.

mente, en el transcurso de las guerras civiles de Julio César y Pompeyo Magno (46-45 a.C.), el hijo de este último, Cn. Pompeyo, acuñó un denario en cuyo reverso se muestra a Hispania como una mujer de cuerpo entero y de pie, presentándole una palma. Durante las guerras civiles se acuñaron denarios sin la indicación del gobernador emisor, entre los que se destaca uno con la leyenda HISPANIA S C en el anverso, sobre un busto femenino y dos lanzas, y la leyenda SPQR alrededor de un escudo atravesado por dos lanzas. Las monedas del Alto Imperio crearon nuevas alegorías para Hispania, pues tanto las republicanas como las de Galba, Vitelio o Vespasiano (68-69) muestran a la provincia como un todo, a pesar de la división administrativa territorial, siendo emitidas en Tarraco, Roma y otras cecas italianas. Con Galba, después de ser proclamado emperador por sus tropas en abril del año 68, aparece por primera vez la leyenda *Hispania* completa, creándose dos tipos, uno con busto de mujer joven, y otro con una figura femenina de cuerpo entero, tocadas ambas con corona de laurel, ataviadas con estola, y cuyos atributos son las espigas. La serie de denarios de Galba nos presentan al emperador a caballo a la derecha o izquierda, o bien su busto en el anverso y la leyenda Hispania con su busto en el reverso, aunque son de especial mención las monedas que representan a Hispania de cuerpo entero, como el áureo de Tarraco, en cuyo anverso aparece Augusto divinizado y en el reverso la alegoría HISP⁵⁴.

La escultura más famosa de la historia del arte que representa a un emperador con atuendo militar es sin duda la conocida como Augusto de Prima Porta, que es la imagen de Octavio Augusto, primer emperador romano. Se trata de una copia del siglo I de un original de bronce anterior. Muestra a Octavio con el faldón militar y una coraza esculpida ricamente, sobre cuyo costado izquierdo aparece Hispania, en posición afligida, sujetando la *gladius Hispaniense*, que alude a la victoria de Augusto sobre cántabros y astures⁵⁵.

El emperador Adriano acuñó monedas con una imagen femenina de Hispania arrodillada ante él, con una rama de olivo y un conejo a sus pies⁵⁶.

De esta manera fue fraguando la imagen de la alegoría de Hispania que será transmitida a lo largo de los siglos, hasta que Felipe II la utilizó en la medalla realizada para él por el artista florentino Giovanni Paolo Poggini. Presenta en el reverso una matrona romana, que simboliza a España, sentada sobre un trofeo de armas y a la que un hombre arrodillado le ofrece unas llaves, mientras la Fama hace sonar su trompeta sobre ella. La leyenda que rodea esta cara dice: *Hispania vtrivsq orbis regnatix* (España gobernadora de ambos mundos), aludiendo a los vastos dominios del soberano, que se extendían tanto por el Viejo como por el Nuevo Mundo⁵⁷.

(54) HERNÁNDEZ GUERRA, L.: «El papel de la moneda en la *Hispania* romana», *Hispania Antiqua. Revista de Historia Antigua*, núm. XLI, Universidad de Valladolid, 2017, 279-302.

(55) MONTIEL ÁLVAREZ, T.: *ArtyHum. Revista de Artes y Humanidades*, núm. 18, 2015, 125-134.

(56) CAPACCIO, G.C.: *Delle imprese*, Horatij Salviani, Nápoles, 1592, f. 60v.

(57) PÉREZ DE TUDELA, A.: «Algunas precisiones sobre la imagen de Felipe II en las medallas», *Revista de Arte, Geografía e Historia*, núm. 1, Madrid, 1998, 241-271, p. 249.



Certificado de plata de 1935 de la República Española, 10 pesetas (anverso)⁵⁸

Durante la segunda mitad del siglo XIX se siguieron acuñando monedas que recogen los detalles de la representación de Adriano, pero la alegoría de Hispania se representa con creciente frecuencia con corona mural, tal y como aparece en la moneda de 5 pesetas de 1870, mientras que en la de 10 céntimos de este mismo año, la llamada «perra gorda», aparece solo con la corona de laurel, elemento que quedará asociado también a la alegoría. Las últimas acuñaciones, del año 2000, realizadas en plata, en monedas de 100 y 2.000 pesetas, en edición conmemorativa antes de la implantación del euro, reproducían la misma imagen de la alegoría de Hispania del modelo de Adriano, pero con corona mural, exactamente como en el siglo XIX⁵⁹.

En el anverso del certificado de 10 pesetas del año 1935, la matrona, tocada con la corona mural, figura enmarcada dentro de una corona de olivo, también representativa de la República. Este modelo, al igual que el del propio escudo republicano, son símbolos que hacen referencia al Sexenio Democrático, donde dicha alegoría presentaba a Hispania como territorio⁶⁰.

(58) RINCÓN CARRASCO, D.: «Propaganda política en la Guerra Civil: la emisión de billetes», en MUÑOZ SERRILLA, M.^ªT. (coord.): *Estudios de Historia Monetaria (II). Ab Initio*, núm. extr. 2, Universidad Complutense de Madrid, 2012, p. 291.

(59) VÁZQUEZ-MIRAZ, P., y VÁZQUEZ-MIRAZ, J.: «Análisis descriptivo de las representaciones femeninas en la peseta española», *Hécate. Revista Numismática*, núm. 4, 2017, 255-265 (www.revista-hecate.org, consultada 28 de abril 2021).

(60) *Ibidem*.

Las representaciones pictóricas de la alegoría de Hispania son también muy numerosas. Citaremos el cuadro titulado *La Religión socorrida por España*, óleo sobre lienzo, de tema alegórico, obra de Tiziano, que está datado entre 1572 y 1575 y se encuentra en el Museo del Prado de Madrid; y también la que representa la alegoría de Hispania conocida con el nombre de *España y Filipinas*, de Juan Luna, del año 1886, conservada en el Museo del Prado, en la que aparece una figura femenina, vestida de rojo y con corona de laurel, dirigiendo a otra más desvalida.

En cuanto a la escultura, citaremos la Hispania del Museo del Prado conocida como *Busto de mujer*. Realizada en el siglo II en mármol africano blanco, esta obra no expuesta representa a una mujer idealizada. La obra completa no es de época imperial romana, sino que la cabeza debe situarse en época renacentista o barroca. El complicado peinado que luce la dama –que luego veremos en la figura original del mascarón de proa del *Juan Sebastián Elcano*– es una creación moderna, aunque se base en obras clásicas. Hübner piensa que se completaría con una torre en la cabeza, señalando que por ello recibía la dama el nombre de Hispania⁶¹.

Resultan altamente significativas dos obras situadas en Madrid. Una de ellas, titulada *España abrazando a la Constitución del Estado rodeada de la Fortaleza, la Justicia, las Bellas Artes, el Comercio, la Agricultura los Ríos y Canales de Navegación, el Valor Español, las Ciencias que actualizan el desarrollo de la industria y la Navegación, la Abundancia y la Paz*, es de Ponciano Ponzano y Gascón (1813-1877) y se encuentra cubriendo el espacio del tímpano de la fachada principal del Palacio de Congresos⁶².

La segunda es la alegoría de Hispania colocada sobre el vértice superior de la fachada principal de la Biblioteca Nacional, obra de Agustín Querol (1860-1909). La figura aparece cabalgando sobre un león, al pie del mástil de la bandera española, con atuendo clásico y tocada con corona mural⁶³. Estas representaciones femeninas aparecen en la portada de la Guía Oficial de España de los años 1873 y 1874, periodo de vigencia de la Primera República española, y serán retomadas entre los años 1931 y 1939, durante la Segunda República. En ellas se muestra una figura femenina con corona mural, a veces junto a un león, en recuerdo del escudo español.

Una de las imágenes más hermosas de Hispania es obra de Gabriel Borrás Abellá (1875-1943) y fue realizada para el mausoleo de Pascual Cervera y Topete, vicealmirante de la Armada (1839-1909), en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz)⁶⁴. Borrás diseñó una tumba sencilla pero

(61) ELVIRA BARBA, M.A.: *La púrpura del Imperio*, Museo del Prado, 1999, p. 92.

(62) FERNÁNDEZ AGUDO, M.P.: «La iconografía del frontón del Palacio de las Cortes», *Cuadernos de Arte e Iconografía*, núm. 3, t. II, 1989, p. 4.

(63) http://www.bne.es/es/Servicios/PreguntasMasFrecuentes/docs/Historia_Edificio.pdf (consultado 29 de abril 2021).

(64) FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, J.C.: *El Panteón de Marinos Ilustres. Vidas, homenajes e historia*, Ministerio de Defensa, Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada, Madrid, 2006, p. 326.



Guía oficial de España (1/1/1873-13/12/1874)



G. Borrás Abella: Mausoleo de Pascual Cervera y Topete (detalle). Panteón de Marinos Ilustres, San Fernando (Cádiz)

artística, con un medallón vertical de bronce, en la parte superior de la lápida, que luce la efigie del difunto. La sepultura se terminó en 1910, pero permaneció vacía hasta junio de 1915⁶⁵, cuando se trasladaron por fin los restos del vicealmirante, que descansaban en Puerto Real⁶⁶.

Más tarde, el mausoleo se completó con esta magnífica estatua de bronce, en la que aparece una figura femenina vestida con túnica clásica, tocada con la corona mural y portando la bandera española, cuyo mástil sujeta con la mano derecha. Su presupuesto, de 18.000 pesetas, fue aprobado en 1923⁶⁷.

Origen de la corona mural

Era costumbre entre los romanos premiar con una corona a los soldados que más se distinguían en cualquier hecho de armas. Según el tipo de gesta realizada, se les imponía una corona diferente. Así, la *corona castrensis* tenía

(65) *El Heraldo Militar*, 19 de junio de 1915.

(66) *Diario La Cruz*, 13 de mayo de 1910.

(67) *Diario El Imparcial*, 8 de agosto de 1923.

forma de vallado y se otorgaba al soldado que durante el combate había sido el primero en penetrar en el campo enemigo; la *corona rostrita* se concedía al primero que abordaba la galera enemiga, razón por la que estaba decorada con proas de embarcaciones; la *corona gramínica* era de césped y se entregaba a quien había salvado un ejército de algún peligro; la *corona obsidionalis* se concedía al liberador de una plaza asediada; la *corona civica*, tejida con hojas de carrasca, se imponía a quien había arrancado de las garras del enemigo a algún ciudadano romano; por último, la *corona muralis* tenía forma de muralla almenada y con ella el general de un ejército premiaba al primer guerrero que colocaba su pica en la muralla de la ciudad enemiga.

Cuenta Tito Livio que, concluida la conquista de Cartago Nova y derrotado el ejército cartaginés, Publio Cornelio Escipión (235-183 a.C.) se vio en la tesitura de decidir a quién debía imponer la corona mural, pues eran dos los soldados –un infante y un marino– que se consideraban acreedores al galardón. Para aclarar cuál era el auténtico merecedor de tan alto honor, procedió a realizar las investigaciones necesarias. Así pues, llamó a su presencia a los representantes de uno y otro y, oídas atentamente sus respectivas razones, quedó convencido de que la justicia asistía a ambos: el infante Quinto Trebelio, centurión de la Legión IV, y un marinero de la flota de Cayo Lelio llamado Sexto Digicio. De este modo, Escipión ordenó que, sin pérdida tiempo, y con el ceremonial de costumbre, le fuese dada a cada pretendiente una corona mural, ganando el afecto y simpatía de sus soldados⁶⁸. A Lelio le regaló en nombre del Senado una corona naval, es decir, una *rostrita*. Gracias a esta anécdota, Cartagena tiene el singular privilegio de poder lucir en su escudo una doble corona mural, como se recuerda cada año en sus famosas fiestas de cartagineses y romanos.

Este origen de la corona mural como distinción militar guarda relación con el carácter divino de la misma, ya que desde muy antiguo los romanos la consideraban propia de Cibele, protectora de la fertilidad y de la naturaleza, diosa que, procedente de Frigia, entró primero en Grecia, donde se la asimiló a Rea, madre de los dioses olímpicos. A finales de la época helenística, y durante toda la etapa de dominio romano, Cibele fue una diosa muy popular en todo el Mediterráneo. En Roma se la representaba llevando en una mano el *tympanon* y en la otra su cetro o el cuerno de la abundancia. Iba tocada con la corona mural y a veces cubierta con un velo. El carro donde se desplaza va tirado por Atalanta e Hipomedes, los amantes convertidos en leones en castigo por el sacrilegio de haber hecho el amor en su templo⁶⁹. Este es el tema escultórico de la madrileña y monumental fuente que lleva el nombre de esta diosa, obra de Francisco Gutiérrez Arribas y Roberto Michel, de estilo neoclásico y cuyos trabajos se llevaron a cabo entre 1777 y 1782.

(68) TITO LIVIO: *Historia de Roma desde su fundación* (trad., J.A. Villar Vidal), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2001, xxvi, 42-51, pp. 86-101, y POLIBIO: *Historias* (trad., M. Balasch Recort), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000, x, 6-20, pp. 354-376.

(69) APOLODORO III, 9.2, p. 165. y OVIDIO X, 560-707, pp. 196ss.

Por otra parte, en el arte grecolatino se conservan numerosas representaciones escultóricas de Cibeles, como el bajorrelieve del Museo del Ágora de Atenas, que data del siglo IV a.C. También se refleja su imagen en monedas como los tetradracmas de plata de Esmirna, que ostentan la efigie de Cibeles con corona mural, conservados uno en el Museum of Fine Arts de Boston, fechado entre el 190 y el 133 a.C., y otro en la Biblioteca Nacional de Francia, en París, de mediados del siglo II. El arte pictórico también se ha ocupado de esta deidad. Basta repasar la colección existente en el Museo del Prado, de la que citaremos *Alegoría del mes de diciembre con el triunfo de Cibeles*, obra anónima de finales del siglo XVI.

Por último, diremos que la corona mural fue usada por reyes castellanos como Alfonso VIII⁷⁰, y en el timbre de los escudos de ciudades como la ya citada Cartagena, o León y Almería entre otras. También se utilizó para identificar una comarca, una villa o un pueblo, según la disposición de sus almenas⁷¹. Actualmente es usada en los medios de comunicación. Sirva de ejemplo el emblema del programa *Al rojo vivo*, de La Sexta TV, que luce la figura de Hispania/España con corona mural.

La confusión entre divinidad y alegoría

Hemos expuesto que a lo largo de la historia la representación de una divinidad consiste en plasmar su imagen individual con los atributos que le son inherentes y que simbolizan las cualidades que el mito y las leyendas correspondientes le han atribuido. Sin embargo, en el caso de una alegoría se plasma la imagen abstracta y personificada de un concepto o una colectividad. Por tanto, no cabe confusión posible entre divinidad y alegoría.

No obstante, se han querido ver ejemplos de Minerva con corona mural, citando la que se encuentra en la escalinata del Edificio de la Pretura, sede actual del Ayuntamiento de la ciudad de Santos, provincia de São Paulo, en Brasil⁷². Se trata del Palacio José Bonifacio, que homenajea a uno de los más ilustres santistas, patriarca de la independencia de Brasil. El edificio, construido en el periodo áureo del café, es una de las pocas edificaciones públicas de la provincia sanpaulina que mantiene la estructura original y gran parte de su decoración. El inmueble está lleno de simbolismos, que remiten al pasado filosófico y a la importancia histórica de José Bonifacio de Andrada e Silva. Inaugurado en enero de 1939, tras dos años de obras, es la quinta sede del poder legislativo de su país. Ocupando un terreno con 2.847,15 m², la edifica-

(70) FRANCISCO OLMOS, J.M. de: «La emblemática castellana de Alfonso VIII: signos reales, monedas y sellos», *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, vol. XVII, 2014, 215-249.

(71) NICÁS MORENO, A.: «Aproximación a la heráldica institucional de Andalucía: panorámica actual en la provincia de Jaén», *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 215, enero-junio 2017, 75-106.

(72) DÍAZ ORDÓÑEZ, p. 400.

ción cuenta con siete plantas. Fue un proyecto del arquitecto Plínio Botelho do Amaral, con predominio del estilo neoclásico. Ante su fachada, flanqueando la escalinata principal, se encuentran dos esculturas. La primera a la derecha es la que se ha dado en llamar Minerva, pero en realidad se trata de una alegoría, la cual, con una figura femenina corpulenta, sentada, con corona mural y llevando en la diestra las tablas de la ley, representa a la Municipalidad. Estos atributos no son identificativos de la diosa romana Minerva – Atenea para los griegos—. A la izquierda está la representación del dios del comercio y la industria, que con mayor claridad se inspira en las representaciones del dios Mercurio –Hermes para los griegos—, pues lleva las características alas y el caduceo. Ambas esculturas fueron labradas en granito por José Baptista Ferri, que las donó al municipio en 1941⁷³. La intención del autor de representar a la municipalidad, y a la industria y el comercio, se constata en la carta que dirigió al Ayuntamiento de Santos ofreciendo sus servicios el día 6 de julio de 1940, coincidiendo en este caso la documentación con lo que realmente se ve representado en la obra del escultor⁷⁴.

De la misma manera se ha querido señalar como una representación de Minerva con corona mural la alegoría de la sabiduría y el comercio que se encuentra en el National Park Seminary de Washington, DC⁷⁵, ya que esta figura ha recibido también este sobrenombre de manera popular, cuando lo que verdaderamente representa es una alegoría de la sabiduría y el comercio, con una figura femenina vestida al estilo clásico que porta en su mano izquierda el caduceo propio del dios Mercurio, que tenía entre sus advocaciones la de protector del comercio y por extensión de las finanzas. La escultura no lleva ninguno de los atributos por los que se la podría identificar como Minerva, los cuales son en primer lugar, y antes que nada, el casco, ya que nació con él, pero tampoco lleva la lanza, ni el escudo con la Gorgona, ni la Égida, ni siquiera aparece junto a ella la lechuza, atributo de esta divinidad. En realidad, esta estatua perteneció a la fachada principal del edificio del National Park Bank, que estaba situado entre el 214 y el 218 de Broadway, en Manhattan. Diseñado por el arquitecto Griffith Thomas, fue terminado en 1868. El arquitecto Donn Barber, entre los años 1903 y 1905, lo modificó en gran medida, y más tarde se amplió para convertirlo en un edificio dedicado a las bellas artes en forma de letra te, con fachadas secundarias en las calles Ann y Fulton. En el interior, el artista Albert Herter pintó los murales de lunetas de la sala bancaria. Fue finalmente demolido en 1961. Las estatuas que estaban colocadas en la tercera planta se retiraron en 1905. Eran cinco: la alegoría de la sabiduría y el comercio, mal llamada Minerva, que se encontraba de pie a la izquierda; en el centro estaba situada Justicia, que aparece sentada con Gea a la derecha y Abundancia a la izquierda; y a la derecha, Fortuna con la rueda.

(73) <https://www.turismosantos.com.br/?q=es/node/1689> (consultado 24 de abril de 2021).

(74) <http://memoriasantista.com.br/?p=1694> (consultado 26 de abril de 2021).

(75) Véase n. 72.

No se sabe cuándo se trasladó esta alegoría al National Park Seminar, llamado más tarde National Park College, el cual fue una escuela femenina privada que empezó a funcionar en 1894 con una clase de 48 estudiantes, y continuó hasta 1942, ubicada en Forest Glen Park, Maryland, cuyo nombre alude al cercano Rick Creek Park. El campus comenzó en 1887 como «Ye Forest Inne», un retiro de vacaciones de verano para los residentes de Washington DC . El retiro no tuvo éxito financieramente, y la propiedad fue vendida y remodelada como escuela. El campus histórico se conservará como el centro para un nuevo desarrollo de viviendas⁷⁶.

El 14 de septiembre de 1972, el Distrito Histórico del Seminario del Parque Nacional, de 27 acres (0,11 km²), fue incluido en el Registro Nacional de Lugares Históricos. En los años siguientes, la integridad histórica de la propiedad se vio amenazada por el abandono y el vandalismo, y fue entonces cuando los grupos locales de preservación tomaron medidas y formaron en 1988 «Save Our Seminary» (SOS). El proceso de conservación y remodelación continúa hasta hoy día⁷⁷.

Conclusiones

Desde los tiempos más remotos, la proa de una embarcación ha jugado un papel muy especial para su identificación; ha servido de instrumento de ataque, y también como elemento apotropaico capaz de inspirar seguridad a sus tripulantes. Para ello, la Armada española se ha servido de elementos tanto religiosos como alegóricos, utilizando durante un largo periodo un león rampante como símbolo de identidad.

El presente estudio nos ha llevado a detenernos de manera especial en el mascarón de proa del buque insignia español, el *Juan Sebastián Elcano*, ya que en torno a él se ha generado una larga controversia centrada en si representa a la diosa romana Minerva (Atenea para los griegos) o a la alegoría de Hispania (España). Los registros de la documentación localizada, fechada en los prolegómenos de la construcción del buque, abogan por Minerva en detrimento de Hispania; pero verdaderamente solo consiguen trasladar la mencionada controversia a la cuestión de por qué siendo Hispania, en esos registros se afirma que es Minerva, pues no se puede negar la evidencia.

Por tanto, existe una contradicción seria, todavía no resuelta, entre lo que verdaderamente representa el mascarón de proa del buque escuela español y la documentación generada en torno a su construcción, ya que la iconografía de las imágenes mitológicas, como la de las de carácter religioso, sin distinción

(76) https://translate.google.es/translate?hl=es&sl=en&tl=es&u=https%3A%2F%2Fen.wikipedia.org%2Fwiki%2FNational_Park_Seminary&prev=search (consultado 26 de abril 2021).

(77) CHAMBERLAIN, L.: «Preservando la historia y un sentimiento de fantasía», *The New York Times*, 6 de agosto 2006.

de épocas, no se recrea caprichosa, arbitraria o aleatoriamente, sino que se ciñe al acervo simbólico transmitido por las fuentes literarias a través de los siglos o incluso de los milenios, y este plan iconológico es muy difícilmente ignorado por los artistas profesionales. Y así, es muy improbable que tanto el escultor del mascarón como el constructor del buque desconocieran cómo se representa a Minerva y cómo se representa a Hispania, y que las confundieran entre sí. Uno y otro sabían perfectamente qué se traían entre manos. Y desde luego, como ocurre en la obra de cualquier artista, en el mascarón quedaron plasmadas sus ideas y convicciones. Pensar lo contrario es completamente utópico. En este caso, tanto Horacio Echevarrieta como Federico Sáenz de Venturini eran vascos y republicanos, aunque españolistas, cosa que las entidades gubernamentales conocían perfectamente.

Por otra parte, la libertad de un artista a la hora de realizar un encargo puede estar condicionada por el pagador de la obra, pero no hasta el punto de desvirtuar completamente el aspecto figurativo de la misma y que su resultado no tenga nada que ver con el objetivo a representar. Es decir, por poner un ejemplo: si alguien hubiera encargado la representación plástica de san Juan Evangelista, esperaríamos una figura con un águila. Si, por la razón que fuere, en la documentación correspondiente figurara el nombre de san Marcos, diríamos que es imposible, porque el águila representa a san Juan, mientras que la alegoría de san Marcos es el león. O si alguien encargara la representación de la Virgen del Carmen, patrona de la Marina, y recibiera una imagen con una banda azul y las manos cruzadas sobre el pecho, por mucho que en el contrato constara que se había realizado una Virgen del Carmen, todo el mundo vería claramente que la imagen entregada era una Inmaculada. Federico Sáenz Venturini realizó claramente una Hispania, aunque en la documentación constara Minerva, por más que todavía no se haya explicado documentalmente el porqué de esta contradicción.

Por tanto, surge la cuestión de cuáles son las razones de representar una imagen y registrar documentalmente otra. Es muy probable que, desde el principio, Echevarrieta y Sáenz Venturini –propietario del astillero y escultor, respectivamente– estuvieran de acuerdo en representar a Hispania independientemente de que en los documentos constara Minerva, bien para evitar un papeleo burocrático que contribuyera a la eliminación del mascarón –lo que no convenía a ninguno de los dos–, o bien para así asegurarse el debate posterior –como de hecho ha sucedido hasta hoy día–, aunque llama la atención que las diferentes comisiones que intervinieron en el proceso no lo advirtieran en su momento, ni realizaran una oportuna consulta formal sobre el tema a la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, que desde luego hubiera aclarado el tema. Quizá simplemente no había ningún interés en formularla.

Actualmente, para realizar un trabajo de investigación definitivo en cualquier materia, se requiere un enfoque interdisciplinar que aporte una argumentación bien cohesionada desde todos los puntos de vista. En el caso del mascarón de proa del buque escuela español, el *Juan Sebastián Elcano*, como mínimo, además de la labor archivística, que alumbró documentalmente las

sucesivas etapas del proceso, hay que aportar una argumentación desde el punto de vista de las fuentes literarias y filológicas, y de la historia del arte. Mientras no sea así, el tema no queda completamente claro.

Las fuentes literarias y filológicas han transmitido durante milenios los elementos que los artistas de todo tiempo han utilizado para plasmar la imagen de Atenea/Minerva, que es la representación individual en principio de un ente abstracto que representaba el poder de la sabiduría, las artes y la estrategia de la guerra. Con el paso del tiempo, su entidad se concreta y se convierte en un personaje mitológico antropomórfico que desarrolla un mito que va recogiendo todos los episodios de su vida: su genealogía, nacimiento, anécdotas y hazañas entre los dioses y los hombres, que la literatura se encarga de recoger y las artes plásticas de representar, de manera que, como los demás dioses grecolatinos, se convierte en un personaje siempre vivo que traspasa las épocas. El concepto de retrato como manera de representación detallada de las cualidades físicas es relativamente reciente en el arte, y en la antigüedad se tendía a la idealización. Por otra parte, una divinidad es un personaje que no tiene una realidad tangible, y a la hora de plasmar su imagen, su esencia podía diluirse. Por esta razón se le asignan unos atributos concretos (objetos o animales) por los que se la identifica fácilmente, y que en el caso de Minerva son el casco, la lanza, la égida, el escudo con la gorgona y la lechuza.

Hispania no es una divinidad sino, como ya se ha dicho, una alegoría, o sea, la personificación de un pueblo, de una nación con sus gentes, sus costumbres, su historia, su tierra y sus productos. Por tanto, no se trata de un ser individual sino de una colectividad, y su representación puede variar dependiendo de qué características se quieran resaltar.

Cuando dirigimos nuestra mirada al mascarón de *Elcano* no podemos negar lo que ven nuestros ojos. En este caso se hace patente más que nunca el dicho de que una imagen vale más que mil palabras.

Es posible que se hubiera tomado la decisión intencionada de plasmar claramente las ideas políticas del escultor y del propietario del astillero. Téngase en cuenta que la imagen de Hispania había sido adoptada ya como símbolo por la Primera República española (1873-1874), aunque ni mucho menos había tenido a lo largo de la historia esta connotación, y todo esto sucedía en plena monarquía de Alfonso XIII⁷⁸.

Pero, además, había que evitar el retraso que las gestiones burocráticas provocarían en el cambio de la imagen del mascarón del buque escuela español. Este retraso daría como resultado una pérdida de tiempo del que no se

(78) En torno a esta línea se han mostrado los siguientes artículos: MARTÍNEZ VALVERDE, C.: «Ensueños y recuerdos ante el mascarón de proa», *Revista General de Marina*, t. 206, 1984, 371-374; ÍDEM: «Mascarón», *ibídem*, t. 235, 1998, 87-88, e ÍD.: «Vieja foto», *ib.*, t. 233, 1997, 240-241. También O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Las joyas de nuestro museo: mascarones de popas y fanales», *Revista General de Marina*, t. 220, 1991, 727-731, e ÍDEM: «Escudos y piezas heráldicas en los buques de guerra», *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, núm. 8, t. II, 2004, 653-662.

disponía, a riesgo de que se decidiera prescindir de él, como de hecho estuvo a punto de ocurrir.

Además, al ser aceptado el cambio de nombre de Minerva por Juan Sebastián Elcano, la representación de esta diosa en el mascarón perdió sentido. Tampoco fue aceptada como motivo una alegoría del ilustre navegante. Es muy posible que, ante el riesgo de que la pieza fuera eliminada del proyecto, el escultor y el propietario del astillero –no olvidemos que uno y otro eran muy amigos y compartían ideología política– decidieran por su cuenta, sin contar con nadie, seguir adelante y, a pesar de lo acordado documentalmente, plasmar a Hispania, una imagen que llevaba presente siglos en las calles de Madrid y de otras ciudades españolas, y que la fugaz Primera República había utilizado, sacándola a primer plano tan sólo cincuenta y tres años antes, y en un momento en que sin duda se estaba fraguando la vuelta al sistema republicano, ya que faltaban menos de cinco años para la proclamación de la Segunda República. Sin embargo, es muy probable también que ambos albergaran la honesta intención de que la proa del buque insignia español llevara por los mares de todo el mundo la representación de Hispania como símbolo de la propia nación española. Al fin y al cabo, en el diseño de Sáenz de Venturini, la diferencia entre Minerva e Hispania estribaba solamente en el cambio del casco corintio por la corona mural. Téngase en cuenta también que el mascarón se colocó con mucha premura, justo antes de la botadura, asumiendo así el riesgo de tener que proceder a un cambio posterior si la diferencia hubiera sido percibida. Esto desde luego no sucedió, o al menos no hubo lugar para ello, pues los acontecimientos históricos se precipitaron vertiginosamente, permitiendo que la imagen de Hispania permaneciera en la proa del buque, mientras el país se preparaba para una guerra civil.

Es imposible que un artista como Sáenz de Veturini, cualificado y profesional, ignorara el enorme bagaje cultural heredado en cuanto a las representaciones de Minerva o de Hispania, especialmente cuando se trataba de la figura que iba a presidir el buque insignia que cada año llevaría la imagen de España por los mares del mundo. Él, un escultor y profesor altamente cualificado, conocía perfectamente que era Cibeles, y no Minerva, la divinidad grecorromana que se muestra tocada con corona mural. Sería curioso saber cuántas veces se pararía en Madrid a contemplar la fuente monumental madrileña. Pero Cibeles no era una opción para el mascarón de *Elcano*; la opción era la alegoría de Hispania con corona mural, como era costumbre.

A veces, una ideología se apropia de una imagen simbólica o alegórica que, pese a haber permanecido durante milenios desligada de cualquier idea concreta, acaba tan indisolublemente vinculada a ella que suscita el rechazo de quienes no la profesan. En la imagen de Hispania no tenemos que ver nada más que la alegoría de nuestro país, que es propiedad de todos y de nadie en concreto.

Bibliografía

- ÁLVAREZ ARROYO, G.: «La tecnología en la Antigua Grecia», *Revista de Claseshistoria*, núm. 197, 2011.
- APOLODORO: *Biblioteca* (trad., M. Rodríguez de Sepúlveda), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2002.
- APOLONIO DE RODAS: *Argonáuticas* (trad., M. Valverde Sánchez), m.e., m.l., 2000.
- CALÍMACO: «Himno a Artemisa», en ÍDEM: *Himnos, epigramas y fragmentos* (trad., L.A. de Cuenca y Prado y M. Brioso Sánchez), Biblioteca Clásica Gredos, m.l., 1980.
- CAPACCIO, G.C.: *Delle imprese*, Horatíf Salvini, Nápoles, 1592.
- CHAMBERLAIN, L.: «Preservando la historia y un sentimiento de fantasía», *The New York Times*, 6 de agosto de 2006.
- COROMINAS, J.: *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*, Gredos, Madrid, 2003.
- CRISCI, M.; RICO-DE BOUARD, M.; LANZAFRAME, U., y DE FRANCESCO, A.M.: «Nouvelle méthode d'analyse et provenance de l'ensemble des obsidiennes néolithiques du midi de la France», *Gallia Préhistoire*, 1994.
- DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «El mascarón original del Juan Sebastián Elcano. Punto y final a un debate», *Revista General de Marina*, vol. 260, abril 2011, 385-400.
- DÍAZ RODRÍGUEZ, V.: *La Galeona gaditana ayer y hoy*, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Cádiz, 2006.
- ELVIRA BARBA, M.A.: *La púrpura del Imperio*, Museo del Prado, 1999.
- FRANCISCO OLMOS, J.M. de: «La emblemática castellana de Alfonso VIII: signos reales, monedas y sellos», *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, vol. XVII, 2014, 215-249.
- FERNÁNDEZ AGUDO, M.P.: «La iconografía del frontón del Palacio de las Cortes», *Cuadernos de Arte e Iconografía*, núm. 3, t. II, 1989, p. 4.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, J.C.: *El Panteón de Marinos Ilustres. Vidas, homenajes e historia*, Ministerio de Defensa, Centro de Ayudas a la Enseñanza de la Armada, Madrid, 2006.
- HERNÁNDEZ GUERRA, L.: «El papel de la moneda en la Hispania romana», *Hispania Antiqua. Revista de Historia Antigua*, núm. XLI, Universidad de Valladolid, 2017, 279-302.
- HESÍODO: *Obras y fragmentos (Teogonía)* (trad., A. Pérez Jiménez y A. Martínez Díez), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000.
- HOMERO: *Iliada* (trad., E. Crespo Güemes), m.e., m.l., 2000.
- LONGMAN III, T.; WILHOIRT, J.C., y RYNKEN, L. (eds.): *Gran diccionario enciclopédico de imágenes y símbolos de la Biblia*, CLIE, Barcelona, 2015.
- LUZÓN, J.M., y COÍN, L.M.: «La navegación pre-astronómica en la antigüedad: utilización de pájaros en la orientación náutica», *Lucentum. Anales de la Universidad de Alicante. Prehistoria, Arqueología e Historia Antigua*, núm. 5, 1986.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, J.M.: *La mar, los buques y el arte*, Sílex, 1986.
- MARTÍNEZ VALVERDE, C.: «Ensueños y recuerdos ante el mascarón de proa», *Revista General de Marina*, t. 206, 1984, 371-374.
- : «Vieja foto», *ibídem*, t. 233, 1997, 240-241.
- : «Mascarón», *ibídem*, t. 235, 1998, 87-88.
- MONTIEL ÁLVAREZ, T.: «Estudio iconográfico de la coraza de Augusto de Prima Porta», *Arty-Hum. Revista Digital de Artes y Humanidades*, núm. 18, 2015, 125-134.
- NICÁS MORENO, A.: «Aproximación a la heráldica institucional de Andalucía: panorámica actual en la provincia de Jaén», *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 215, enero-junio 2017, 75-106.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Las joyas de nuestro museo: mascarones de popas y fanales», *Revista General de Marina*, t. 220, 1991, 727-731.
- : «Escudos y piezas heráldicas en los buques de guerra», *Anales de la Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía*, vol. VIII-2, 2004, 653-662.
- ORTEGA, J.R., y otros: «Una pieza singular: la terracota de una birreme del poblado ibérico del Cerro de las Balsas», *La Albufereta*, núm. 35, Alicante, 2003, 147-157.
- OVIDIO: *Metamorfosis* (trad., A. Pérez Vega), Bruguera, Barcelona, 1983.

- PASTRANA JIMÉNEZ, L.: «El reflejo cultural de las sociedades marítimas europeas en la ornamentación de sus barcos. Mascarones de Proa de la Real Armada española durante el siglo XVIII», *RIPARIA* vol. 4, 2018.
- PAUSANIAS: *Descripción de Grecia* (trad., M.J. Herrero Ingelmo), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2002.
- PÉREZ DE TUDELA, A.: «Algunas precisiones sobre la imagen de Felipe II en las medallas», *Revista de Arte, Geografía e Historia*, núm. 1, Madrid, 1998, 241-271.
- PÉREZ JIMÉNEZ, A. (ed.): *Astronomía y astrología. De los orígenes al Renacimiento*, Ediciones Clásicas, Madrid 1992.
- PÉREZ SEDEÑO, E.: *El rumor de las estrellas. Teoría y experiencia en la astronomía griega*, Siglo XXI de España, Madrid, 1986.
- PÍNDARO: *Olímpicas* (trad., A. Ortega), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2002.
- PINEDO, J., y ARELLANO, I.: «La navegación en el Mediterráneo. Cartografía», *Cuadernos de Arqueología Marítima*, núm. 2, 1993.
- POLIBIO: *Historias* (trad., M. Balasch Recort), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000.
- RINCÓN CARRASCO, D.: «Propaganda política en la Guerra Civil: la emisión de billetes», en MUÑOZ SERRILLA, M.^ªT. (coord.): *Estudios de Historia Monetaria (II). Ab Initio*, núm. extr. 2, Universidad Complutense de Madrid, 2012.
- RUIZ DE ARBULO, J.: «Los navegantes y lo sagrado: el barco de Troya. Nuevos argumentos para una explicación náutica del caballo de madera», en NIETO, X., y CAU, M.A. (eds.): *Arqueología Náutica Mediterránea*, Museu d'Arqueologia de Catalunya-Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya (Monografies del CASC 8), Gerona, 2009, 535-550.
- SISTAC MARINA, S.: «La navegación mediterránea en la antigüedad. Arqueología e iconografía» (tesis final de grado dirigida por el doctor A. Martín López), Universidad de Zaragoza, 2013-2014.
- TEOGNIS: *Obras y fragmentos* (trad.: A. Pérez Jiménez, y A. Martínez Díez), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000.
- TITO LIVIO: *Historia de Roma desde su fundación* (trad., J.A. Villar Vidal), m.e., m.l., 2001.
- VÁZQUEZ-MIRAZ, P., y VÁZQUEZ-MIRAZ, J.: «Análisis descriptivo de las representaciones femeninas en la peseta española», *Hécate. Revista Numismática*, núm. 4, 2017, 255-265.

Webgrafía

- <https://www.todoababor.es/listado/navio-santelmo.htm>, consultada 25 de abril de 2021.
- http://www.bne.es/es/Servicios/PreguntasMasFrecuentes/docs/Historia_Edificio.pdf consultado 29 de abril 2021.
- <https://www.turismosantos.com.br/?q=es/node/1689>. y. Consultado 24 de abril de 2021.
- <http://memoriasantista.com.br/?p=1694>. Consultado 26 de abril de 2021.
- https://translate.google.es/translate?hl=es&sl=en&tl=es&u=https%3A%2F%2Fen.wikipedia.org%2Fwiki%2FNational_Park_Seminary&prev=search. Consultado 26 de abril 2021.

Fuentes hemerográficas

- El Heraldo Militar*, 19 de junio de 1915.
- Diario *El Imparcial*, 8 de agosto de 1923.
- Diario *La Cruz*, 13 de mayo de 1910.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

C/e

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

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

LA TAIFA NAVAL Y MARÍTIMA DE DENIA Y SUS RELACIONES CON OTROS ESTADOS RIBEREÑOS DEL MEDITERRÁNEO

Pedro PERALES GARAT
Capitán de fragata (reserva), historiador y arqueólogo
Recibido: 28/06/2021 Aceptado: 27/07/2021

Resumen

Este artículo trata de la guerra naval y el comercio marítimo llevados a cabo por el reino de Denia, una de las primeras «taifas» nacidas en el siglo XI al descomponerse el califato omeya de Córdoba. Se analizan los hechos relatados por las fuentes para ofrecer datos acerca de la guerra en el mar y de aspectos que guardan estrecha relación con ella, como la situación política, los condicionantes estratégicos y las actividades económicas. Se ofrece finalmente la información disponible acerca de los barcos de guerra que operaron en ese siglo de intensa evolución, que se inicia bajo la amenaza vikinga y la supremacía naval del califato cordobés en el Mediterráneo occidental, y que finaliza con un reino cristiano normando establecido en Sicilia, el florecimiento de las repúblicas marítimas italianas y la empresa conjunta de la cristiandad que llamamos «primera cruzada».

Palabras clave: reino taifa de Denia, Muyahid al-Muwaffaq, Alí Iqbal al-Dawla, guerra naval en el Mediterráneo medieval, comercio marítimo en el Mediterráneo medieval, primera taifa de Baleares.

Abstract

This issue deals with naval warfare and maritime trading carried on by the kingdom of Denia, one of the first *taifa* kingdoms born in the 11th century when the Caliphate of Cordoba broke down. The historical facts reported by the sources are analyzed to offer data about the war at sea and aspects that are closely related to it, such as the political situation, strategic conditions and economic activities. Finally, we offer the available information about the warships that operated in that century of intense evolution, which began under the Viking threat and the naval supremacy of the Cordovan caliphate in the western Mediterranean, and ended with a Norman Christian kingdom established in Sicily, the flourishing of the Italian maritime republics, and the joint venture of Christianity that we call the First Crusade.

Key words: *taifa* kingdom of Denia, Muyahid al-Muwaffaq, Ali Iqbal al-Dawla, naval war in the medieval Mediterranean, maritime trade in the medieval Mediterranean, first *taifa* kingdom of the Balearic Islands.

Introducción

LOS diversos oficiales de la Armada que a lo largo del tiempo han historiado acerca de la marina de al-Ándalus no han dedicado a la *taifa* de Denia mucha atención –en general, se limitan a hacer una breve cita, de una o pocas líneas¹. No estamos formulando una crítica, sino solo constatando un hecho. Y las razones que subyacen son comprensibles. Por una parte, hay dificultades en las fuentes, que señalaremos a continuación; por otra, el interés relativo de la actividad naval y marítima de este reino, que puede considerarse secundario. Ahora bien, dadas sus relaciones internacionales, y dada la evolución del escenario marítimo y naval en el siglo XI, hemos considerado conveniente poner el foco sobre el tema para tratar de esclarecer en lo posible el estado actual de la cuestión y darle difusión.

Respecto a las fuentes, podemos decir que hay suficientes, tanto musulmanas como cristianas, pero no hay una que trate en concreto de la *taifa* de Denia ni una biografía de sus reyes próxima a su época; las fuentes son más generalistas. Entre las musulmanas, hay algún texto escrito a fines del siglo XI y otros en los inmediatamente siguientes, con lo que tenemos noticias

(1) Libros de oficiales navales con datos sobre las marinas de al-Ándalus: LACACI DÍAZ, F.: *Estudio histórico sobre la marina de los pueblos que se establecieron en España hasta el siglo XIII de nuestra era*, 1876; GUARDIA, R. de la: *Datos para un cronicón de la marina militar de España*, 1914; MORALES BELDA, F.: *La marina de Al-Ándalus*, 1971; CERVERA PERY, J.: *El poder naval en los reinos hispánicos*, 1992.

cercanas a los hechos. Ya que son bastantes, no las citaremos aquí; el lector las encontrará al final del artículo. Hay que decir que, al no tratar directamente de nuestro tema, las fuentes dejan lagunas temporales y a veces presentan contradicciones. Un problema añadido para los historiadores ha sido que están escritas en árabe antiguo, por lo que van brotando a partir del arduo trabajo de los arabistas y cuando estos son foráneos hay una secuencia de traducciones; otro problema, en estrecha relación con el precedente, es que los textos han ido apareciendo paulatinamente, los autores de hace 100 años tenían menos información disponible, nosotros tenemos más y más accesible. Las fuentes cristianas son algo menos numerosas; las hay escritas en España, en Italia y aun alguna en Francia y en el Sacro Imperio; las del siglo XI, en latín medieval, claro, lo que también las hace menos accesibles y dificulta su análisis. Las referencias en ellas a la taifa de Denia son ocasionales, como es natural.

Superando todos estos inconvenientes, hay textos contemporáneos que se ocupan de la taifa de Denia. Conocemos tres obras –dos en español y otra en francés– que tratan de ella en concreto²; y cinco textos –tres de autores extranjeros– que tratan de su fundador³. Además, existen artículos y colaboraciones de extensión diversa en publicaciones históricas acerca de este reino y de sus dirigentes que se expondrán en la bibliografía. Como también se pueden hallar en esta otros varios textos que, sin referirse directamente al reino dianense, se ocupan de ámbitos en los que está inserto. Hablamos de obras relativas al siglo XI en la Península o el Mediterráneo occidental, o que tratan de la caída del califato o de los primeros reinos de taifas en general; también de obras históricas sobre la propia Denia y otros estados y territorios en contacto, como las Baleares, Cerdeña, Valencia, Cataluña... y otros más remotos. Hay que aclarar que, aun estando estos libros y artículos escritos por buenos profesionales del ámbito universitario, ciertos aspectos específicos del medio marino y de las actividades que en él se llevan a cabo quedan a menudo muy someramente esbozados, por carecer los autores de la visión estratégica y las inquietudes tácticas que caracterizan a los que se han curtido en la vida sobre la mar.

En todo caso, podría parecer que hay información de sobra para una historia clara y precisa. No es así. Ya dijimos que en las fuentes hay lagunas y contradicciones. Vamos a exponer lo conocido con certeza y a tratar de sortear las interpretaciones especulativas.

(2) Libros o similares sobre la taifa de Denia: RUBIERA MATA, M.J.: *La taifa de Denia*, 1986; BRUCE, T.: *La taifa de Denia et la Méditerranée au XI^e siècle*, 2013; GASPARIÑO, S., y FRANCÉS, D.: «De lo que aconteció en la taifa de Denia entre el 400 y su enajenación por los almorávides», 2016.

(3) Libros o similares sobre los reyes de Denia: CODERA, F.: *Mochéhid, conquistador de Cerdeña*, 1910; CHABÁS, R.: «Mochéhid hijo de Yusuf y Ali hijo de Mochéhid», 1914; SARNELLI CERQUA, C.: *Mugahid al-'Amiri: qa'id al-ustül al-'arabi fi gharbi al-bahr al-abyad al-mutawas-sit ft l-qarn al-khamis al-higri*, 1961; WASSERSTEIN, D.J.: (2001) «Mudjähid», en *Encyclopaedia of Islam*, 2001; RUIJ, G.: *L'emiro di Sardaniya Mugahid al-Amiri, oltre la leggenda*, 2011.

	AL ÁNDALUS	LEÓN	CASTILLA	PAMPLONA	ARAGÓN	BARCELONA, GERONA Y OSONA	
1000	AL-MANSUR HISHAM II	ALFONSO V	SANCHO GARCÍA	SANCHO III EL MAYOR		RAMÓN BORRELL	
1010	FITNA		Último ataque de los vikingos			GARCÍA SÁNCHEZ	BERENGUER RAMÓN I
1020	VARIOS CALIFAS					VERMUDO III	
1030	FIN DEL CALIFATO						
1040	PRIMEROS REINOS DE TAIFAS	FERNANDO I		GARCÍA SÁNCHEZ III	RAMIRO I	RAMÓN BERENGUER I	
1050							
1060					SANCHO GARCÉS IV		Cruzada de Barbastro
1070			SANCHO II				
1080		Reconquista de Toledo	ALFONSO VI	El Cid conquista Valencia	SANCHO I		RAMÓN BERENGUER II
1090						BERENGUER RAMÓN II	
1100	ALMORÁVIDES			PEDRO I		RAMÓN BERENGUER III	

Monarcas y otros gobernantes en la España del siglo XI (producción propia)

El orto de la taifa de Denia

Haremos un relato breve de cuatro temas clave y de suyo extensos, con la intención de aclarar las circunstancias del nacimiento de este reino musulmán, que tiene lugar sobre los años 1010-1015, en los inicios de la guerra civil que acabó con el califato. Con esto solo pretendemos no tener que intercalar más adelante explicaciones farragosas.

La guerra civil en el califato omeya de Córdoba

El entorno político es esta *fitna* o guerra civil desarrollada entre 1009 y 1031, que causa la extinción definitiva del califato. Su precedente inmediato es la época de Almanzor, el gran caudillo cuyo nombre real era Abu ‘Amir Muhammad ibn ‘Abd Allah ibn Abi ‘Amir al-Ma‘afirí, siendo al-Mansur bi-l-Lah (nuestro «Almanzor») su sobrenombre honorífico. Había sido nombrado visir a la muerte del segundo califa, Al-Hakam II el Sabio, cuyo único hijo y sucesor, Hisham II, era por entonces un niño y más adelante resultaría un califa abúlico y consentidor que fue apartado de toda responsabilidad de gobierno. Almanzor se hizo con todos los resortes del poder, de modo que su época ha sido denominada «dictadura amirí» (de Abu ‘Amir), y sus fieles partidarios, de los que hablaremos más adelante, se conocen como los «amiríes».

Esta época es bien conocida⁴ y no hace falta glosar la fuerza del califato en lo económico, político, militar y naval; pero todo ello se consigue a través de

(4) Todo libro de historia general de España habla, con mayor o menor extensión, de la dictadura amirí, de la guerra civil andalusí de 1009-1031 y de las primeras taifas. Texto de refe-

una fuerte militarización que conlleva la aparición de elementos que se convertirán en los bandos de la guerra civil. Por una parte, vendrán de África importantes contingentes de guerreros bereberes con sus líderes; por otra, se creará un grupo importante de altos funcionarios y mandos militares clientes de Almanzor y de su clan familiar, todo ello sumado a la ya compleja mezcla étnica de al-Ándalus, con sus árabes de rancio abolengo, bereberes venidos para la conquista siglos atrás y ya muy arabizados, mozárabes, muladíes, sirios, judíos...

A la muerte de Almanzor, en el año 1002, hereda sus cargos su hijo predilecto, ‘Abd al-Málik, que continúa la obra de su padre: tiene ideas claras, guarda el respeto dinástico y es un eficaz militar. Continúa las aceifas contra los cristianos –con la *yihad* como justificación– y mantiene el dominio sobre el Magreb occidental, importante ruta comercial. Pero su prematura muerte, el año 1008, pone en el poder a su medio hermano ‘Abd al-Rahmán *Sanyul* –en cristiano, «Sanchuelo», apodo que viene de su parecido físico con su abuelo Sancho Abarca, rey de Pamplona–. Este nuevo líder comete un grave error al hacer que el califa, que no tenía hijos, le nombre su sucesor; esta será la mecha que prenda la guerra civil.

Si Hisham II no tenía descendencia y era a su vez hijo único, en Córdoba pululaban los descendientes omeyas de Abd al-Rahmán III. Uno de ellos, Muhammad II *al-Mahdi*, encabeza la sublevación que cuesta la vida a Sanchuelo, fuerza a abdicar a Hisham y marca el comienzo a la terrible guerra civil en 1009.

Describir esta guerra, aun someramente, resultaría arduo y extenso. Son veintidós años de rebeliones, relevos en el califato, combates, asesinatos, exilios, saqueos y destrucciones. Solo esbozaremos unos trazos: el carácter del conflicto pronto evoluciona de dinástico a étnico, con tres bandos principales: andalusíes, bereberes y amiríes –los fieles al clan de Almanzor–; los pretendientes se apoyan en estos bandos y contratan tropas mercenarias cristianas; cada uno de los sucesivos califas va nombrando entre sus partidarios a los gobernadores de los territorios que controla; muy pronto se empiezan a crear las taifas, muchas veces regidas por estos gobernadores, que en principio ni se titulan reyes ni acuñan moneda, pero actúan con independencia; el número de estos reinos llega a ser muy elevado, hasta unos 36/38 según hagamos las cuentas; suelen asociarse de acuerdo con la etnia de sus dirigentes, aunque puede haber pendencias entre cualquiera de ellos. Señalemos una última característica: aun habiendo bastantes taifas costeras con puertos bien dotados, en las fuentes no hay noticias claras de episodios de guerra naval entre ellas. Y, como colofón, una importante consecuencia: va a concluir la hegemonía musulmana y a empezar la cristiana.

rencia es la *Historia de España* de Ramón Menéndez Pidal, t. IV: *España musulmana (711-1031)*, y t. VIII-1: *Los reinos de taifas. Al-Ándalus en el siglo XI*.

El partido de los amiríes

Muyahid, el fundador de la taifa de Denia, pertenece a este grupo social o socio-político, por lo que conviene aclarar sus características⁵.

Primero hay que explicar las muy diversas denominaciones que se le han dado, que provienen de palabras árabes con significado algo confuso actualmente, y a veces llegadas desde traducciones a otros idiomas... un pequeño lío. El grupo social se forma a partir de una institución ya preexistente en al-Ándalus, pero muy reforzada durante la dictadura amirí, pues su titular se esforzó en crear una casta de militares y funcionarios fieles a su dinastía. Se basaba en educar a niños y jóvenes procedentes de la esclavitud conforme a un sistema formativo que unía escuela de administración civil y academia militar. Por ello, en sus nombres aparece el término *al-saqalabí* (esclavo), y en el colectivo, su plural, *saqáliba*; de ahí las distintas versiones en lenguas romances: «eslavos», «esclavos», «esclavones», etc. No quiere esto decir que los personajes sean siempre esclavos; es un apellido de origen que indica su linaje, pero pueden ser libertos o hijos de libertos que han quedado como clientes de la dinastía amirí, lo que también suele figurar en el apellido como *al-amirí*. Tampoco quiere decir que sean de etnia eslava; es más probable que sean cristianos occidentales, capturados en las guerras y la actividad pirática, aunque, siendo la piratería una actividad económica legal, no se puede descartar ningún origen; de hecho, consta que algunos son de raza negra. Y tampoco quiere decir que todos sean eunucos. Los hay, pero por lo general se prefiere que los militares estén «completos» –la cuestión no es solo anecdótica; tendrá trascendencia en la sucesión de los reinos–. Un tercer apelativo puede usarse para indicar que han llegado a ser altos miembros de la administración civil o militar: se trata de *al-fatá*, que suele traducirse como «reyezuelo», aunque «alto dignatario», civil o militar, nos parece una traducción mejor. Aclaremos que no es raro que las dos vías se unan: varios de estos personajes tuvieron cargos en zonas fronterizas de al-Ándalus con mando administrativo y mando de ejército.

En lo que respecta a la clasificación de las taifas, se hacen tres subdivisiones: andalusíes, bereberes y «eslavas» –nos gusta más «amiríes»–, de acuerdo con el linaje de sus dirigentes. Hay que señalar una diferencia notable entre las categorías: las dos primeras tienen una impronta más bien étnica, pues son grupos étnicos los que las sostienen, pero la tercera no tiene este carácter, ya que nos referimos solo a una exigua clase dirigente. Tal vez por esta causa podemos matizar que la guerra civil es más bien entre andalusíes y bereberes,

(5) Existen numerosos textos que hablan de los grupos sociales en la sociedad andalusí. Además de las grandes obras históricas, como la citada en la nota anterior, hay otras específicas, como MARÍN GUZMÁN, R.: *Los grupos étnicos en la España musulmana: diversidad y pluralismo en la sociedad islámica medieval*, 2003, o MEOUAK, M.: *Saqaliba: eunuques et esclaves à la conquête du pouvoir. Géographie et histoire des élites politiques «marginales» dans l'Espagne umayyade*, 2004.



Máxima extensión aproximada de las taifas amiríes, hacia 1020-1021 (producción propia)

mientras que los amiríes solo intervienen ocasionalmente en apoyo de algún personaje al que consideran merecedor de su fidelidad.

Personajes del grupo amirí habían estado al mando en provincias y distritos fronterizos, y por ello mantenían clientelas fieles. Al empezar la guerra civil, algunos tenían mando en zonas de este tipo y jugaron un importante papel. El más notable tal vez fuera Wadih al-Fatá al-Amirí, general-gobernador de la Marca Media de al-Ándalus desde Medinaceli, que fue *hayib* de Muhammad II y de Hisham II entre 1010-1011; y también podemos citar al gobernador de Badajoz, después fundador de esta taifa, Sabur ibn al-Jatib al-Amirí.

Pero la mayor parte de las taifas amiríes se hicieron en las costas de Levante –lo que los andalusíes llamaban «Sharq al-Ándalus»–. Esto tiene dos causas. Por una parte, hay que decir que, aunque las principales provincias fronterizas del califato eran las tres grandes provincias del norte, con capitales en Zaragoza, Toledo y Badajoz, la costa mediterránea tenía también cierto carácter fronterizo. La gran base de Almería era la defensa contra un eventual

ataque marítimo desde el África fatimí; la de Tortosa hacía frontera con los condes de Barcelona, sus familiares y aliados de los condados vecinos y sus posibles apoyos de la Europa cristiana allende los Pirineos. Por otra parte, los sucesos de Córdoba en 1009 causan el exilio de numerosos amiríes en dirección al Sharq al-Ándalus; el primer pretendiente, Muhammad *al-Mahdi*, se ha rebelado contra un hijo de Almanzor, por lo que no confía en los amiríes; el segundo pretendiente omeya, Sulayman *al-Mustaín*, se apoya en los bereberes, que siempre despreciaron a estos extranjeros de origen esclavo. No es de extrañar, pues, que la mayoría de los reinos de taifas del este peninsular fueran amiríes: además de Muyahid, del que hablaremos por extenso, habrá otros personajes importantes, como Labib al-Amirí al-Fatá de Tortosa (1009-1039) o Jayrán al-Saqlabí al-Fatá al-Amirí, rey de la taifa de Murcia y Almería (1013-1028).

Como ya se ha insinuado, las relaciones entre los propios amiríes no siempre fueron cordiales. Aunque no hubo entre ellos grandes guerras, sí sostuvieron bastante rivalidad mutua, apoyaron a distintos pretendientes en la guerra civil, intentaron dominarse unos a otros, se disputaron territorios... Son años complicados. Pero se crearon algunos reinos bastante estables, con buen nivel económico y militar y, en bastantes ocasiones, una rica producción artística y cultural.

Acerca de Denia

La ciudad de Denia, en principio, no parecía estar llamada a ser la capital de un reino. Desde luego no era una cabeza de provincia ni una ciudad importante. Esto tampoco es muy significativo, ya que bastantes pequeñas taifas se instalaron en otras ciudades secundarias, cabeceras de comarcas poco extensas y no muy ricas, pero con facilidades defensivas. Con todo, la mayoría de las taifas pequeñas tuvieron una existencia bastante breve, pues fueron absorbidas por otras mayores –a la caída del reino de Denia en manos de Zaragoza, en 1076, quedan una docena de taifas, es decir, su número se había reducido a un tercio–.

Denia ya había sido base naval en tiempos de la república romana, concretamente la base de Sertorio⁶ en la guerra que lleva su nombre (82-72 a.C.), derivada de la primera guerra civil romana. La ciudad fue próspera durante el Imperio. Después, devino posesión bizantina y ciudad fronteriza entre imperiales y visigodos. Tras la victoria de estos y el fin de la provincia de *Spania* el año 624, la ciudad mantuvo un obispado, ya que su titular figura en las actas conciliares hasta poco antes del año 700. Sin embargo, en los primeros siglos de la dominación islámica, Denia será una población menor, en la frontera de otras provincias. Seguramente pertenece a la cora de Tudmir –este territorio

(6) Varios autores clásicos mencionan a Denia como la base naval de Sertorio (Cicerón, Salustio, Estrabón), y alguno explicita que fue uno de los últimos enclaves sertorianos en la Península. Plutarco, en su «Vida de Sertorio» (*Vidas paralelas* VI), no la cita expresamente.

más tarde será el reino de Murcia, cuya extensión sobrepasaba entonces la de la actual región del mismo nombre—, pero con mejor comunicación terrestre con Balansiyya (Valencia) y no muy buena con la zona nuclear del emirato. Tiene un buen puerto pero pocos recursos para la exportación.

La situación cambia en el siglo X, fundamentalmente debido a cuestiones estratégicas. Sin duda debió de influir la incorporación de las Baleares al emirato a inicios de siglo (902). A mediados de la centuria, Abderramán III ordena hacer atarazanas en Denia, dentro de su política de expansión del poder naval y de defensa de las costas⁷. Denia no es un caso aislado, pues en otras ciudades se crean nuevas atarazanas o se amplían las ya existentes. En todo caso, la iniciativa sería favorable para el desarrollo de la ciudad. La elección de Denia se debe a su situación geográfica, a medio camino entre las grandes bases de Almería y Tortosa, con las islas Baleares prácticamente en alcance visual, y a sus facilidades de defensa, como señalan varias fuentes musulmanas medievales: la amplia colina fortificable junto al mar y un extenso marjal en torno. Pero presenta algunas debilidades: Denia no tiene en sus cercanías bosques de árboles de gran porte que den materia prima para la construcción naval, y su río es un somero curso de agua que no permite el transporte fluvial de madera; está lejos de otras fuentes de recursos estratégicos para la industria naval y armamentística; y, como ya dijimos, tiene mal acceso a las principales vías comerciales terrestres.

En principio, Denia es casi una «isla» que necesita ser suministrada por mar de recursos imprescindibles —no es un problema insoluble si se domina el mar; algo parecido sucede con la gran base de Almería—. Para independizarse tiene bazas a favor y bazas en contra. Para alzar un reino viable necesitará jugar muy bien sus cartas, buscar alianzas, hacer conquistas, establecer redes comerciales, aprovechar sus posibilidades de expansión... Todo esto marcará las líneas estratégicas de los reyes de la taifa, como iremos viendo.

Acerca de la flota califal

La flota califal es, qué duda cabe, el antecedente de la flota de Muya hid de Denia. Aunque no toda ella se pusiera a las órdenes de Muya hid, sí lo hará una porción destacada, y en cualquier caso es la única flota operativa en la época de la guerra civil. Así pues, un conocimiento preciso de la flota califal nos daría una base firme para nuestro estudio. De ella se han ocupado varios autores, pero los más destacados ya los hemos citado: F. Morales Belda⁸ y J.

(7) La política naval de Abderramán III se puede ver en LIROLA DELGADO, J.: *El poder naval en la época del califato omeya*, 1993. Sobre las atarazanas en general, NAVARRO PAREDES, C.: «Las atarazanas andalusíes. Funciones y características dentro de la red portuaria de al-Ándalus», 2019. Para las de Denia, GIBBERT SANTOJA, J.A.: *Daniya, reflejo del Mediterráneo. Una mirada a su urbanismo y arqueología desde el mar (siglo XI)*, 2007.

(8) Véase n. 1, pp. 83-109.

Lirola Delgado⁹. Sus textos nos dan bastante información sobre la flota, sus componentes, sus mandos, su despliegue y los tipos de barco. Sin embargo, aún queda mucho por aclarar al respecto. Los autores han hecho un vaciado de fuentes históricas y geográficas que presentan lagunas, una vez más, en los aspectos que más interesan a la historia naval, como la definición de los tipos de buque, el armamento y las tácticas de combate. Además, han tenido que enfrentarse con el grave inconveniente de la falta en los textos de descripciones precisas de las unidades navales, la gran carencia de imágenes de naves andalusíes, y la casi inexistencia de hallazgos arqueológicos subacuáticos en los que se hayan podido estudiar buques de guerra de aquel tiempo.

La información es bastante completa respecto a los puertos, bases navales y atarazanas, un rico legado que nos han dejado los geógrafos musulmanes. Las fuentes citan un gran número de zonas portuarias a lo largo de las extensas costas de al-Ándalus –por ejemplo, según Al-Himyari¹⁰, solo en la isla de Ibiza había diez–, pero lógicamente son de muy distinta entidad. Hay puertos de todo tipo: unos, simplemente de pesca; otros, grandes enclaves portuarios de intenso tráfico comercial, bases navales principales, pequeñas bases con importancia estratégica en su momento... y en algunos casos, puertos primordiales que tienen de todo. Se citan bastantes puertos con construcción naval –sobre una docena–; hay factores logísticos –muy especialmente, la facilidad para obtener madera de calidad y en cantidad–, económicos y estratégicos.

Almería es el primer puerto del califato, base principal de la flota y gran centro de tráfico mercante, pero adolece de algunas debilidades. Una estriba en las carencias logísticas del territorio circundante; otra es militar, pues carece de tropas bastantes que movilizar, y para las grandes operaciones la flota precisa tomar efectivos en otro lugar –con frecuencia en Sevilla–. Sevilla es un gran puerto, tanto militar como comercial, pues es la salida al mar de la inmensa capital del califato. Tal vez les siga en importancia militar Tortosa, un puerto fronterizo con provisión asegurada de buena madera –que llega a exportar por todo el Mediterráneo musulmán–. Valencia es un gran puerto mercantil, una notable fuente de riqueza. Algeciras, un puerto estratégico cuando el califato decide controlar el Magreb occidental, por lo que es dotado de atarazanas y protegido. Hay muchos más, claro, aunque de menos importancia, pero debemos añadir dos o tres puntualizaciones: varios puertos menores con atarazanas seguramente funcionarían como «apostaderos», con barcos de guerra ligeros para patrulla, espionaje, defensa inmediata y, sobre todo, para transmitir la alarma de ataques enemigos por mar; las atarazanas de los puertos menores deben por lógica haber sido concebidas como apoyo de estas pequeñas agrupaciones y de flotas en tránsito. Seguramente en estos supuestos entraría el puerto con atarazanas de Denia, más o menos equidistante de Almería, Tortosa y Mallorca.

(9) Véase n. 6, pp. 310-376.

(10) AL-HIMYARÍ (ss. XIII-XV): *Kitab ar-Rawd al-Mi'tar*.

Respecto a los tipos de barco, nuestra información es menos clara. Comenzamos diciendo que las flotas medievales son más complejas de lo que se suele estimar; aunque las fuentes en ocasiones son parcas, las muy distintas necesidades tácticas obligan a usar distintos tipos. Hay grandes buques diseñados expresamente para combatir a otros buques sobre la mar –con muchos soldados, con arqueros, con armas de proyección...–, pero también se necesitan barcos de exploración, de enlace, de transporte de suministros..., y en las operaciones de desembarco hacen falta transportes de tropas, de bastimentos y de caballerías –ciertamente se pueden movilizar barcos mercantes, pero no hay que descartar que existan transportes militares–. Por otra parte, en los siglos X-XI ya ha pasado mucho tiempo desde que los musulmanes empezaron a hacer la guerra en la mar –la primera gran batalla naval contra Bizancio fue la «batalla de los Mástiles», del 655–, con lo que la mera copia de modelos bizantinos tiene que haberse superado; y en este tiempo las costas del mundo musulmán son extensísimas, marinas y fluviales, con lo que se habrán englobado muchas variantes locales apropiadas para el escenario en que se utilizan. Siguiendo a los autores que hemos citado, conocemos bastantes nombres de unidades navales andalusíes –alrededor de una docena–; aun así, no es fácil su equiparación con los tipos previos bizantinos ni con los cristianos posteriores. Es un tema que aún debe ser investigado más a fondo; eso sí, queda patente la complejidad de las flotas anunciada al principio.

Queremos decir algo más respecto a los tipos de barco. Estos siglos (X-XI) son la época de gestación de la nave de combate que llamamos «galera». No creemos que pueda definirse como tal ninguna nave bizantina o islámica de los siglos anteriores; nada lo indica. Sea cual sea el lugar y el momento preciso de origen del nuevo tipo, ejemplifica que en el campo de la construcción naval aparecen novedades, y que, siendo útiles, estas novedades se consolidan –la participación de las galeras en la primera cruzada, a fines del siglo XI, es indiscutible, así como su actuación en las primeras acciones navales del siglo XII, y de ahí en adelante–. Pues bien, en al-Ándalus, en el siglo X, hay también innovaciones. Como tal hay que entender la orden del califa Al-Hakán II en 966, tras un ataque vikingo, para que se construyan naves de guerra tomando como modelo las naves enemigas¹¹. Se relacione o no esta orden con la génesis de la galera, es una reseña indudable de una innovación en la construcción naval en respuesta a un problema táctico en un escenario concreto.

El reinado naval, militar y expansivo de Muyahid

Acerca de Muyahid. Su formación, su personalidad, sus aliados

¿Quién era Muyahid? Sin duda, un gran personaje dentro del grupo de los *saqáliba*. No sabemos su origen geográfico –lo que proponen al respecto los

(11) IBN 'IDARI (s. XIII): *Al-Bayán al-Mugrib fi ajbar Al-Andalus wa-l-Magrib*, parte II.

diversos autores modernos nos parece especulativo y no es relevante—. Sin duda tuvo una esmerada educación –tal vez en la propia corte de Almanzor– y una completa formación militar¹². Es probable que antes de la *fitna* ocupara algún cargo de importancia en alguna demarcación fronteriza, en el ejército expedicionario califal o en ambos, y también que tuviera experiencia directa en combate; en cualquier caso, es un jefe militar de alto nivel. Además, consta en las fuentes que era un hombre de amplia cultura, inclinado al estudio y la reflexión. Con todo ello será uno de los grandes *fatas* del partido amirí, tal vez uno de los cuatro o cinco jefes con más prestigio y autoridad; además, la muerte de los ya citados Wadih (en 1011) y Sabur (en 1022) le colocan en lo más alto del escalafón militar, junto al también citado Jayrán –por cierto que este era eunuco, pero Muya hid no lo era y podía establecer su propia rama dinástica–.

¿Quién no era Muya hid? Nos atreveremos a contradecir a algunas fuentes y autores. Sin duda, Muya hid no fue un pirata, como lo tildan las fuentes cristianas medievales. Tampoco un almirante, como lo califican algunos autores modernos. No consta en ninguna fuente que fuera almirante de la flota califal –ni gobernador de la provincia de Almería, cargo por lo general anejo–. Parece más bien un jefe del ejército de tierra que da gran importancia al arma de caballería –varios hechos lo demuestran–; además, para las campañas navales nombra a su propio almirante, cuyo nombre conocemos¹³. Tampoco, en fin, es un jefe bárbaro que, actuando por libre y movido por la ambición, pretende crear un reino y expandirlo al máximo. Sus decisiones políticas y estratégicas tienen un trasfondo que responde a su formación intelectual, a la clara comprensión de la política de su tiempo y a su integración en el partido amirí.

Precisamente, para comprender mejor los momentos inaugurales de la taifa de Denia, resolver las fuertes contradicciones entre las fuentes y ponderar las decisiones de Muya hid, tenemos que entrar en un terreno algo hipotético, con prudencia y apoyándonos en fuentes y autores solventes. Parece postulable la existencia de algo así como un órgano colegiado del partido amirí, un «consejo de notables» que se reúne para coordinar la actuación de los mandos, limar las diferencias, proveer sedes vacantes y repartir territorios, efectivos militares y recursos económicos. Este consejo tendrá por sede la rica ciudad de Játiva, que actúa como refugio de los que escapan de la corte de Córdoba y que se enriquece aún más, ya que estos notables exiliados traen consigo sus tesoros. Por añadidura, está muy próxima a Denia, por cierto, también entre las coras de Tudmir y Balansiyya. Así se entenderían los movimientos de Muya hid

(12) IBN AL-JATIB (s. XIV): *A'mal al-a'lam (Gestas de los hombres)* nos da un retrato militar de Muya hid, algo tardío pero posiblemente copiado de otra fuente anterior: «No hubo entre los reyes del tiempo uno que se pudiese equiparar a él en figura, elegancia, porte y prestigio, ni en el encanto en el uso de las armas, ni en su manejo o en la habilidad en los dominios de la esgrima o el tiro y en su precisión en ellos».

(13) AL-DABBI (s. XII): *Bugyat al-multamis fi ta'rij riyal ahl al-Andalus (Sobre los varones de al-Andalus...)*, abreviada a veces como *Bugya*, menciona en la campaña de Cerdeña a «Abú Jarrub, el *rais* de los marineros».

antes de asentarse en Denia –algunos cronistas cuentan que primero pasó por Tortosa y Valencia–; también que aceptara la pequeña ciudad costera como sede, recibiendo como compensación barcos, tropas y fondos, y también la misión de hacer la guerra por mar contra los cristianos. No hay que descartar que él mismo sea uno de los promotores del «consejo» y que tenga un papel notable en sus decisiones. Esto explicaría la incongruencia de las fuentes, ya que es muy posible que las deliberaciones de este órgano fueran secretas y que, en consecuencia, los cronistas solo tuvieran unas vagas referencias de sus decisiones. Y la intervención del «consejo» se hace patente en algunos casos bien documentados, como cuando otorga el rico reino de Valencia al joven Abd al-Aziz, hijo del fallecido Abd al-Rahmán *Sanchuelo*, en 1021/1022, tras el fallecimiento de Mubarak y Muzzafar, primeros soberanos de la taifa, y el breve cogobierno de Labib y Muyahid¹⁴. Las decisiones de Muyahid, en fin, guardan estrecha relación con las del «Alto Estado Mayor» del partido de los amiríes.

La taifa de Denia entre 1010 y 1031

Las campañas por mar

Algunos autores defienden que la taifa de Denia fue la primera en instaurarse. Es posible que se le hayan adelantado unas pocas –el amirí Labib ya gobierna en Tortosa, y el bereber arabizado Abdalá, en Alpuente–, que otras sean prácticamente simultáneas –como los ya citados Mubarak y Muzzafar en Valencia–, y que otras se vayan creando muy poco después (Albarracín, Arcos, Huelva, Badajoz). En verdad no importa mucho; por el momento no se hacen auténticas declaraciones de independencia ni coronaciones reales. Son tomas de poder irregulares. Muyahid, como otros, no se proclama rey sino visir (*hayib*), y si bien la acuñación de moneda es un indicio vehemente de independencia, y Muyahid parece ser el primero que se atreve a hacerlo, en 1011 y en la ceca de «Elota» (¿Elda?)¹⁵, esta iniciativa podría interpretarse, más que como un acto de independencia, como respuesta a una urgencia: la paga de los soldados.

Entre los años 1010 y 1013 hay muy poca información acerca de la taifa de Denia. Los cronistas se centran en los terribles sucesos de Córdoba, su largo asedio y su caída en manos de los bereberes, partido que aprovecha para apropiarse de numerosos territorios en el sur de al-Ándalus. Tal vez Muyahid se

(14) IBN BASSAM (s. XII): *Dajira o Dhakhira ft mahasin ahl al-Jazira (Tesoro de los méritos de la gente de la Península)* dice: «... los clientes amiríes cuando les abandonó Muyahid (...) se consultaron acerca de a quién poner a la cabeza (...) y estuvieron de acuerdo en el hijo de su señor Abd al-Aziz ibn Abd al-Rahmán con preferencia a su primo Muhammad ibn Abd al-Malik ...».

(15) RETAMERO, F.: «La formalización del poder en las monedas de los *mulūk* de Denia (siglo v H./XI d.C.)», 2006.



Extensión aproximada del reino de Denia y Baleares a fines del año 1015 (producción propia)

dedique a consolidar su exiguo territorio inicial, a acopiar fondos y a preparar un ejército y una armada en condiciones que va a emplear acto seguido. Seguramente consiga ampliar un poco su reino en dirección a Murcia. Así parece desprenderse de una difusa narración recogida en una fuente que cita un conflicto entre Muyahid y Jayrán –que acaba de abandonar Córdoba y de tomar posesión de la *kura* de Tudmir–. A finales de 1013 fallece el gobernador de las Baleares, llamado Muqatil, el último *valí* legal. Aunque no sabemos si era un *saqáliba*, es casi seguro que era un leal amirí, pues había sido nombrado para el cargo por Almanzor en el año 999.

La campaña para la anexión de las Baleares se emprenderá en la primavera de 1015. Pero no es una campaña guerrera: no hay batallas navales ni terrestres. Nos atrevemos a denominarla «campaña» porque se trata de una expedición con fuerzas navales y terrestres disuasorias. Viene precedida por un hecho importante: Muyahid se atreve a nombrar su propio califa. Se trata del noble árabe de profesión alfaquí (doctor de la ley islámica) llamado Abd Allah ibn Ubayd Allah al-Muaytí. Parece una decisión personal de Muyahid –ningún otro *fata* reconoce a este califa–, con objeto de que sea legítima la orden de hacer la *yihad*. Este personaje, cuyo nombre aparece en las monedas de Elota («el imán Abd Allah, príncipe de los creyentes»), acompaña a Muyahid a las Baleares y quedará al mando de ellas como emir cuando este parta a Cerdeña en la expedición de la que hablaremos después.

La anexión de Baleares tuvo consecuencias. La primera es obvia: la taifa de Denia triplica sobre poco más o menos su extensión territorial, y accede a unos territorios insulares tal vez no demasiado ricos –en Ibiza se cita cierta producción de madera válida para la construcción naval, y en Mallorca, la cría

de ganado–, pero sin duda de gran valor estratégico como estaciones en las rutas comerciales y vectores para acciones contra los estados cristianos del Mediterráneo occidental. La segunda es más naval; al parecer, parte de la flota califal estaba estacionada en Mallorca –no sabemos la causa, ni la entidad de esta fuerza– y se incorporó a la flota de Muyaḥid. La tercera es más militar de tierra; Muyaḥid toma en Mallorca muy serias disposiciones para el fomento de la cría de caballos aptos para la guerra –decisión expresiva de su querencia por la caballería–. Y la cuarta es muy dudosa: una vaga noticia en un poema de Saïd al-Baġdadî sobre un enfrentamiento naval entre Muyaḥid y Jayrán, que según el poeta concluyó con victoria del primero, pero sobre el que no hay rastro en las fuentes históricas.

Acercas de la campaña de Cerdeña nos vamos a extender más, pues es la gran empresa naval y guerrera de la taifa de Denia. Interesa aclarar algunos conceptos y tratar de aquilatar la narrativa filtrando las contradicciones de las fuentes.

En primer lugar hablaremos de Cerdeña. Lo primero que destaca es su gran tamaño. Con 24.000 km², su conquista supondría un incremento enorme en el territorio controlado por Muyaḥid. Pero la isla no solo es extensa: tiene una posición estratégica privilegiada frente a las costas italianas –con su flanco sur bastante cerca de Túnez y Sicilia, ambas posesiones musulmanas– y un gran potencial económico, pues cuenta con abundantes masas boscosas en sus montañas, ganadería en las colinas, cultivos en el llano y una próspera minería –sector donde destaca sobre todo la producción de plata, tan necesaria para monetizar–. Políticamente, Cerdeña es un territorio dependiente en teoría del Sacro Imperio, aunque en la práctica obra con bastante autonomía. Está dividida en cuatro circunscripciones llamadas *iudicati*, lo que se suele traducir como «juzgados», aunque funcionan más bien como pequeños reinos. Añadimos que en el siglo VIII había estado sometida durante algunas decenias al poder islámico, si bien los sardos consiguieron liberarse expulsando a los musulmanes el 778. Algunos autores modernos han propuesto que Muyaḥid –o su padre, o su esposa principal– fuera de origen sardo como factor motivador del intento de conquista. Nos parece especulativo e innecesario, habiendo como hay buenos motivos estratégicos, económicos e ideológicos.

Pasamos a comentar algunas cuestiones acerca de Pisa y Génova. Es frecuente leer en narraciones actuales que, tras el asalto de Muyaḥid, el papa convoca a las flotas de las repúblicas de Pisa y Génova para recuperar Cerdeña. Pero esto da una falsa impresión: parece que ambas ciudades son repúblicas independientes con poderosas flotas de guerra, y a principios del siglo XI no hay nada de esto. La situación previa al año 1000 (las razias vikingas y musulmanas, la poderosa flota del califato omeya) hace casi imposible que fuera así. Pisa y Génova son dos ciudades costeras con vocación marítima, pero aún en gestación, y ambas son parte del Imperio. Génova pertenece al reino de Lombardía, con capital en Pavía; Pisa, al margraviato de Toscana, con capital en Lucca. El municipio de Génova se instaura a principios de este siglo y se proclama república muy a finales, en 1096; el origen de Pisa es

mucho más antiguo –de hecho, tiene un puerto romano con interesantísima arqueología–, pero su independencia como república es también de fines del siglo XI. Otro dato a tener en cuenta es que no hay batalla naval entre cristianos y musulmanes; los barcos de Génova y Pisa no se enfrentan a la flota de Muya hid. Creemos que la lectura que debemos hacer es muy distinta: las dos ciudades, a instigación del papado, ponen sus flotas mercantes al servicio de la causa cristiana para el transporte de tropas, recibiendo compensaciones territoriales y comerciales en Córcega y Cerdeña, un «término fijo» que será el arranque del desarrollo de ambas –aunque en principio favorece más a Pisa, que consigue la primacía en la mucho más productiva isla sarda– y también el de una secular disputa entre ellas. A finales de siglo, las repúblicas darán un gran salto adelante al iniciarse la cruzada, para cuyo sostenimiento son imprescindibles y con lo que consiguen entrar en los poderosos mercados orientales. Para estudiar la historia de Denia todo esto es interesante, ya que con la campaña de Cerdeña entra en la cronística de Roma, Pisa y Génova.

La campaña aparece en las crónicas cristianas y en las musulmanas¹⁶. Esto nos beneficia, pero también complica nuestra tarea por las discordancias que unas y otras fuentes presentan en fechas y aun en los detalles de las acciones – en las crónicas cristianas hay mucha leyenda; algunas hablan incluso de la muerte del propio Muya hid, lo que con toda seguridad es falso–. Una vez más tratamos de tejer un relato coherente y veraz, ajustado al devenir real de los acontecimientos.

La campaña parece iniciarse muy pronto, solo tres meses después de la de Baleares, que con esto parece quedar reducida a un simple primer paso, tal vez acordado previamente con un sector importante de los notables de las islas. En agosto del año 1015, la flota de Muya hid cae sobre Cerdeña, a la que sorprende sin preaviso. Las fuentes están de acuerdo en que el número de unidades navales es de unas 120 –sin especificar tipos– y que la fuerza de ataque principal la componen 1.000 jinetes –lo que implica que muchos barcos eran transportes de caballos–¹⁷. La invasión se ejecuta como una guerra relámpago, aunque no sabemos si alcanza a la isla entera o solo a las zonas más accesibles a las cargas de la caballería. En todo caso, la conquista es muy rápida, pues Muya hid tiene tiempo, antes de la reacción cristiana, para tomar un buen botín, capturar numerosos esclavos –tantos que llegó a ser difícil venderlos y bajó mucho su precio, según una fuente musulmana– y comenzar un programa de edificación de fortalezas; además, erigió sobre una antigua villa romana un edificio palacial al que hizo llevar a su familia –como tal se interpreta el yacimiento llamado *Il Castro de Mugete*, en Borgo de San Gregorio, cerca de Cagliari–. Mientras tanto, parte de su flota hace incursiones sobre las costas italianas, la más importante sobre Luni, una histórica ciudad entre

(16) Las fuentes con noticias son tan numerosas –y a veces de tan poca confianza– que solo agregamos algunas con datos clave para un relato coherente.

(17) En dos de las fuentes ya citadas: *A'mal al-a'lam* (n. 12) y *Al-Bayán al-Mugrib...* (n. 11, pero en este caso, en su parte III).

Lombardía y Toscana¹⁸. Con todo esto cunde la alarma entre los cristianos. El papa Benedicto VIII consigue que acuerden treguas –ya que había algunos conflictos entre ellos– y que preparen una expedición conjunta para recuperar Cerdeña, con barcos pisanos y genoveses; todo esto llevará un tiempo, casi un año.

Veamos el desenlace. Una fuente musulmana creíble nos cuenta que Muyaḥid tiene problemas con sus tropas. Es claro que su intención era establecerse en la isla con carácter definitivo –como se había hecho en Sicilia–, pero al parecer parte de sus capitanes, que concebían la operación como una campaña de saqueo, no están de acuerdo. Esto obliga a Muyaḥid a volver a sus territorios para conseguir nuevos aportes de tropas que le permitan completar y afianzar su conquista. Es muy posible que sea entonces cuando se produce la arribada de las tropas cristianas, que apoyadas por rebeldes sardos remanentes encuentran facilidades en su ataque contra fuerzas divididas y mal coordinadas. Cuando la flota de Muyaḥid regresa, el panorama es mucho peor que a su salida; además, es probable que no cuente con buena información. Contra las advertencias de su almirante, decide fondear en una bahía, y a poco se desata un fuerte temporal que va lanzando los barcos contra la costa, donde los cristianos pueden fácilmente ir matando o capturando a los supervivientes¹⁹. Las pérdidas fueron horribles, aunque no son fruto de una verdadera batalla, sino de un «desastre» producido por los «elementos».

Muyaḥid tiene que retirarse con los pocos barcos que se han librado de la catástrofe –una fuente nos dice que «no se salvaron (...) más que cinco navíos y cuatro cárabos»–²⁰. No le queda otro remedio: ha perdido buena parte de su flota y de sus tropas. Y las pérdidas no se reducen a eso, pues su harén y sus retoños han quedado en manos de los cristianos. Lo peor es la pérdida del primogénito, Alí, entonces un niño de siete años, cuyo rescate se demorará muchos años –será educado como cristiano en la corte del emperador otónida Enrique II–. Más anecdótica es la pérdida de su esposa principal, una cristiana que se niega a regresar.

Albergamos algunas dudas acerca de ciertos detalles: ¿resistió alguna fortaleza musulmana al menos durante cierto tiempo? ¿Hubo ataques a las costas sardas o italianas más adelante? Es probable que sí, pues hay noticias tardías dispersas de algunos musulmanes que participan en la *yihad* de Cerdeña, y además esto ayudaría a explicar las dificultades para rescatar al príncipe heredero. En todo caso, Muyaḥid no volverá a acometer en serio la empresa de Cerdeña, ni ninguna parecida. Estamos ante un auténtico cambio de ciclo.

(18) *Annalista Saxo* (med. s. XIII), cuya crónica está incluida en *Monumenta Germaniae Historica*, nos cuenta que «los sarracenos llegaron en naves a Lombardía a la ciudad de Luna; fugado el obispo, atacaron y se llevaron cautivas a las mujeres de los tranquilos habitantes de la región ...».

(19) El relato que nos parece más fiable, y que es el que hemos seguido, está en la ya citada *Bugya* (n. 13), que nos transmite el testimonio de un superviviente del desastre.

(20) En *A'mal al-'lam* (n. 12). La traducción de los tipos de barcos varía, y su identificación como tipos específicos es discutible, como ya se ha expuesto.

	EL IMPERIO	FRANCIA	ITALIA				
	OTÓN III	Dinastía de los Capetos	PAPAS	VENECIA	Margraves de Toscana	Catapanato de Italia	SICILIA
1000			JUAN XVIII	PIETRO II ORSEOLO	BONIFACIO III	Provincia bizantina regida por gobernadores (en total 25) entre ellos destacamos a JORGE MANIACES	Emires kalbites
1010	ENRIQUE II el Santo	ROBERTO II	SERGIO IV	OTTONE ORSEOLO	RAINIER		CHAFAR AL-KALBI
1020			BENEDICTO VIII				Crisis del emirato
1030	Nueva dinastía CONRADO II		JUAN XIX	PIETRO BARBOLANO	Casa de Canosa		AL-AJAL
1040	ENRIQUE III el Negro	ENRIQUE I	BENEDICTO IX	DOMENICO FLABANICO	BONIFACIO IV		ABDALÁ (usurpador ziri)
1050	Batalla fluvial de Bratislava		CLEMENTE II				HASSAN AL-SAMSAM
1060		REGENCIA DE ANA DE KIEV	BENEDICTO IX	DOMENICO I CONTARINI	FREDERICO		Ruptura del emirato
1070	ENRIQUE IV		DAMASO II		Regencia de BEATRIZ		Invasión normanda
1080	Penitencia de Canosa	FELIPE I	LEÓN IX		MATILDE	FIN DEL CATAPANATO	Condes normandos
1090	Coronación como Emperador		VICTOR II	DOMENICO SELVO	Regencia de BEATRIZ		ROGER I
1100			NICOLÁS II	VITAE FALIERO	MATILDE	Ducado normando de Apulia y Calabria	Finaliza la conquista de Sicilia
			ALEJANDRO II	DE'DONI			Sumsión de Malta
			GREGORIO VII	VITAL MICHELE			
			VÍCTOR III				
			URBANO II				
			PASCUAL II				

Monarcas y otros gobernantes en la Europa occidental del siglo XI (producción propia)

El retorno de Muyahid a Denia. Los sucesos hasta el fin de la guerra civil

Sin duda resultó difícil regresar vencido y con fuertes pérdidas en las fuerzas navales; además, hubo otras adversidades que solventar.

Al llegar a Baleares, Muyahid encuentra en marcha una conspiración contra él inspirada por su califa útere, al que había dejado al mando. Buen indicador de su personalidad moderada es que no lo degüella, lo que era habitual; solo lo depone y lo envía al exilio. Varias fuentes musulmanas nos cuentan que Al-Muaytí acabó sus días como profesor de una escuela coránica infantil en alguna ciudad del norte de África. Muyahid pone orden en las islas, nombra un gobernador de confianza –un miembro de su familia– y regresa a Denia.

La situación en al-Ándalus sigue envenenada, con novedosos matices en la guerra civil. El idrisí Alí ibn Hammud ha conseguido ocupar Córdoba y proclamarse califa, con el apoyo del bereber Habus de Granada y del amirí Jayrán de Almería –este, al parecer, había colaborado en esta empresa esperando hallar con vida a Hisham II, lo que no sucedió–. Alí es el primer califa no omeya, un cambio decisivo para la lealtad del partido amirí. Este sigue operando, pues sin duda es el promotor de la ayuda militar que Mubarak de Valencia presta a Labib de Tortosa cuando el andalusí Al Mundir I de Zaragoza ataca y ocupa la capital de la taifa –Labib la recuperará uno o dos años más tarde–. En este complicado escenario tendrá que moverse el derrotado Muyahid, estableciendo nuevas líneas de acción para mantener y aun engrandecer su reino.

Hacemos un alto en el camino para contar dos episodios dudosos, tanto que muchos autores no los incluyen en la historia de Denia ni en la biografía de Muyahid. No es de extrañar, pues solamente aparecen en una fuente cristiana²¹ que no resulta del todo clara, pero nos parece que contiene elementos interesantes.

(21) ADÉMAR DE CHABANNES (h. 988-h.1034): *Chronicon Aquitanicum et Francicum o Historia Francorum*, vol. III, que abarca del 814 a 1028.

El relato del primero arranca en el ducado de Normandía, fundado un siglo antes por el tratado firmado entre el vikingo Rollon y el rey Carlos III el Simple. El vikingo se casa con una hija del rey, recibe el territorio como vasallo y se compromete a hacerse cristiano, lo que cumple. A principios del siglo XI rige Normandía el duque Ricardo II el Bueno, quien envía al exilio al noble Raoul de Tosny con su hijo Roger de Tosny, por razones desconocidas y en un momento no muy preciso. Raoul marcha a combatir en Apulia contra los bizantinos del catapanato de Italia, mientras que Roger se pone al servicio de la condesa Ermesenda de Barcelona, entonces regente, para batir a los musulmanes. Puede ser que estos musulmanes vinieran de Denia o de las Baleares –el rey Labib de Tortosa siempre mantuvo buenas relaciones con el condado de Barcelona–, aunque no es seguro. La guerra es terrestre, aunque las fuerzas islámicas podrían haber acudido por mar. Roger de Tosny vence a los musulmanes y salva Barcelona. Militar ingenioso, utiliza técnicas de guerra psicológica –se gana el apodo de *Mangeur de maures* fingiendo ser antropófago y aterrorizando así a los prisioneros– y logra derrotar a los musulmanes, cuyo rey, llamado «Musetus» en la crónica, pide la paz y paga un tributo en compensación. Ermesenda concede al noble normando la mano de una de sus hijas, tal vez para retenerlo en Barcelona; pero, cuando el duque de Normandía levanta la condena a los exiliados, Roger regresa a su patria y permanece en ella –su hijo, llamado también Raoul, participará en la batalla de Hastings junto a Guillermo el Conquistador–. La historia es interesante, y de ser cierta mostraría otro vector de la *yihad* naval de Muyahid, pero puede que no sea veraz, ya que no aparece en otras fuentes –es dudosa la identificación de «Musetus» con Muyahid (aunque se parece al «Mugete» de los sardos), e incluso resulta insegura la boda de Tosny con la condesita barcelonesa–. De todos modos, la vida de estos señores normandos tiene buenas conexiones con muchos hechos históricos importantes del siglo XI.

El segundo episodio, más breve, nos cuenta un ataque musulmán a Narbona desde la mar, ataque que pudo haber sucedido poco después, dirigido desde Denia o no, aquí no hay fechas precisas ni nombres. Dice el cronista: «... en aquel tiempo los musulmanes de Córdoba desembarcaron por el mar Gálico, por la noche, de repente, con muchas naves, en Narbona y temprano en la mañana con las armas se situaron en torno a la ciudad ...». Pero las fuerzas musulmanas fueron derrotadas por los cristianos locales y tuvieron que retirarse, dejando muchos prisioneros.

Regresamos a la historia de Denia tal como la reflejan las fuentes más solventes; pero con la advertencia de que ya no habrá más guerra por la mar, salvo ciertos casos de piratería de menor entidad que no es seguro que fueran promovidos por el rey de esta taifa. No solo no hay campañas navales, sino que Muyahid parece renuente también a hacer la guerra por tierra. Tal vez sus malas experiencias anteriores le inclinan a buscar otros caminos. El caso es que participará en los sucesos políticos y hará acto de presencia en alguna campaña terrestre –aunque sin combatir o combatiendo lo mínimo imprescindible–. Parece evidente que su estrategia se basa en aprovechar los avatares

políticos para aumentar su territorio y su hacienda, apropiándose paulatinamente de distritos y ciudades vecinas que le aportan ingresos fiscales, materias primas interesantes, productos útiles para la exportación y acceso a las vías comerciales.

Un ejemplo es su etapa de gobierno en la rica Valencia. Tras la muerte de Muzzafar y Mubarak (1018-1019), los amiríes entregan el reino a Labib de Tortosa. Probablemente Muyahid protesta ante el «gran consejo» y consigue que se acceda a un gobierno conjunto de ambos²². Parece claro que el objetivo es disponer de parte de los impuestos del reino. El experimento dura poco (1019-1021), pues los valencianos se rebelan contra Labib y dan el reino al gobernador de Lérida, que no es amirí. Muyahid retiene sus derechos durante unos meses, pero después se retira, en tanto que los *fatas* nombran rey de Valencia al joven Abd al-Aziz ibn Sanyul (o sea, hijo de Sanchuelo y nieto de Almanzor). Es bien posible que Muyahid acepte esta novedad a cambio de alguna ampliación de su territorio a costa del valenciano. En este contexto no es descartable que también hubiera escaramuzas entre las tropas de Muyahid y las de Sulayman ibn Hud de Lérida, pero nos parece improbable. Las fuentes son confusas, pero reputamos más fiables las que proponen un enfrentamiento entre tropas catalanas pagadas por Tortosa y las tropas musulmanas de Lérida.

Tras el nombramiento del joven Abd al-Aziz, el ambicioso Jayrán exige el dominio –o sea, una porción de los impuestos, no el gobierno efectivo– de Játiva. Esto vuelve a tensar su relación con Muyahid, como refleja una fuente bastante fiable que nos dice que se encendió la guerra, se cortaron los caminos «e incluso se vio la mar vigilada por las escuadras»²³. No hay noticias de batallas, y parece que el envite fue favorable a Muyahid, tras lo cual Jayrán regresa a Almería dejando las ciudades de Murcia y Orihuela a otro príncipe amirí llamado Muhammad, hijo de Abd al-Malik (el primer sucesor de Almanzor), otra decisión, seguro, del «consejo amirí», que le cede a Jayrán las rentas de Játiva a cambio de esta gobernación para otro nieto de Almanzor; en cualquier caso, Jayrán lo destituyó poco después, refugiándose Muhammad en la corte de Muyahid.

Estos episodios muestran la política de Muyahid, dirigida a obtener sin mucho desgaste los recursos y tierras que precisa para fortalecer su reino. Es más que probable que en estas lides consiga avances territoriales, zonas de los reinos adyacentes que le aportan recursos (maderas de las sierras del interior, esparto de la comarca de Alicante), le procuran impuestos y le abren mejores rutas comerciales terrestres. Su apoyo a Muhammad puede verse como un intento de contrapesar el poder del otro nieto de Almanzor, Abd al-Aziz, rey de Valencia, quien pretende liderar el partido generado en el seno de su clan familiar.

(22) Anónimo (s. XII), textos cronísticos fragmentarios reunidos y traducidos al español como *Crónica anónima de los reinos de taifas*

(23) IBN HAZM (s. XI): *Tawq al-hamama (El collar de la paloma)*, un tratado sobre el amor y los amantes, escrito en prosa con poesías intercaladas.

Tras estos hechos, en Levante se suceden años sosegados. Los reinos viven sin sobresaltos, comercian y se enriquecen. Mientras tanto van pasando otras cosas. Los amiríes pierden el gran reino de Badajoz al fallecer Sabur y tomar el poder los bereberes aftasíes –los hijos de Sabur fundan una taifa amirí en Lisboa, pero tendrá poco recorrido–. Córdoba sufre problemas de toda índole: luchas entre pretendientes, rebeliones, crímenes... Padecerá hasta un terremoto. El caos solo sirve para precipitar la formación de nuevas taifas. En 1026, Muyahid y Jayrán se ponen de acuerdo, por fin, y marchan sobre Córdoba. Con este ejército *ad portas*, los cordobeses perpetran una matanza de bereberes. Los *fatas* expulsan al visir y deponen al califa idrisí –que reside en Málaga–, pero no nombran un nuevo califa omeya, quizá porque los últimos les han defraudado o porque no llegan a un acuerdo. Córdoba queda sumida en la anarquía, aunque luego la gobernará nuestro ya conocido Muhammad ibn Abd al-Malik, quien será *hayib* del último califa de Córdoba, el omeya Hisham III. De todos modos, la apuesta de Muyahid por Muhammad no le dará réditos, pues fallecerá de viruelas el año 1030, dejando como único descendiente de Almanzor y líder legítimo del partido amirí a Abd al-Aziz, el rey de Valencia.

Poco antes, en el año 1028, había fallecido Jayrán de Almería, el *fata* más poderoso y ambicioso, y el rival hasta entonces más duro de Muyahid en el partido amirí. No tiene hijos y le sucede Zuhayr al-Fatá al-Amirí, también amirí y también eunuco. Zuhayr había sido fiel compañero y leal colaborador de Jayrán –alguna fuente dice que era su hermano–, en cuyo nombre gobernó el reino de Tudmir. Será también rival de Muyahid, pero con menos peligro –Zuhayr se inclina a la guerra en su frontera oriental contra los bereberes– y por menos tiempo –precisamente fallecerá batallando con los bereberes en el año 1038–. Pues bien, pronto hay un conflicto entre Muyahid y Zuhayr por Murcia. En este reino hay dos grandes familias andalusíes que se consideran con derecho a su gobernación: los ibn Tahir (apoyados por Zuhayr) y los ibn Jattab (apoyados por Muyahid). La rivalidad desemboca en una pequeña guerra en la que Muyahid consigue capturar al jefe del clan favorable a Zuhayr. El desenlace es pactado, y seguramente nuestro protagonista no consigue ganancia territorial, pero obtiene un fuerte rescate por su prisionero y se hace con una sólida clientela en el norte del reino de Murcia.

En 1031 se produce la caída definitiva del califato. Sin una gran batalla ni un gran asedio, tristemente, el antaño poderoso y temido califato se extingue en una vulgar rebelión del pueblo, que, malcontento por el ruinoso gobierno, expulsa a Hisham III y a todos los descendientes de los omeyas. Córdoba queda bajo el gobierno de un consejo de notables.

Reinado de Muyahid, desde el fin del califato hasta su fallecimiento

En verdad no hay grandes cambios en lo que se refiere a la actividad de Muyahid; hemos puesto el hiato en el final del califato omeya por ser un hito histórico trascendental, pero probablemente Muyahid ya intuye desde unos

años antes que no hay restauración posible y que debe dedicarse a lo que le interesa. Por ello veremos continuidad en sus políticas y muy poca actividad naval a partir de ahora.

Estos años son bastante buenos para los planes de Muya hid. Pronto, en 1032, consigue recuperar a su hijo y sucesor Alí, del que hablaremos más adelante –algunos autores adelantan este hecho a 1026–. Un poco después, en 1035, Muya hid es uno de los que aceptan la proclamación sevillana del «falso Hisham II», lo que probablemente haya que leer como una jugada política en el contexto de la rivalidad con los bereberes. En 1038 fallece Zuhayr de Almería combatiendo contra estos, pese a ser el único amirí que había seguido respetando al califa de aquel grupo étnico. La muerte de Zuhayr acarrea consecuencias. Por una parte, la taifa de Granada se expande hacia el este, tomando parte de la hasta ahora gran taifa de Almería; por otra, el «consejo amirí» otorga las posesiones de Zuhayr a Abd al-Aziz de Valencia, ya consolidado como cabeza legitimista de este partido. Muya hid no lo acepta, y se niega a combatir a los bereberes a las órdenes de Abd al-Aziz, quien lo acusa de cobarde. El subsiguiente enconamiento de sus relaciones conduce a la guerra abierta entre ambos, guerra más de posiciones que de batallas, pero que resultará nefasta para el de Valencia, cuyas posesiones se verán muy mermaidadas por los avances de Muya hid y la independencia o semi-independencia de otras zonas (Almería, Lorca, Murcia, Játiva), y muy favorable para Muya hid, que amplía su territorio hacia el sur con Elche y Orihuela, y hacia el este con lo que hoy es la provincia de Albacete, incluyendo las boscosas sierras de Segura y Alcaraz. La paz llega por la mediación del rey andalusí de Zaragoza, Sulayman ibn Hud, y se refuerza por medio de alianzas matrimoniales: el heredero de Denia se casa con una hija del rey zaragozano, y las bellas hijas de Muya hid lo hacen con sendos príncipes de otras taifas (Zaragoza, Valencia, Almería y Sevilla), con lo que se teje una importante red de alianzas.

Respecto al mundo naval y marítimo, las referencias son escasas, pero espigaremos alguna que otra noticia. La primera nos dice que, cuando fallece el gobernador de Mallorca (Abd Allah, sobrino de Muya hid), este nombra dos jefes, uno civil y otro militar llamado Al-Aglab, quien tiene la misión, según la fuente que nos lo cuenta, de proseguir la *yihad* por mar, extremo que la misma fuente corrobora: «... realizó expediciones e hizo la Guerra Santa en el mar»²⁴. Al-Aglab debe de ser el protagonista de al menos dos acciones que están registradas en los años próximos: el ataque desde la mar al monasterio de Sant Feliu de Guíxols y su posterior saqueo, lo que será causa de que se edifique un castillo o torre para su defensa en 1041, y el fallecimiento de un erudito musulmán «haciendo la *yihad* en Cerdeña» en 1044. Otras dos noticias se refieren a viajes a Oriente para hacer la peregrinación a La Meca, viajes que acaban mal, con el fallecimiento de dos piadosos musulmanes. Uno halló

(24) IBN JALDÚN (s. XIV): *Kitab al-Ibar*, cuyo título completo, mucho más largo, ofrecemos traducido: *Libro de la evidencia, registro de los inicios y eventos de los días de los árabes, persas y bereberes y sus poderosos contemporáneos*.



Máxima extensión aproximada del reino de Denia y Baleares (producción propia)

la muerte en una tormenta entre Denia e Ibiza, y al otro «lo mataron los cristianos en el mar el año 427» (entre 1035-1036 de la era cristiana). Lógicamente, para estos viajes los peregrinos aprovechan buques mercantes en tránsito. La actividad mercantil no está bien documentada; solo tenemos una noticia con posibilidades, que nos habla de la venta de un cargamento de cinabrio en El Cairo en esta época²⁵; y también una suposición basada en hechos: ya que el hijo mayor de Muyahid fue rescatado por medio de los Banu Hammad, que reinaban en Argelia, parece que tenía que haber una relación marítima y diplomática estable entre Denia y Bugía.

Fallece Muyahid, tras treinta y cinco años de reinado, dejando un reino más grande, más sólido y más viable, en tanto que otros se han debilitado y reducido; habiendo intentado una expansión ultramarina, aunque sin éxito; habiendo sabido jugar sus cartas en el complejo escenario de la guerra civil y la rivalidad entre los reyes de taifas; habiendo sido el suyo el único de los reinos de taifas con actividad naval, y habiendo, en fin, tejido una red de alianzas bastante sólida con los reyes principales del partido amirí y del partido andalusí. No es un mal balance.

(25) VIGUERA MOLINS, M.J.: «Muḃāhid Al-Muwaffaq», en REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario biográfico español*, párr. 15, s.f. (<https://dbe.rah.es/biografias/17692/muyahid-al-muffawaq>)

El reinado pacífico y comercial de Alí, hijo de Muyahid

El reinado de Alí (1045-1076)

Este reinado carece prácticamente de actividad naval. Pero, ya que en él se registra bastante tráfico comercial marítimo y algunas acciones piráticas, vamos a bosquejar los sucesos principales, para enmarcar estas actividades.

Alí ibn Muyahid, al que más tarde se le dio el sobrenombre honorífico de Iqbal al-Dawla (Prosperidad de la Dinastía), era el hijo mayor de Muyahid y había sido hecho prisionero en Cerdeña en 1016, cuando tenía siete años. Fue educado en la corte del emperador Enrique II. Cuando su padre lo rescata en 1032, el joven era cristiano y casi había olvidado el árabe; además, poco antes Muyahid había designado sucesor a otro hijo suyo, llamado Hasan. A pesar de todo, Muyahid preferirá a Alí, al que se le enseñará de nuevo el árabe y el Corán –parece que parte de esta educación la recibió en Kairuán–, y será por fin declarado heredero. Todas las fuentes coinciden en que fue un buen musulmán y que mantuvo una actitud de tolerancia hacia los miembros de las otras religiones, además de ser un rey culto, sensato y pacífico. Su reinado, no obstante, no está exento de críticas, que reseñaremos más adelante.

Durante el gobierno de Alí (1045-1076), los tiempos son de mudanza y radicalmente distintos de los de su padre. En el ámbito islámico español, asistiremos a muchos hechos notables. Se verifica un proceso de concentración de taifas, cuyo número se reduce mucho, como ya dijimos. Lo más visible es la expansión de los reinos andalusíes de Sevilla y Zaragoza. Resisten los reinos bereberes, mejor los de remota implantación y muy arabizados (aftasíes de Badajoz, Banu di-l-Nun de Toledo y los pequeños Albarracín y Alpuente), y con más dificultades los de reciente implantación –los hammudíes conservan Málaga y Algeciras, pero por poco tiempo; los ziríes conservan el reino de Granada, aún fuerte pero pronto en regresión–. Pero lo más importante será la decadencia de los amiríes. Este partido se desinfla en todos los ámbitos: el «consejo amirí» se diluye –las fuentes dejan de hablar de él, sin explicitar las causas–; los reinos irán desapareciendo: algunos se independizan en manos de nobles no amiríes, otros se someten a vasallaje o son anexionados por los reyes andalusíes más poderosos... En 1086 caerá definitivamente Valencia, último reino peninsular de los amiríes.

Tal vez aún más importante es el fortalecimiento de los reinos cristianos, que en la primera mitad del siglo habían sido mercenarios en las rencillas musulmanas, pero ahora demostrarán poder y vocación expansiva. Como por el momento no tienen fuerzas navales, sus campañas serán por tierra. No las citaremos aquí, pero van a condicionar toda la política peninsular. Grandes personajes como Fernando I de León, Ramiro I de Aragón, Sancho II de Castilla, Sancho Ramírez de Aragón y Pamplona, Alfonso VI de Castilla y León o el Cid Campeador irán apareciendo en las crónicas musulmanas como poderosos enemigos, impositores de tributos y conquistadores de territorios.

Hay otra novedad importante. A mediados de siglo aparece en el África musulmana, concretamente en la región occidental del Sáhara, un movimiento religioso y político basado en una interpretación rigorista de la religión islámica; son los almorávides, que iniciarán una rápida expansión hasta llegar a formar, antes de que finalice el siglo, un enorme imperio. El mismo año en que se extinguen los reinos amiríes peninsulares comenzará la intervención almorávide en al-Ándalus.

Pero todo esto a Denia le queda un poco lejos, al menos por el momento. Su pacífico rey procura mantener buenas relaciones con todos, cristianos y musulmanes, amiríes y andalusíes –no tiene relación directa con los bereberes peninsulares, ni amigable ni conflictiva–. Sigue la política matrimonial de los últimos años de su padre y procura ganarse la buena voluntad de los gobernantes cristianos, como veremos. Todo esto le sirve para mantener su reino, con su riqueza, su bienestar y su cultura, durante tres décadas, aunque al final sucumbe como los demás, si bien su caída ofrece matices propios. Veámoslo paso a paso.

Alí Iqbal al-Dawla tuvo que sufrir al principio del reinado un intento de asesinato por parte de su hermano Hasán, apoyado por el rey de Sevilla, del que solo la suerte –él diría que la voluntad de Alá– le libró. Después se acaban los problemas políticos. Alí practica una política amistosa –nos cuentan las fuentes– con Tortosa, con Almería –casa a una hija suya con el príncipe heredero–, con el condado de Barcelona –pone a los cristianos de sus reinos bajo la autoridad religiosa del obispo de esta sede, tal como demuestra la carta de Alí conservada en el archivo de la catedral– y hasta con el rey Fernando de León.

Veamos este último caso más a fondo, aunque su interés sea anecdótico. El año 1055, el rey de Denia recibe la noticia de que una gran hambruna se abate sobre Egipto, a lo que reacciona presto, enviando un gran barco con vituallas. En agradecimiento, el califa fatimí Al-Mustansir le manda a su vez un barco con dinero y tesoros²⁶. Entre ellos viaja una copa que, según cierta tradición local, es la que usó Jesucristo en la Última Cena. Alí envía la reliquia a Fernando de León como muestra de amistad, y hoy esta copa es la que se conserva en San Isidoro con el nombre de «cáliz de doña Urraca». Este relato entre la historia y la leyenda, relacionado con el mito del Santo Grial, es ilustrativo del carácter de Alí y de sus dilatadas relaciones políticas y comerciales.

Otra cuestión interesante para nuestra historia se refiere a la gobernación de las Baleares. Cuando accede al trono Alí, el gobernador militar de Mallorca, el amirí Al-Aglab, emprende la peregrinación a La Meca y el rey nombra gobernador a su hijo Abd Allah ibn al-Aglab. Tanto el padre como el hijo tienen una notoria tendencia a maniobrar con independencia. Pronto Alí da el

(26) *Al-Bayán al-Mugrib...* (n. 11) nos dice que Alí envió «un barco grande, lleno de víveres, al país de Egipto»; *A'mal al-a'lam...* (n. 12) habla de «un barco enorme lleno de comida [que] volvió a él lleno de dinero y tesoros».

	IMPERIO BIZANTINO	TÚNEZ (IFRIQIYA)	CALIFATO FATIMÍ	TURCOS SELYÚCIDAS	CALIFATO ABBASÍ
1000	Dinastía Macedónica BASILIO II "Bulgaróctonos"	Ziríes dependientes del Califato Fatimí BADIS IBN MANSUR	AL-HAKIM	SELYUQ IBN DUQAQ	Bajo el poder político y militar de los Buyíes AL-HAKIM
1010				ARSLAN ISRAÏL	
1020		Secesión en Argelia de los Hammadies	Regencia de SITT AL-MULK ALI AZ-ZAHIR		
1030	CONSTANTINO VIII / ROMANO III / MIGUEL IV / MIGUEL V / ZOE	AL-MU'IZZ IBN BADIS		Victoria sobre los Gaznavíes TOGRUL IBN ISMÄIL	Bajo el poder político y militar de los Selyúcidas
1040	CONSTANTINO IX / TEODORA / MIGUEL VI	Ruptura con los Fatimíes	AL-MUSTANSIR	Toma de Bagdad	AL-QA'IM
1050	Fin de la dinastía Macedónica	Atacan los beduinos Pérdida de Kairuán			
1060	ISAAC I Comneno		Hambruna en Egipto	<small>X ALEPO</small> ALP ARSLAN <small>C ARMENIA</small>	
1070	CONSTANTINO X Ducas	Mahdia capital del reino	Desórdenes, guerra civil	SULTANATO DE RUM	
1080	ROMANO IV Diógenes	TAMIN	Pérdida de Palestina y Siria	MALIK SHA Apogeo del Imperio	AL-MUQTADI
1080	MIGUEL VII Ducas	IBN AL-MU'IZZ		SULEIMAN	
1080	NICEFORO III Botaniates	Mahdia saqueada por Génova y Pisa		MAHMUD I	
1090	Dinastía Comneno		AL-MUSTA'LI	BARKIYARUK	AL-MUSTAZHIR
1090	ALEJO I COMNENO			KILI ARSLAN I	
1100	PRIMERA CRUZADA				

Monarcas y otros gobernantes en Oriente en el siglo XI (producción propia)

gobierno a un hombre de su confianza llamado Sulayman. Poco después este fallece y Alí nombra a otro de sus *fideles*, un tal Mubassir. Es claro que ha detectado la voluntad centrífuga de la familia Banu Aghlab, cuyos miembros, tras la caída de Denia, dirigirán una nueva taifa plenamente independiente. En todo caso, sigue adelante la *yihad* marítima, que probablemente tiene su base de partida en Baleares.

Hablemos de lo que sucedió en la mar, tanto en el ámbito comercial como en el guerrero, aunque los hechos acaecidos en este último son exclusivamente piráticos. Para empezar señalamos algo novedoso: parece que Denia-Baleares ha perdido el monopolio naval y pirático –hay referencias a hechos con otros protagonistas, como se verá más adelante–. El primer episodio marino es el ataque a la abadía de San Honorato, en la isla de Lerins, saldado con la captura de muchos monjes jóvenes el año 1046²⁷. El abad consigue rescatar a bastantes de ellos negociando con el reyezuelo de Tortosa. ¿Fue un ataque desde este puerto o desde otro, siendo Tortosa una estación del comercio de esclavos? Las fuentes no lo aclaran. En 1052 acontece otro episodio muy llamativo. Según una fuente, Ramón Berenguer I el Viejo de Barcelona contrata una flota guerrera de Tortosa –¿o en Tortosa?– para atacar Narbona y raptar a Almodís de la Marca, esposa de Ponce III de Tolosa, con la que se casará tras repudiar a su segunda mujer –el papa Víctor II los excomulgó, claro–, historia a un tiempo romántica y piratesca, pero con protagonista cristiano, más o menos. Curiosamente, el Archivo de la Corona de Aragón conserva el fragmento de una amistosa carta de Alí destinada a la «reina» Almodís. En 1056 volvemos a tener noticia de la muerte de un prohombre

(27) COOPER-MARSDIN, A.C.: *The History of the Islands of the Lerins. The Monastery, Saints and theologians of S. Honorat*, 1913; también en la anónima *Vita s. Isarno abbate s. Victoris*, compilada en *Acta Sanctorum*.

musulmán haciendo la *yihad* en Cerdeña –qué contumacia yihadista, si la fecha es correcta–. Los años sesenta empiezan con un documento que se ha conservado, una carta de Alí ibn Muyahid a Al-Ubaydí, señor de Egipto, de carácter comercial; siguiendo esta línea, una autora actual²⁸ nos habla de documentos en la Geniza de El Cairo (depósito de archivos sagrados de la sinagoga Ben Ezra de esa capital) que registran la llegada a Alejandría de barcos de Denia en los años sesenta y setenta. En 1065 hay una interesante noticia de otra taifa: el emir de Ceuta y Tánger ha apresado a mercaderes sevillanos, y en represalia Al-Mutadid de Sevilla le manda una flota de 80 barcos para atacarle, aunque sin resultados²⁹. Y terminamos con otras dos noticias de piratería en la década de los sesenta, una sobre el muchas veces atacado monasterio de San Pol del Maresme, y otra que nos cuenta el traslado tierra adentro de la iglesia-catedral de Elne, para librarse de los ataques de los piratas de Mallorca³⁰. Casi todas estas noticias son algo imprecisas, pueden presentar errores de fecha y no es raro que contengan exageraciones, pero nos dan una idea de lo que está sucediendo.

La caída de Denia

A mediados de la siguiente década se va a producir la anexión de la taifa de Denia por la de Zaragoza, en circunstancias que las fuentes musulmanas califican como extrañas. Pero no lo son si se consideran en su contexto. Las taifas amiríes han ido cayendo, como dijimos: Almería es un reino gobernado por los andalusíes Banu Sumadilh desde los años cuarenta; Murcia en teoría está bajo dominio de Valencia, pero es *de facto* independiente bajo otra dinastía andalusí ya conocida, los Banu Tahir; Tortosa ha sido anexionada por Zaragoza, reino andalusí de los Banu Hud, en 1058; incluso Valencia, donde reinan los descendientes de Almanzor, ha sido sometida a vasallaje por Al-Mamún de Toledo en 1065. Así pues, el único reino amirí realmente independiente a partir de este año es el de Denia-Baleares, que perdurará en esta condición aún una década más.

Hay dos factores más que explican la fácil anexión. Por una parte, la política matrimonial fracasa; de hecho, puede haber sido una excusa legitimista aducida por los reyes zaragozanos tras el doble enlace precedente. Pero, además, los otros reinos emparentados (Sevilla, Almería) no hacen acto de presencia, pese a que se les pide ayuda. Por otra parte, y aquí aparecen las críticas a Alí, hay autores que le acusan de dedicarse más a los negocios que al gobierno y de guardar sus muchas ganancias en el tesoro en lugar de fortalecer sus defensas y sus milicias.

(28) CONSTABLE, O.R.: *Trade and Traders in Muslim Spain: The Commercial Realignment of the Iberian Peninsula, 900-1500*, 1994.

(29) IBN BASSAM: *Dajira*, n. 14.

(30) PIERRE DE MARCA: *Marca hispanica sive limes hispanicus*, 1688.

Vamos a los hechos concretos. El rey de Zaragoza es Abú Yaáfar Ahmad ibn Sulaymán *al-Muqtádir bi-L-lah*, segundo rey zaragozano de la dinastía andalusí de los Banu Hud y cuñado de Muyaahid. Es un monarca prestigioso, con un gran historial como guerrero invicto, que llevará a su reino taifa a la máxima extensión, si bien ha tenido que pagar parias a prácticamente todos los soberanos cristianos –en este momento se las paga a Alfonso VI–. En 1075 fallece el también temible Al-Mamún de Toledo, y el rey de Zaragoza aprovecha para montar una campaña contra los reinos amiríes que quedan en Levante. Y así, se presenta con su ejército ante Denia con la excusa de que Alí no ha cumplido su promesa de cederle ciertas fortalezas fronterizas. Estando Denia cercada, se producen los hechos «extraños» que narran los cronistas: la traición del visir dianense y una mala negociación llevada por un hijo de Alí. El hecho es que este entrega su reino sin combatir, sin batallas terrestres ni navales, sin escapar por mar a las islas... El rey de Zaragoza se lo lleva consigo –le cederá un pequeño territorio en Aragón, para que viva de sus rentas hasta su muerte– y sobre todo se queda con su mítico tesoro –que incluye las joyas regaladas por el califa de Egipto–. Queda en Denia un gobernador del rey de Zaragoza, quien a su regreso pasa por Valencia y consigue que el rey de esta, Abú Bakr, hijo de Abd al-Aziz, se declare vasallo suyo. Una campaña de excelentes resultados sin necesidad de combatir para obtenerlos.

La victoria no fue completa, pues quedaron flecos. Una parte del territorio peninsular de Denia, en concreto Segura de la Sierra, queda como pequeño reino independiente bajo un hijo de Alí llamado Siray al-Dawla, aunque duró poco. Las fuentes no se ponen de acuerdo, pero lo más probable es que falleciera de muerte natural nueve años más tarde, dejando al mando a dos subalternos que cedieron el reino al rey Al-Mutamid de Sevilla; en cualquier caso, en 1091 Segura será ocupada por los almorávides. Por otra parte, las islas Baleares se independizaron bajo la égida de los Banu Aglab³¹, que habían sido sus gobernadores a mediados de siglo. Esta taifa de Baleares sí que perduró varias décadas, hasta que fue sometida por los almorávides en 1116. Sin duda siguió practicando la piratería, ahora con más necesidad al haberse cortado su cordón umbilical con el rico reino dianense, tal como nos cuentan las fuentes cristianas para justificar las acciones de la «cruzada noruega» en 1109 y la expedición pisano-catalana de 1114-1115; sea como fuere, el último reino de al-Ándalus en caer en poder del imperio almorávide sería un reino amirí, y esta conquista será también el último paso de la expansión de los rigoristas norteafricanos.

(31) La historia de las Baleares en estos años es bastante poco conocida, por la escasez de datos en las fuentes. Una de ellas, tal vez la mejor, es la *Historia de al-Ándalus* de Ibn al-Kardabús, autor tunecino de fines del siglo XII. No conocemos textos de autores contemporáneos sobre esta taifa en concreto, pero se pueden consultar las obras clásicas sobre las Baleares musulmanas, como CAMPANER FUERTES, A.: *Bosquejo histórico de la dominación islamita en las Islas Baleares*, 1888, con varias ediciones más recientes.

Los barcos de la taifa de Denia-Baleares

Generalidades

Unos párrafos más arriba comentamos las dificultades de otros autores para solventar las carencias del registro arqueológico, la escasez de imágenes de naves musulmanas y la imprecisión de los textos medievales islámicos, que aun citando muchos tipos de barco, no hacen una descripción de estos.

A día de hoy, el caudal de información ha aumentado sensiblemente, pero no en lo que respecta a la construcción naval, los tipos de nave de guerra, los elementos de maniobra y las tácticas en el combate; y es una lástima, pues consideramos que son cuestiones de enorme interés para el siglo de la taifa de Denia.

No es este lugar para extenderse en disquisiciones sobre estos temas, pero queremos contar algo sobre posibles barcos, armas y tácticas en relación con la taifa que nos ocupa. Nos limitaremos a dar la información que consideramos más útil y a ofrecer algunas imágenes. Por poner un marco temporal, nos limitamos al periodo que va desde unos cincuenta años antes del nacimiento de la taifa hasta unos cincuenta después, es decir, un marco temporal entre la mitad del siglo X y la mitad del siglo XII, sin demasiada precisión, teniendo en cuenta que muchas fechas de textos, pecios y objetos arqueológicos son aproximadas. Pensamos que los datos mucho más antiguos o mucho más modernos pueden ser engañosos y que, cuando se han usado, han dado una idea de continuidad tecnológica que no tiene correlato en la realidad. En cuanto al marco espacial, no es necesario acotarlo, toda vez que los pocos pecios musulmanes de este periodo que conocemos están en España, Francia e Italia. Las imágenes y los textos proceden de países ribereños del Mediterráneo occidental.

Lo que nos dice la arqueología subacuática

Nos dice bien poco. No se han encontrado, que sepamos, barcos de la taifa de Denia ni de la de Baleares, y tampoco barcos de guerra musulmanes del siglo XI en el Mediterráneo occidental. En este terreno nos movemos casi a ciegas. Los tres barcos musulmanes hallados en el sur de Francia (*Agay A*, *Le Bataiguièr* y *Rocher de l'Esteou*) quedan fuera del marco temporal que hemos fijado, pues los investigadores actuales los datan en la primera mitad del siglo X. Los citamos solo para poder afirmar que los barcos andalusíes de cierto porte ya se construyen en este momento con el sistema «estructura primero» y aún utilizan las anclas de hierro en T de la tradición bizantina-musulmana.

En España tenemos solo dos pecios de este periodo. Uno es el «barco» de la Plaza Nueva de Sevilla, que no es tal barco; es una embarcación de unos 7 metros de eslora que probablemente se empleaba para tareas de carga y descarga en el río. Las condiciones del hallazgo y de la excavación nos han

dejado solo restos fragmentarios de madera que no permiten un análisis preciso del sistema constructivo. El otro resto, el «pecio almorávide» de Sancti Petri, no es tal pecio; es solo un acúmulo de restos cerámicos para los que se propone una datación de principios del siglo XII.

En el occidente de Italia hay bastantes restos de barcos musulmanes –tal vez una docena– que podrían incluirse en este periodo, pero en las más de las ocasiones las fechas son bastante imprecisas y las descripciones que hemos consultado tampoco concretan mucho –debe de quedar mucho trabajo arqueológico y de laboratorio por hacer–; por esto solo citamos los tres que nos parecen más atractivos: *Marsala B*, al oeste de Sicilia, debe de ser de la primera mitad del siglo XI, de la época de Muyahid; el pecio *Camarina C*, en el sur siciliano, parece ser un barco tipo galera y haberse dedicado al transporte de equinos –se han sacado muchas herraduras–, pero hay un serio problema de datación, no sabemos por qué; el pecio *Capo Galera* está en Cerdeña, cerca de Alguero, y se considera un mercante, pero para ser un barco de Muyahid o Alí las fechas son algo tardías. Lástima.

Necesitamos más arqueología, claro, y más analíticas, y más difusión de resultados.

Lo que nos dicen las imágenes artísticas



Ataifor con nave hallado en las excavaciones de El Fortí de Denia (Museu Arqueològic de la Ciutat de Dénia)

En este campo estamos bastante mejor. Tenemos imágenes de barcos en soportes artísticos musulmanes y cristianos, todo un lujo.

El arte medieval musulmán, especialmente el vinculado a la arquitectura, es generalmente anicónico. Pero la España musulmana rompe la regla, sobre todo en las artes decorativas y suntuarias; concretamente en las pinturas sobre cerámicas tenemos dos ciclos notables de representaciones de barcos, uno de la época de la taifa de Denia-Baleares, y otro del reino nazarí de Granada. Solo trataremos del primero, claro está.

La primera imagen que mostramos proviene de excavaciones en la propia Denia. Este fragmento de ataifor (fuente o plato hondo para la presentación de las viandas en la mesa), del tipo llamado «verde y manganeso» –por los colorantes de la decoración–, nos muestra la proa de un gran barco de varios mástiles. No tiene fecha muy concreta –debe datarse por analogías estilísticas–. Inicialmente se sugirió que



Ataifores con naves de la iglesia de S. Pietro al Grado de Pisa (actualmente en el Museo Nazionale di San Matteo de Pisa)

procedía de Kairuán, más tarde se dijo que de Málaga, y tras el descubrimiento de los alfares califales de Denia, se ha propuesto que fuera hecho en esta ciudad... Como se ve, entre los especialistas dista de haber acuerdo.

Los ataufores de esta página se hicieron, sin ninguna duda, en Mallorca. Pero se utilizaron como elemento decorativo murario, conjuntamente con muchos otros platos o fuentes de variada procedencia, en iglesias de la Toscana –de hecho, para el museo italiano son los *baccini* n° 19 y n° 59 de una colección de varios centenares—. Sin duda por influencia de los belicosos datos históricos, hace años se propuso que los barcos representados eran navíos de guerra y que habían llegado a Pisa como fruto del saqueo de Baleares en 1114-1115. Hoy se tiende a considerar que son grandes naves mercantes acompañadas por su embarcación auxiliar, y que proceden de la compra frecuente de productos de alta calidad, datándose alrededor del año 1000 –o sea que podrían ser de la época califal final—³². En todo caso, son hermosas representaciones de grandes barcos de transporte de tres mástiles, con velas latinas y sin remos, acompañados de una embarcación de remo que puede desplegar a su vez una pequeña vela también triangular. Es una representación paralela a la que vimos más arriba y que tendrá continuidad, pues el ARQVA conserva otro ataufor con una imagen de nave similar, hallado en un pecio almohade de inicios del siglo XIII.

(32) Respecto a los ataufores con barcos, podemos consultar varios textos, de los que seleccionamos dos: el breve libro de BERTI, G.; ROSSELLÓ BORDOY, G., y PASTOR QUIJADA, J.: *Naves andalusíes en cerámicas mallorquinas*, 1993, y el artículo de AZUAR, R.: «Una necesaria revisión de las cerámicas andalusíes halladas en Italia», 2005.



Escena de combate con fuego griego. (*Skyllitzes Matritensis*, p. 78, Biblioteca Nacional de España)

El arte cristiano de este periodo carece de problemas de iconografía, pero presenta los suyos propios. Uno es que su temática suele estar vinculada a la historia sagrada (el arca de Noé, las peripecias de Jonás, la barca de san Pedro, etc.), con lo que apenas guarda relación con la historia de la guerra en la mar o el comercio marítimo; otro es que en la época que nos concierne suele ser harto esquemático, y sus imágenes, muy poco expresivas, aportan escasa información. Pero hay algunas obras muy buenas. Una es el tapiz de Bayeux, del siglo XI, pero queda fuera de nuestro marco geográfico; otras están en manuscritos ilustrados del ámbito bizantino, de los que tenemos un excelente ejemplo en la Biblioteca Nacional de Madrid.

El libro tiene varios nombres, pero vamos a usar solo uno, el *Skyllitzes Matritensis*, por el apellido de su autor y el lugar donde se halla³³. Es un gran códice en griego con numerosas ilustraciones (574), entre las cuales bastantes representan barcos –hemos contado cuarenta–. Trata de la historia bizantina entre los años 811-1057. Lógicamente se escribió en la segunda mitad del siglo XI, y parece que el ejemplar se elaboró en Sicilia, en la primera mitad del siglo XII, por dos manos de escribanos y tres de ilustradores. Como fuente presenta algunas pegas: no hay certeza sobre el lugar de origen de texto e imágenes –el *Skyllitzes Matritensis* puede ser una copia–; no podemos estar seguros de si los barcos que ilustran batallas pretéritas son tipos del pasado o del momento en que se compuso el libro (hay que suponerlo), además de que las imágenes de las naves no son excesivamente precisas. Con todo, es lo mejor que tenemos –las imágenes de este libro pueden verse en

(33) El *Skyllitzes Matritensis* está digitalizado con su título real (*Synopsis Historiarum*, de Ioannes Skylitzes) en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España, por lo que puede consultarse libremente en la dirección <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/1754254>.



Escena de combate de barcos tipo galera. (*Skylitzes Matritensis*, p. 269, Biblioteca Nacional de España)

infinidad de textos actuales—, y por comparación con otros manuscritos bizantinos, merece cierta confianza.

Se puede apreciar una variación en los barcos de guerra que aparecen en la primera parte del manuscrito y los que aparecen hacia su mitad, es lo que vamos a mostrar.

La famosísima escena del combate con «fuego griego» nos permite confirmar lo que venimos diciendo. Las imágenes de los barcos son bastante esquemáticas, aunque sí pueden distinguirse algunos rasgos, como la forma general o el timón de espadilla.

Pero, como decimos, algo antes de la mitad del libro se verifica un cambio bastante importante en la forma de los barcos de guerra en pleno combate —no tanto en los que transportan a personajes importantes, como emperadores o embajadores—. No es necesario que entremos en detalles, pues las imágenes son por sí mismas bastante explicativas.

Obviamente, no podemos sacar conclusiones muy precisas de representaciones tan esquemáticas, pero el cambio general es evidente, y no se da solo en este par de imágenes, son series de ellas. Por otra parte, una evolución paralela la encontraremos en los textos de los que hablamos a continuación.

Lo que nos dicen los textos medievales

Hay bastantes textos medievales con la historia de este periodo que nos hablan de barcos y de guerra en la mar, aunque con las imprecisiones que hemos señalado previamente. Además, ciertos textos literarios nos dan algunas pistas. Una vez más haremos una selección.

Los textos musulmanes de la época emiral y califal contienen numerosos nombres de naves, pero en general son difíciles de identificar, como ya se dijo; nos ilustran acerca de la variedad de unidades; además, nos dan algunas

pistas etimológicas acerca del posible tipo, uso y armamento, aunque no creemos que debamos entrar aquí y ahora a profundizar en esta compleja cuestión. Es de suponer que bastantes tipos siguen existiendo en la época de la guerra civil y de los primeros reinos de taifas, pero no tenemos seguridad de ello. Y no debemos olvidar que el escenario es diferente: la marina califal está diseñada fundamentalmente para combatir a las flotas vikingas y fatimíes, aunque secundariamente desempeñe otras misiones; la marina de la taifa de Denia-Baleares hizo un desembarco importante y más adelante se limitó a ataques piratescos sobre las costas cristianas.

Los textos históricos acerca de la marina de Denia y Baleares apenas hacen mención de tipos de barco, elementos de maniobra y armamento naval. Lo poco que sabemos se restringe a menciones del transporte de caballos – aunque, paradójicamente, no hemos visto un nombre específico de barco para este uso, como *tarida* o *tafurea*–. Hay bastantes nombres genéricos que significan «barco» o «nave» (*markab*, *safina*), tanto en los textos bélicos como en los que hablan de viajes comerciales o de peregrinación. Y casi una exclusiva forma ligada a un tipo, al narrar el desastre de Denia (*qarib*, probablemente un transporte mediano-pequeño que se suele traducir como «barca» o «cáрабо»). Poco es.

Tratamos de complementar estas penurias con dos textos poéticos, uno de la época de Muya hid y otro de la de la taifa independiente de Baleares³⁴. El primero es del gran Ibn Darray, que había sido poeta en la corte de Almanzor y pasó sus últimos días en Denia. En un largo poema laudatorio, le dice a Muya hid: «Naves que son como esferas celestes, de las que sus estrellas son arqueros y lanceros armados de punta en blanco. Cruzas con ellas los abismos del mar, y sus olas se fatigan por su peso abrumador».

No nos da mucha información, es sin duda demasiado poético; pero parece que puede leerse entre líneas que el autor habla de muchas y grandes naves de guerra cuyo principal recurso armamentístico son arqueros y lanceros.

Una segunda poesía viene del dianense Ibn al-Labbana, aunque fue escrita en Mallorca para su rey Mubassir. Como es mucho más larga, haremos unos recortes:

«Sobre la bahía hay una flota tan numerosa como sus aguas (...) vuelan las hijas del mar, las naves; sus plumas son como las del cuervo pero en realidad son halcones (...) guerreros armados llenan sus puentes y bodegas (...) agitan los remos hacia ti como pestañas de un ojo que parpadea ante el espía indiscreto ...»

Otro texto muy literario, pero que nos parece podría evocar una gran flota de galeras con el casco pintado de negro, colmada de guerreros, que son su puño ofensivo. En todo caso, en ninguno de los textos se hace referencia al empleo de un artilugio que escupa fuego ni a ninguna clase de artificio o

(34) Estos poemas pueden leerse en RUBIERA MATA, M.J.: *La taifa de Denia*, 1985, pp. 134 y 148.

proyectil incendiario, aunque esto bien puede deberse a que los poetas contemplan paradas navales en aguas propias y no batallas reales, que son menos aptas para la lírica.

Ante las carencias de las fuentes musulmanas, tratamos de indagar en las fuentes cristianas, abundantes para este periodo, con bastantes referencias a batallas navales y grandes acciones de desembarco. Hay fuentes en latín, pero también en griego, ya que los bizantinos tienen presencia en el Mediterráneo central hasta la caída definitiva del catapanato de Italia al conquistar los normandos Bari el año 1071.

Contamos una decena de batallas navales en este periodo dentro de nuestra área de interés. En la mitad de ellas participan, precisamente, los bizantinos contra diversos enemigos (musulmanes, normandos); en otros casos hay otros rivales en liza: pisanos y genoveses, normandos y musulmanes, normandos y venecianos –el reino normando de Sicilia es, como se ve, otro gran protagonista–... Llegaríamos a la docena de batallas sumando las acciones ya citadas que enfrentaron a andalusíes y vikingos durante el califato de Al-Hakán II, pero no aparecen en las fuentes cristianas.

En cuanto a grandes ataques a tierra desde la mar o a grandes expediciones conjuntas, los números son mayores, tal vez dos docenas –dejando aparte lo que es mera piratería–. Se recogen todo tipo de campañas, con protagonistas dispares y sobre territorios muy diversos: ataques a importantes ciudades costeras; intentos, exitosos o no, de conquista de grandes islas; operaciones para expandir reinos o imperios y, en fin, las grandes campañas militar-económico-religiosas que fueron las primeras cruzadas.

La información que nos dan estas fuentes es variable, pero en algunos casos resulta bastante explícita. En el periodo inicial suelen hablarnos de grandes barcos de combate dotados de «fuego griego» o de artificios de fuego que tratan de imitarlo; las batallas se libran con frecuencia en bahías, puertos o zonas restringidas; los grandes barcos suelen combatir estáticos, agrupados y, a veces, incluso unidos por cadenas. Pero, a finales del siglo XI, en el escenario de combate ya está instalada inequívocamente la galera, cada vez en mayor número y asumiendo más responsabilidades, hasta el punto de que llegan a citarse flotas de 60 o 70 de estas naves a finales del periodo que analizamos. Las referencias al armamento son escasas, pero ya no parecen determinantes las armas que expelen fuego, o al menos no se citan en las fuentes.

Estaría fuera de lugar entrar en análisis detallados, pero dos ejemplos nos ilustran bastante bien sobre lo que decimos acerca de las galeras. Uno es la campaña pisano-catalana contra Baleares en 1114-1115, donde estos barcos se citan claramente y tienen gran protagonismo en numerosas misiones³⁵. Otro es el ataque a Almería de 1147 dirigido por Alfonso VII el Emperador, en el que

(35) El poema *Liber Maiolichinus de Gestis Pisanorum Illustribus* nos habla de las veloces galeras al citar los tipos de barcos (*Gatti, drumones, garabi, celeresque galee, // Barce, currabii, lintres, grandesque sagene // Et plures alie variantes nomina naves*), y a lo largo del texto narra las muchas y variadas misiones que las galeras llevan a cabo.

los genoveses, según una fuente bastante autorizada, aportan un gran número de galeras³⁶.

Con estas lecturas podemos aventurar algunas hipótesis –no queda otro remedio, ante la falta de datos concretos sobre los barcos de guerra de Denia y Baleares. De los grandes mercantes, al menos tenemos imágenes–. Parece probable que las naves de combate principales de Muyahid fueran barcos más bien grandes dentro de la tradición bizantino-musulmana, de propulsión mixta, con remos y velas latinas; pero es bastante posible que los principales barcos de guerra de la taifa de Baleares fueran estilizadas galeras de casco negro, muy aptas para ataques menores contra naves mercantes y sobre tierra. Con respecto a las armas, poco se puede decir, ya que no hay más que referencias poéticas a guerreros, arqueros y lanceros..., pero la hipótesis más plausible es que también seguirían la línea general que se desprende del análisis de los textos cristianos.

A modo de conclusiones

Aprovechamos la incursión que hemos hecho en la historia de la taifa de Denia –y en la de su hijastra la taifa de Baleares– para esbozar en los párrafos siguientes un resumen de la herencia que nos han dejado.

Comenzamos por hablar de la propia ciudad de Denia, capital de la taifa. Por haberse constituido en tal, y gracias a la eficacia de sus reyes, Denia aumentó extraordinariamente su población; se crean nuevos arrabales y se amplía el contorno de las murallas, como nos van desvelando las campañas arqueológicas que se efectúan en la ciudad, la cual se ha calculado que llegó a los 30.000 pobladores –hoy puede parecer poco, aunque podemos compararla con Londres, que entonces tenía unos 10.000–; tras el fin del reino, la población decreció, y no alcanzaría cifras similares hasta finales del siglo XX. Además de la demografía, hubo otros cambios importantes, especialmente el establecimiento y desarrollo de las factorías dedicadas a la construcción naval, a las armas y a los artículos de lujo.

Otra cuestión interesante son las relaciones internacionales, sean diplomáticas, guerreras, comerciales o piráticas, relaciones con otros estados musulmanes de al-Ándalus y de todo el norte de África, con los estados cristianos peninsulares y con los que rodean el Mediterráneo occidental. Toda esta actividad ha hecho que podamos estudiar el devenir de la taifa de Denia-Baleares en numerosas fuentes y en algunos documentos que han resistido el paso del tiempo, una huella muy interesante, pues se enmarca en un siglo de singulares cambios en numerosos campos, desde las estructuras políticas hasta las

(36) Caffaro di Rustico da Caschifellone, diplomático, marino, escritor y militar genovés que tomó parte en la campaña, dejó un relato de los hechos que se llama *Ystoria captionis Almarie et Turtuose*. Según este texto, su ciudad envía 63 galeras, más un centenar y medio de otras naves menores.

concepciones ideológicas, incluyendo lo que se refiere a las fuerzas navales y a la ejecución de la guerra sobre la mar.

Aunque nos alejemos un poco de nuestro tema, nos parece de justicia comentar algo sobre la vida cultural de Denia en tiempos de esta taifa. Ciertamente no fue la única de al-Ándalus con un alto nivel cultural, pero sus específicas condiciones propiciaron que pasasen por ella numerosos sabios y literatos, los mejores de su época, y hubo tiempo bastante para que algunos naciesen allí. Maestros de la religión islámica, expertos en leyes, autores de variados registros y entre ellos eximios poetas –aunque Muyahid no era proclive a las efusiones líricas– trabajaron para la corte dianense. A algunos ya los hemos citado.

Por último, volviendo al tema central de este trabajo, la creación de esta taifa y su dedicación a la actividad naval y marítima tuvo numerosas consecuencias en estas áreas: siguió viva la construcción naval, incorporando novedades técnicas que fueron surgiendo a lo largo de estos años; la participación en las grandes rutas comerciales y la continuada pugna con los estados cristianos debió de servir también para conocer las nuevas armas y las nuevas tácticas, sobre todo en las Baleares, que seguirían guerreando hasta la extinción de la taifa; las gentes del mar de Denia y Baleares siguieron estando avezadas en las prácticas tanto de la navegación de altura como de la guerra naval, un siglo de generaciones de marinos que mantuvieron vivos estos conocimientos. No es de extrañar que a mediados del siglo XII la gran estirpe de almirantes Banu Maymun, tal vez la primera de la historia hispánica, fuera originaria precisamente de Denia.

La historia de la taifa de Denia permanece aún en parte velada, pero con lo visto no nos parece justo hablar de tiempos oscuros; al contrario, se puede ver con bastante claridad.

Fuentes y bibliografía

Fuentes islámicas medievales (por orden cronológico aproximado)

- IBN HAZM (s. XI): *Tawq al-hamama fī al-Alafah wa-l-alalaf* (*El collar de la paloma...*), texto en prosa con poesías intercaladas. Es un tratado sobre el amor y los amantes, escrito en Játiva hacia 1023, con intercalación de vivencias personales y noticias acopiadas. Hay varias versiones en español. Creemos que la primera es la de Emilio G.^a Gómez de 1952.
- ABD ALLAH IBN BULUGGIN (finales del siglo XI): *al-Tibyan* (*Memorias*). Hay traducción española: LEVI-PROVENÇAL, C., y G.^a GÓMEZ, E., (eds. y trads.): *El siglo XI en primera persona: las memorias de Abd Allah, el último rey zirí de Granada, destronado por los almorávides (1090)*, Alianza Editorial, 2005.
- IBN BASSAM (ss. XI-XII): *Dajira* o *Dhakhīra fī mahāsin ahl al-Jazīra* (*Tesoro de los méritos de la gente de la Península*). Hay una edición en árabe de Ihsan ‘Abbas, Dar ‘al-Thaqafah, Beirut, 1978-1981, de la que hemos seleccionado fragmentos traducidos por otros autores.
- ANÓNIMO (s. XII): Texto crónico fragmentario sin título, editado en español por Felipe Maíllo Salgado como *Crónica anónima de los reyes de taifas*, Akal, 1993.
- AL-DABBI (2.^a mitad s. XII): *Bugyat al-multamis fī ta’rij riyaḥ ahl al-Andalus* (*Sobre los varones de al-Ándalus...*, ed. de Francisco Codera y Julián Ribera, Josephum de Rojas impr., Madrid, 1885).

PEDRO PERALES GARAT

- IBN AL-KARDABÚS (finales del s. XII): *Kitab al-iktifa'fi ajbar al-julafa*. Hay trad. española, a cargo de MAILLO SALGADO, Felipe (ed. y trad.): *Historia de Al-Ándalus*, Akal, 2008.
- IBN IDARI AL-MARRAQUISI (h. 1300-1320): *Kitab al-Bayan al-Mugrib fi akhbar muluk al-Andalus wa'l-Maghrif (Libro de la increíble historia...)*. Hay traducción parcial (la 3.^a parte del texto) al español, a cargo de MAILLO SALGADO, Felipe (estudio, trad. y notas): *La caída del Califato de Córdoba y los Reyes de Taifas*, Universidad de Salamanca, 1993.
- IBN AL-JATIB (med. s. XIV): *Kitab a'mal al-a'lam fi man buyi'a qabla al-iytilam min muluk al-Islam (Gestas de los hombres...)*. Hay edición en francés a cargo de LÉVI-PROVENÇAL, Évariste: *Histoire de l'Espagne musulmane, Kitāb A'māl al-a'lām, Texte arabe publié avec introduction et index*, Dar al-Maksuf, Beirut, 1956.
- IBN JALDÚN (2.^a mitad s. XIV): *Kitab al-Ibar wa diwan al-Mubtada wa l-jabar ft ayyam al-'arab wa l-'ajam wa l-barbar wa man 'asarahum min dawi-l-Sultan al-Akbar (Libro de la evidencia, registro de los inicios y eventos de los días de los árabes, persas y bereberes y sus poderosos contemporáneos)*, obra histórica enciclopédica cuyos volúmenes 6 y 7 cubren la historia de los pueblos bereberes y del Magreb. Hay una temprana edición en francés, titulada *Berèberes*, a cargo del barón de Slane, París 1852.
- AL-HIMYARÍ (fecha incierta entre los ss. XIII-XV): *Kitab ar-Rawd al-Mi'tar (Libro del jardín fragante)*, diccionario geográfico con datos útiles para la historia de al-Ándalus. Hay traducción al español de los pasajes concernientes a la península ibérica, debida a Pilar Maestro (Valencia, 1963).
- Anónimo (ss. XIV-XV): *Dikr bilad al-Andalus (Descripción de al-Ándalus)*. Hay edición española, a cargo de Luis Molina: *Geografía e historia de al-Ándalus*, CSIC, Madrid, 1983.

Fuentes cristianas medievales (por orden zonal y cronológico aproximado)

- ADÉMAR DE CHABANNES (h. 988-h.1034): *Chronicon Aquitanicum et Francicum o Historia Francorum*, vol. III, que abarca del 814 al 1028. Disponible el original en *Monumenta Germaniae Historica*, serie recopilativa de fuentes de la Edad Media que se ha ido publicando y actualizando desde 1826. Se ha digitalizado y puesto a disposición pública en internet a partir de 2004.
- TIETMARO DE MERSEBURGO (1012-1018): *Thietmari chronicon*, editado por G.H. Pertz en *Monumenta Germaniae Historica. Scriptores*, t. III, Hannover, 1839, pp. 723-871, con información de primera mano sobre el reinado del emperador Enrique II.
- ANALISTA SAXO (med. s. XII), cuya crónica de sucesos entre 741-1139 está también incluida en la monumental *Monumenta Germaniae Historica*.
- ANÓNIMO (finales s. XI): *Carmen in victoriam Pisanorum*, poema que celebra la toma de Mahdía por los pisanos en 1087, edición de SCALIA, G.: «Il carme pisano sull'impresa contro i Saraceni del 1087», en VV.AA.: *Studi di filologia romanza offerti a Silvio Pellegrini*, Padua, 1971, pp. 565-627.
- ANÓNIMO (1.^a mitad s. XII): *Liber Maiolichinus de Gestis Pisanorum Illustribus*, poema que narra la expedición a Baleares de 1114-1115, edición de Calisse, C., Istituto Storico Italiano per il Medioevo (Fonti per la Storia d'Italia, 29), Roma, 1904. Hay traducción al catalán de M. Mulet Mas, Societat Arqueològica Lul·liana, Palma de Mallorca, 1991.
- MICHELLE DA VICO (h. 1269): *Breviarium historiae pisanae*, edición de BOTTEGHI, L.A.: *Il Breviarium pisanae historiae di Michele da Vico*, Archivio Muratoriano, 1920.
- BERNARDO MARANGONE Pisano (2.^a mitad s. XII): *Annales Pisani*, también llamado más tarde *Croniche della città di Pisa dall'anno della sua edificazione al MCCCVI...*, con adiciones y varias ediciones históricas. Reseñamos una del siglo XX, de M. Lupo Gentile, en *Rerum Italicarum Scriptores*, Bolonia, 1936.
- ANÓNIMO (s. XIII): *Chronicon breve Pisanum ab anno MIV usque...* (con noticias de 1017, 1020 y 1050 que tratan de Muyaíd de Denia y de su hijo Alí), edición de LUPO GENTILE, M.: *Rerum Italicarum scriptores*, Bolonia, 1936.

- Cronaca Pisana di Ranieri Sardo dall'anno 962 sino al 1400*, *Archivio Storico Italiano*, vol. 6, núm. 2, 1845.
- CAFFARO DI RUSTICO DA CASCHIFELLONE (1.^a mitad s. XII): *Ystoria captionis Almarie et Turtuose ann. MCXXXVII et MCXXXVIII*, en BELGRANO, L.T (ed.): *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori dal MXCIX al MCCXCIII*, vol. 1, Istituto Storico Italiano per il Medioevo (Fonti per la Storia d'Italia, 11-1), Roma, 1890.
- IOANNES SKYLITZES (ss. XI-XII): *Synopsis Historiarum o Skyllitzes Matritensis*, digitalizado en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España.
- ANA COMNENO (h. 1148): *Alexiada*, historia del reinado de su padre, el emperador Alejo I Comneno, edición española de Emilio Díaz Rolando, Clásicos Universales, 1989.
- MENÉNDEZ PIDAL, Ramón (ed.): *Primera crónica general de España que mandó componer Alfonso el Sabio y se continuaba bajo Sancho IV en 1289*, 2 vols., Madrid, 1955.

Bibliografía

- AZUAR RUIZ, R.: «La Taifa de Denia en el comercio mediterráneo del siglo XI», *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, núm. 9, 1992-1993.
- : «Una necesaria revisión de las cerámicas andalusíes halladas en Italia», *Arqueología y Territorio Medieval*, vol. 12, núm. 1, Universidad de Jaén, 2005.
- BERTI, G.; ROSSELLÓ BORDOY, G., y PASTOR QUIJADA, J.: *Naves andalusíes en cerámicas mallorquinas*, Trabajos del Museo de Mallorca, vol. 51, 1993.
- BORDEJÉ MORENCOS, F.: «La Edad Media. Los años oscuros del poder naval», *Revista de Historia Naval*, núms. 40, 41 y 42, 1993.
- BRUCE, Travis: «La política de la violencia y el comercio: Denia y Pisa en el siglo XI», *Revista de Historia Medieval*, núm. 32, 2006, 127-142.
- (dir.): *La Taifa de Denia et la Méditerranée au XI^e siècle*, Presses universitaires du Midi (Col. Méridiennes), 2013, publicado en OpenEdition Books, 2020 (<https://books.openedition.org/pumi/31608>)
- CAMPANER FUERTES, A.: *Bosquejo histórico de la dominación islamita en las Islas Baleares*, Estab. Tip. de Juan Colomar y Salas, Palma de Mallorca, 1888 (con varias ediciones más recientes y digitalizado en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España).
- CERVERA PERY, J.: *El poder naval en los reinos hispánicos (la marina de la Edad Media)*, San Martín, Madrid, 1992.
- CHABÁS, Roque: *Historia de la ciudad de Denia, 1874-1876* (con reediciones en 1958, 1972, 1992 y 2012).
- : «Mochéhid hijo de Yusuf y Ali hijo de Mochéhid», en SAAVEDRA, Eduardo (intr.): *Home-naje a D. F. Codera en su jubilación del profesorado*, M. Escar, tip., Zaragoza, 1914.
- CODERA, F.: «Mochéhid, conquistador de Cerdeña», en *Centenario de la nascita di Michele Amari II*, Palermo, 1910.
- CONSTABLE, O.R.: *Trade and Traders in Muslim Spain: The Commercial Realignment of the Iberian Peninsula, 900-1500*, Universidad de Cambridge, 1994.
- COOPER-MARSDIN, A.C.: *The History of the Islands of the Lerins. The Monastery, Saints and Theologians of S. Honorat*, Universidad de Cambridge, 1913 (hay reediciones de 2013 y 2015).
- GASPARIÑO, S., y FRANCÉS, D.: «De lo que aconteció en la taifa de Denia entre el 400 y su enajenación por los almorávides», *Manquso. Gacetilla de Estudios Epigráficos y Numismáticos Andalusíes*, núm. 3, Madrid-Lorca, marzo 2016 (especial).
- GISBERT SANTOJA, J.A.: «Daniya, reflejo del Mediterráneo. Una mirada a su urbanismo y arqueología desde el mar (siglo XI)», en SUÁREZ MÁRQUEZ, A. (coord.): *Almería, «puerta del Mediterráneo»* (ss. X-XII), Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, 2007.
- GUARDIA, R. de la: *Datos para un cronicón de la marina militar de España*, Imprenta de El Correo Gallego, Ferrol, 1914.
- JOVER ZAMORA, J.M.^a (dir.): *Historia de España Menéndez-Pidal VIII-1: Los reinos de taifas. Al-Ándalus en el siglo XI*, Espasa Calpe, Madrid, 1994.

- LACACI DÍAZ, F.: *Estudio histórico sobre la marina de los pueblos que se establecieron en España hasta el siglo XII de nuestra era*, Imp. y Fundación de M. Tello, Madrid, 1876.
- LIROLA DELGADO, J.: *El poder naval en la época del califato omeya*, Universidad de Granada, 1993.
- MARCA, Pierre de: *Marca hispanica sive limes hispanicus*, gran recopilación documental sobre la Cataluña condal, París, 1688 (reed. Barcelona 1988).
- MARÍN GUZMÁN, R.: «Los grupos étnicos en la España musulmana: diversidad y pluralismo en la sociedad islámica medieval», *Estudios*, núm. 17, Universidad de Costa Rica, 2003.
- MENÉNDEZ PIDAL, R. (dir.): *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal IV: España musulmana (711-1031)*, Espasa Calpe, 1950 (con varias reediciones posteriores).
- MEOUAK, M.: *Saqaliba, eunuques et esclaves à la conquête du pouvoir. Géographie et histoire des élites politiques «marginales» dans l'Espagne umayyade*, Academia Scientiarum Fennica, Helsinki, 2004.
- MORALES BELDA, F.: *La marina de Al-Ándalus*, Ariel, Barcelona, 1971.
- NAVARRO PAREDES, C.: «Las atarazanas andalusíes. Funciones y características dentro de la red portuaria de al-Ándalus», *DAMA. Documentos de Arqueología y Patrimonio Histórico*, núm. 4, Universidad de Alicante, 2019.
- RETAMERO, F.: «La formalización del poder en las monedas de los *mulūk* de Denia (siglo V H./XI d.C.)», *Al-Qanṭara*, vol. 27, núm. 2, CSIC, 2006.
- RUBIERA MATA, M.J.: *La taifa de Denia*, Instituto Juan Gil-Albert, Alicante, 1986.
- RUIU, G.: «L'emiro di Sardaniya Muḡāhid al-Amiri, oltre la leggenda», blog *Sinnos: trace di memoria a Cargeghe*, enero 2011.
- SARNELLI CERQUA, C.: *Muḡāhid al-'Amiri: qa'id al-ustul al-'arabi fī gharbi al-bahr al-abyad al-mutawassit fī l-qarn al-khamis al-higri (Muḡāhid al-'Āmiri: comandante della flotta araba nel Mediterraneo orientale nel V secolo dell'Egira)*, El Cairo, 1961.
- : «La vita intellettuale a Denia alla corte di Muḡāhid al-'amirī», *Annali dell'Istituto Universitario Orientale di Napoli*, vol. 14, 1964.
- THE PRINCETON GENIZA PROJECT, base de datos *on-line* con documentos procedentes de la Geniza de El Cairo (<http://gravitas.princeton.edu/tg/tt/>), s.f.
- WASSERSTEIN D.J.: *The Rise and Fall of the Party-Kings. Politics and Society in Islamic Spain, 1002-1086*, Princeton, 1985.
- : «Mudjāhid», en *Encyclopaedia of Islam*, edición en CD-ROM, Brill Academic Pub., 2001.

LA CORBETA DE GUERRA *MOSQUITO*, ALIAS *ARDILLA* (1798-1805)

Rubén E. VELA Y CUADROS
Oficial de máquinas de la marina mercante
Recibido: 29/06/2021 Aceptado: 13/09/2021

Resumen

En el siguiente trabajo estudiamos el historial de uno de los buques que tuvo la Real Armada española durante las guerras de Coalición. Se trata de la corbeta de guerra HMS *Musquito*, apresada a la Marina Real británica por tres fragatas españolas en septiembre de 1798. Para ello utilizaremos fuentes primarias consultadas en archivos nacionales e ingleses. Por las dimensiones de su casco y el calibre de su artillería, podemos darnos cuenta fácilmente de que fue un buque único en su categoría. Este artículo incluye una hermosa pintura de la corbeta, realizada al óleo.

Palabras clave: corbeta *Ardilla*, *sloop-of-war* HMS *Musquito*, Real Armada, Marina Real británica, John Whyte, Rafael Butrón, Benito Prieto.

Abstract

In the following paper, we study the career of a warship that belonged to the Spanish Navy during the French Revolutionary Wars. We are referring to the British sloop-of war HMS *Musquito*, captured by three Spanish frigates in

September 1798. For this purpose we have employed primary sources from both Spanish and English archives. By the dimensions of the hull and caliber of its guns, one can easily realize it was the most unique ship of its class. This paper also includes a beautiful oil-painting of the said sloop-of-war.

Key words: corvette *Ardilla*, sloop-of-war HMS *Musquito*, Spanish Navy, Royal Navy, John Whyte, Rafael Butrón, Benito Prieto.

DURANTE las guerras de las últimas décadas del siglo XVIII y principios del XIX, el marino y editor inglés David Steel publicó, entre otros muchos trabajos, unas listas de la Marina Real británica parecidas a los Estados Generales de la Real Armada nacional, pero que además incluían una larga relación de buques apresados, perdidos o hechos naufragar por las Armadas que tomaban parte en aquellas contiendas.

Estas *Lists of the Royal Navy*, célebres en su tiempo, eran fuente de consulta tanto para oficiales como para curiosos que desearan saber, por ejemplo, los ascensos, mandos o destinos de los oficiales que formaban parte de la rama naval de las fuerzas armadas británicas. Como, por esas fechas, en España nunca se había publicado nada similar a una relación completa de buques apresados e incorporados a nuestra Armada –los nombres de origen de las presas entrañan una dificultad intrínseca–, siempre ha existido un vacío considerable en nuestra historiografía a la hora de documentar los barcos de ese género que sirvieron bajo pabellón nacional. Por este y por otros motivos hace ya algún tiempo realizamos un trabajo, titulado *Presas de la Armada española, 1779-1828*, que recogió con esmero muchos de los buques apresados e incorporados a la Marina entre esas fechas, desde naves de guerra o corsarias a simples mercantes. De una de estas «presas» o embarcaciones apresadas trata nuestro artículo.

Situándonos en el contexto de las guerras de Coalición, en 1793 los británicos apresaron a los franceses una goleta, a la que bautizaron con el nombre de *Musquito* para incorporarla a su Marina Real y que fue dada de baja en 1796. En 1798, la Royal Navy apresó, también a los franceses, una corbeta corsaria a la que se puso por nombre, otra vez, *Musquito*; y, luego de la pérdida de esta a manos de la Armada española (16/09/1798), al año siguiente los británicos volvieron a capturar a los franceses una goleta, a la que denominaron nuevamente *Musquito*. Este embrollo de embarcaciones homónimas incorporadas a la Royal Navy en años inmediatos propició que los documentos relativos a todas ellas se mezclasen en los archivos oficiales, fuente que ha nutrido a la historiografía británica desde mediados del siglo XIX¹. El antes mencionado Mr. Steel, cuyas listas no siempre son una fuente de consulta

(1) VELA Y CUADROS, Rubén E.: *Presas de la Armada española, 1779-1828. Listado de buques de guerra apresados e incorporados a la Real Armada por apresamiento*, edición del autor, 2017, pp. 57-58, con nota en The National Archives (TNA), ADM, 35/1135, error donde se mezclan los papeles de todos los buques nombrados *Musquito*.

fiable, tampoco asignó a la *Musquito* apresada por los españoles tipo o clase alguna de buque.

Como consecuencia de esta omisión, sin haber prestado mucha atención al asunto, «y hasta que alguien diga lo contrario», los libros ingleses que describen las pérdidas navales de aquella nación durante las guerras revolucionarias francesas han venido repitiendo durante más de doscientos años que el buque apresado por los españoles en 1798 era una goleta y no una corbeta. Este error fue corregido en 2017, con todos los documentos de archivos nacionales y extranjeros para ello².

Servicio como corsario francés

En el puerto de Willemstad, de la isla neerlandesa de Curaçao, se hallaba surta la corbeta corsaria francesa *La Petite Magicienne* para alistar tripulantes³. Esta corbeta era un precioso buque de tres mástiles con cofas y aparejo redondo, rapidísimo a la vela y que arqueaba 178 toneladas. Tenía un equipaje de 87 u 88 individuos y montaba 16 cañones del calibre de a 4 libras. La colonia caribeña disponía de ricas plantaciones y era famosa por el contrabando, razón por la que en ella no faltaban marineros de todas las nacionalidades, matices y creencias políticas en busca de aventuras, y que fuese, pues, el lugar perfecto para que armadores y capitanes corsarios dispuestos a enriquecerse a costa de los ricos barcos mercantes que surcaban el Caribe reclutasen marineros. Entre los enrolados a bordo de *La Magicienne* se encontraban, incluso, algunos sujetos procedentes de la fragata británica HMS *Hermione*, entregada a los españoles (septiembre de 1797) tras un amotinamiento de su tripulación en el puerto venezolano de La Guaira.

La corbeta corsaria se hizo a la mar y patrulló por un tiempo las aguas de las Antillas Menores y La Española, pero sus cruceros terminaron repentinamente el 1 de marzo de 1798. Ese día, hallándose sobre aguas de Santo Domingo con una división, el vicealmirante sir Hyde Parker destacó al navío de 74 cañones HMS *Valiant* para reconocer una embarcación sospechosa, a la que minutos después apresaba. La presa, que era la corbeta *La Magicienne*, fue conducida a Môle S.^t Nicolas (Haití), lugar en el que los británicos cooperaban con los rebeldes haitianos para expulsar de allí a los republicanos franceses. Días más tarde, el vicealmirante inglés ordenó incorporar la corbeta a la Marina Real británica con el nombre de *Musquito* –pues ya existía en esta marina una fragata de guerra denominada *Magicienne*–. Verificado esto el 15 de marzo, Parker le mantuvo el porte de 16 cañones y mandó tripularla con 87 individuos, oficiales de marina y guerra incluidos⁴.

(2) El error fue enmendado por vez primera en el trabajo del autor citado en la nota anterior, trabajo que además aportó el historial y origen del buque en ambas marinas.

(3) También denominada *La Magicienne* a secas en otras fuentes primarias.

(4) VELA, *Presas...*, p. 57. Rol de equipaje de la *Musquito* con nota en TNA, ADM 36/12001.

En las categorías de la Royal Navy, el buque pasaba a ser un *ship-sloop*, denominación que empleó Gran Bretaña para referirse a los barcos que nosotros denominábamos «corbetas», a los que diferenciaba claramente de los *brig-sloop*, paquebotes menos finos que los bergantines. No deben ser confundidos estos términos con el de *sloop*, «balandra», o el de *sloop-of-war* –más tarde *corvette*–, que por estos años englobaba solo a las corbetas.

La corbeta o *sloop-of-war* HMS *Musquito*

Reunía esta embarcación unas características constructivas muy particulares, e iba armada *ad hoc* para «picar» al comercio enemigo donde más doliera. Además de tener un arqueo de 178 toneladas, las dimensiones geométricas del casco eran las siguientes, en pies y pulgadas de Burgos⁵:

HMS MUSQUITO

<i>Dimensiones</i>	<i>Artillería</i>	<i>Equipaje</i>
Eslora: 83 pies (23,1 m); Quilla limpia: 70 pies y 8 pulgadas (19,7 m); Manga: 22 pies (6,1 m); Puntal: 9 pies (2,5 m)	16 cañones de a 4 libras, 2 esmeriles	87 individuos

Enarbolado el pabellón carmesí británico, la *Red Ensign*, por quedar asignada a la estación naval de Jamaica, que regía Parker, fue su primer comandante William Sanderson (16 marzo-12 junio 1798). Seguidamente transbordó a la corbeta, para asumir su mando, William Young (13 de junio 1798), pero fue relevado de inmediato por John Whyte (14 junio-16 septiembre 1798). Todos ellos eran tenientes de navío de la Royal Navy, el último de ellos, perteneciente a una distinguida familia inglesa ligada a la tradición militar, cuyo progenitor, llamado igual que él, era por estos años brigadier y comandante general de todo el ejército expedicionario británico en la revolución de Haití⁶.

El servicio de la *Musquito* en la Marina Real británica incluyó bloqueo de puertos, navegaciones en escuadra y cruceros en solitario por el Caribe en busca de naves a las que apresar. Uno de los acontecimientos de más importancia que sucedieron a bordo fue el incidente diplomático con el bergantín

(5) Para el arqueo véase VELA, *Presas...*, p. 57. Para las dimensiones del casco, véase Archivo General de la Nación (México), exp. 051, Marina, caja 0740, Estado de Fuerza y Vida de la corbeta *Ardilla* siendo su comandante Joaquín de la Cueva, 8 de enero 1802. Este oficial mandó la corbeta desde primeros de dicho mes (Archivo General de Marina Álvaro de Bazán [AGMAB], Cuerpo General, leg. 620/306, servicios Joaquín de la Cueva).

(6) John Whyte *the Younger*, capitán de la *Musquito* («Captain Whyte, of the Royal Navy, son of General John Whyte»), casó en 1803 con Jane Mowbray. Vivió en la mansión Walberton House de Sussex, Inglaterra, en la que murió su padre, el citado general.

estadounidense *Unanimity*, al que Whyte, confundiénolo con un corsario francés, obligó a varar sobre la isla de Dewees.

Navegación de Butrón y apresamiento de la corbeta

Con la firma del tratado de San Ildefonso de 1796, España se alió con la república francesa y, en consecuencia, el rey declaró la guerra a Gran Bretaña. Iniciada la contienda, dos años después se aprestaron en Ferrol tres fragatas españolas para realizar una importante comisión. Se llamaban *Esmeralda*, *Santa Clara* y *Medea*, e iban al mando del capitán de fragata don Rafael M.^a Butrón de Mújica y Cortés de Zúñiga. Las dos primeras eran del porte de 34 cañones de a 12 y 6 libras, con numerosos obuses montados, mientras que la última, la mayor, estaba artillada con 40 cañones del calibre de a 18 y 6 libras.

Ante el bloqueo naval con que los británicos castigaban a los puertos de la Península, Butrón recibió orden de escabullirse con las fragatas y dirigirse de manera sucesiva a Tenerife, Puerto Rico, La Habana y Veracruz, para en este último punto cargar plata y regresar a España con los caudales. La elección de la derrota se dejó «a la inteligencia y celo» del propio capitán, atendiendo a los numerosos buques de guerra británicos que, con base en Jamaica, operaban en el Caribe; sin embargo, para la vuelta era de obligado cumplimiento desembarcar los caudales en algún punto de Galicia o Cantabria, según lo exigiesen las circunstancias. Esto no carecía de importancia pues, desde el año anterior, la flota británica mantenía un riguroso bloqueo del departamento de Cádiz, mientras que el de Ferrol quedaba a la suerte de los temporales y de las divisiones enemigas que operaban en las costas de Portugal y Francia.

Aprovechando la debilidad del bloqueo británico, el 6 de julio 1798 zarpó Butrón de Ferrol. El 6 de agosto recaló en el norte de Lanzarote, y tres días después, en Santa Cruz de Tenerife. Aquí encontró dos fragatas de guerra francesas, nombradas *La Vertu* y *Régénérée*, que bajo las órdenes del capitán Charles Magon de Médine habían convoyado a dos de los bajeles mercantes de la Real Compañía de Filipinas⁷. Debido a la presencia de los franceses en aquellas aguas, Butrón divisó algunas fragatas británicas que mantenían su crucero sobre Canarias. Luego de reunirse con Magon, este ofreció sus buques para salir conjuntamente en persecución del enemigo, pero Butrón rehusó al no poder retrasar su comisión. Tras dejar en tierra al general interino del archipiélago, dio la vela de Tenerife el 15 de agosto de 1798, y el 3 de septiembre

(7) Magon defendió con honor a los dos buques españoles de los ataques de dos fragatas británicas (el 24 abril en Los, Guinea, contra la HMS *Pearl*, y el 27 de julio contra la HMS *Brilliant* sobre Tenerife) a lo largo de su travesía. El 14 de enero de 1800, la Compañía de Filipinas quiso reconocer la buena conducta de Magon regalándole un neceser de ébano con un par de pistolines bañados en oro y un sable con piezas de oro montado en un cinturón. LOYER: «Le Contre-Amiral Magon», *Annales de la Société d'histoire et d'archéologie de l'arrondissement de Saint-Malo*, 1951, 40-43.



Retrato de un teniente de navío británico, con una corbeta en segundo plano, realizado en el año 1805. Miniatura. Colección privada

arribó a Puerto Rico, donde desembarcó al 3.^{er} batallón del Regimiento de Infantería de África.

A su llegada observó cómo numerosas embarcaciones británicas, haciéndose pasar por estadounidenses, atacaban mercantes puertorriqueños sin ser molestadas. En sus propias palabras, «se disfrazaban» con pabellones falsos, treta que los ingleses llaman *ruse of war* y que era común en la guerra naval. Sabiendo de buena mano que una división de buques enemigos, teniendo noticia de la derrota que podía llevar con sus tres fragatas, estaba cruzando al acecho entre Punta Maisí (Cuba) y Môle de S.^t Nicolas (Haití) con objeto de apresarlas, don Rafael embarcó en la *Esmeralda* prácticos del canal de Bahama para llevar a cabo una derrota inusual. Así, pasó a recalar sobre Punta de Mulás (Banes, Cuba), habiendo navegado entre el estrecho

que separa las islas Inagua (Bahamas)⁸.

Dirigiéndose hacia aquel punto, el 15 de septiembre divisó varias velas, que resultaron ser un convoy británico escoltado por la corbeta HMS *Musquito*. Los británicos no lo pensaron dos veces y se aproximaron a las velas divisadas en el horizonte para reconocerlas. El capitán Whyte no tardó en percibir tres grandes buques que no respondían a sus señales de identificación. Por este motivo dispersó el convoy al que escoltaba e intentó escapar, según apunta en su propio cuaderno de bitácora. Ganado el barlovento por las fragatas tras una larga persecución, a la corbeta le sobrevino una calma, de modo que no pudo hacer otra cosa que esperar a que los españoles se situasen por su costado para rendirse. Fue entonces cuando, sin nada que perder, Whyte viró a tierra a la desesperada y encomendó la derrota a un piloto español de una goleta mercante a la que había capturado, el cual prometió fondear el buque en un lugar cuyo poco calado impidiera que las fragatas se le pudieran aproximar.

Debemos añadir que Butrón conocía a la perfección las cualidades marineras de su *Esmeralda*. Cuando este buque fue construido allá por 1791, él fue su primer comandante, y en los años anteriores había realizado con él varias travesías a Canarias. Así pues, conocedor de que era una de las fragatas más

(8) AGMAB), Expediciones a Indias, sign. 41.023, Butrón a Juan de Lángara, la Habana, 22 septiembre 1798.

rápidas del rey, no iba a permitir que el enemigo escapase. A las 14:00 del día siguiente, con las fragatas a tiro de cañón, los ingleses avistaron la desemboadura al océano de la bahía de Puerto Padre, en la parte norte de Cuba. Enorme en extensión, sondearla requería tiempo, tanto por la profundidad desigual de su lecho como por sus bancos de arena, que podrían hacer varar las fragatas. Tras remontar la barra con precaución, el capitán inglés ordenó zafarrancho de combate y preparó los combustibles para incendiar el buque en caso de necesidad. Metida en las fauces del lobo, la HMS *Musquito* estaba perdida.

Tres horas después, las fragatas remontaron la barra hasta situarse a tiro de pistola de la corbeta. Cuando un bote de la *Esmeralda* se dirigió a ella para reconocerla, la corbeta desarboló el pabellón estadounidense y en su lugar izó el británico, sin abrir fuego, retirándose el bote español. Este regresó a las 18:00 con bandera de tregua, situándose cerca de la *Musquito*. Whyte resolvió enviar a su segundo, el teniente de navío John Forbes, con el bote de la corbeta a parlamentar. Forbes retornó inmediatamente acompañado por un oficial español, quien entregó al inglés una carta en la que se le intimaba a rendirse porque, en otro caso, no se les daría cuartel y serían echados a pique⁹. Los españoles, apremiantes, exigían una respuesta rápida, así que, sin posibilidad alguna de escapar, y ante el riesgo, en palabras del capitán inglés, de ser hechos pedazos («to be cut to pieces»), este se transfirió personalmente a su bote y con bandera de tregua se dirigió a la *Esmeralda* para acordar los términos de la rendición.

Sobre las 19:15, Whyte regresó a la *Musquito* para desarbolar su pabellón y entregarse en los honorables términos pactados, entre ellos la conserva de su cuaderno de bitácora y de los estados del buque, custodiados hoy en Londres¹⁰. Ciertamente, hubiera sido una temeridad presentar el costado a los españoles, máxime cuando entre las tres fragatas sumaban 116 piezas de artillería y 900 individuos de equipaje¹¹.

Don Rafael notificó:

«El 16 [de septiembre] después de 5 o 6 horas de caza rendí a la embocadura del Puerto llamado del Padre, situado en la costa de esta isla, una corbeta de 16 cañones de a 4 de la Marina Real Inglesa, que se abrió en él con bandera Anglo-Americana; cuya Presa la he conducido en mi conserva y la dejo con los documentos correspondientes a la disposición del Exmo. Sr. Comandante General de estas fuerzas marítimas; con la satisfacción de haber librado para en adelante el tráfico de estos puertos de un buque, que, según noticias, ha perjudicado mucho los intereses del público»¹².

(9) Whyte escribió que el oficial español era el 2.º comandante de la *Esmeralda*.

(10) Bitácora de Whyte en National Maritime Museum, Greenwich, (Londres), ADM/L/M/283B. Copia en TNA, ADM 51/1265.

(11) La *Esmeralda*, en que enarbolaba Butrón su insignia, montaba 26 cañones de 12 libras, 8 de 6 libras y 4 obuses de 24, con 315 individuos; la *Medea*, del cargo del capitán de fragata Blas Salcedo y Salcedo, 28 de 18 y 12 de 6, con 375 plazas, y la *Clara*, del cargo del capitán de fragata José G.^a de Quevedo y Chiesa, 26 de 12, 8 de 6 y 4 obuses de 24, con 312 plazas.

(12) *Ibidem*.

*Musquito, 6th Rate
Complement 87 Men
Order of Sir Hyde Parker (Knt.)
Vice Admiral of the Red
and Commander in Chief,
Jc. Jc. Jc.
dated 15th March 1798*

*Began Wages and
Sea Victualling at
Môle S.^t Nicholas
Saint Domingo
the 16th of March 1798.
Captured on 16th September 1798 by
three Spanish Frigates.*

MUSTER-TABLE of His Majesty's Ship the *Musquito* between
the first and the 16th September 1798.

Time when Mustered.	Place Where.	By whom.	Master's Letter Complement	Ship's Company.			Marines part of Complement.			Supernumeraries for Wages.			Supernumeraries for Victuals.				
				Borne Mustered	Chicqued Sick	Sick	Borne Mustered	Chicqued Sick	Borne Mustered	Chicqued Sick	Borne Mustered	Chicqued Sick	Borne Mustered	Chicqued Sick			
1798 9 th Sept.	At Sea	Captain	876317	3	13								2	2			
16 "	do	do	876246	3	13								2	2			

Rol de equipaje del mes de septiembre de la corbeta [sloop-of-war] de sexta clase [6th rate] *Musquito*, con un equipaje reglamentario de 87 individuos. Empezó el servicio bajo pabellón británico en Môle S.^t Nicolas el 15/03/1798, y fue apresada el 16 de septiembre por tres fragatas españolas. Cortesía de TNA.



Pintura de José Antonio Rodríguez Cruz *HMS Musquito, apresamiento en el trópico*. Podemos contemplar a la corbeta *Musquito* en aguas de la bahía de Puerto Padre, con su pabellón carmesí rendido bajo el rojigualdo. La pintura define el último transbordo de prisioneros a bordo de la fragata *Esmeralda*, mientras la tripulación de este buque marina la presa y la *Santa Clara* aparece en un segundo plano, a contraluz

El capitán de fragata español no precisa el número de tripulantes de la presa, que conocemos desde luego por su rol de equipaje, conservado en los archivos nacionales de Inglaterra. Aunque su tripulación la conformaban por reglamento 87 individuos, el día de su apresamiento la tripulaban 64 –dos de ellos saltaron por la borda y nadaron a tierra para evitar ser capturados–, merma que era consecuencia de los diferentes transbordos, deserciones y desembarcos por enfermedad que se venían sucediendo en la corbeta desde marzo de 1798. Tampoco llegó a embarcar, como parte de su equipaje, el característico destacamento de marines (o casacas rojas) asignado a los buques de su categoría.

La Ardilla en la Real Armada (1798-1805)

Marinada a La Habana en conserva de las fragatas, Butrón siguió con su división a Veracruz para cargar los caudales. Días después, la corbeta fue incorporada a la Real Armada española con el nombre de *Mosquito* (alias)



Plano de Puerto Padre, levantado por el teniente de navío Ventura de Barcáiztegui en 1793. Cortesía Archivo Museo Naval de Madrid, sign. MN-19-B-8

Ardilla, y quedó asignada a los buques del apostadero¹³. Por entonces, la capital cubana y sus inmediaciones se encontraban bloqueadas por mar, y desde su costa podían divisarse bellos navíos de dos puentes.

El 19 de octubre se notificó al general de Marina del departamento, Juan de Araoz, que una división británica navegaba sobre aquellas costas con la finalidad de apoderarse de la plata que las fragatas debían llevar a España¹⁴. Consecuentemente, al día siguiente, Araoz dispuso que el teniente de fragata Benito Prieto Solares tomase el mando de la *Ardilla* para realizar un servicio vital: burlar el bloqueo, dirigirse a Veracruz y entregar a Butrón los pliegos por los cuales debía suspender el regreso a la Península. Aunque fuertemente armadas, las tres fragatas no eran fuerza suficiente para asegurar el éxito de la misión ante las escuadrillas del vicealmirante Parker, quien enarbolaba su insignia en el navío de tres puentes HMS *Queen*. Los británicos tenían, por estas fechas,

(13) *Ibidem*.

(14) AGN (México), Marina, caja 5943, exp. 034, informe que dio don Juan Bautista Viale a Juan de Araoz.

más de veinte fragatas de 28 a 44 cañones navegando por esas aguas, así como medio centenar de buques menores asignados a sus bases navales caribeñas de Jamaica y las Antillas Menores¹⁵. La situación nada bueno auguraba para Prieto, un joven oficial asturiano que en más de una ocasión se las había visto con los ingleses. Había sido él quien, el 7 de julio anterior, estando la escuadra británica a la vista del castillo del Morro, burló el bloqueo enemigo con una goleta para dar aviso a la división del brigadier Tomás de Ugarte, que de Honduras navegaba a La Habana escoltando un convoy.

Pero don Benito lo volvería a lograr¹⁶.

Aquel 20 de octubre de 1798, la *Ardilla* zarpó con toda diligencia rumbo a Veracruz. Navegó por la sonda de Isla Tortuga proa al sur, hasta situarse en el paralelo de la costa de Tampico, desde cuya intermediación siguió su rumbo zafándose de la caza que intentaron darle cuatro fragatas enemigas, a una de las cuales desarboló el mastelero de velacho¹⁷. El 9 de noviembre, Prieto fondeó en Veracruz, donde encontró felizmente a las fragatas amarradas en puerto, y entregó a Butrón los pliegos para que suspendiera el viaje¹⁸. No obstante, en la ciudad mejicana ya habían sido notificados con anterioridad, por intermedio de una goleta mercante, de la salida de una escuadra británica para bloquear La Habana, de modo que el 28 de octubre anterior Butrón acordó aplazar la salida hasta recibir nuevas noticias¹⁹.

Finalmente, este no daría la vela para España hasta el 28 de marzo 1799, en que lo verificaron sus fragatas conjuntamente con las de igual clase *Juno* y *Anfítrite*, y los navíos *San Ildefonso* y *San Fulgencio*.

Que don Benito lograra burlar a los británicos de nuevo no fue fruto de la suerte. Conocía las costas antillanas al dedillo. Dos años antes había mandado la goleta *Elizabeth*, con la que recorrió los cayos del norte de Cuba, donde puso en fuga a un corsario al que le quitó dos presas e hizo varar a otro; además, marcó y notificó una peligrosa sonda de muy poco fondo en el cabo de San Antonio.

Por otra parte, Butrón arribó a Santoña con los caudales el 6 de julio 1799, cumpliendo así con éxito la misión encomendada. Recibió por ello la aprobación de sus mandos y quedó a la espera de un ascenso. Tristemente, su muerte repentina en Burgos, ocurrida el 29 de septiembre 1800, privaría a la nación de sus servicios²⁰.

(15) Todos los nombres y mandos de sus capitanes, así como sus destinos, figuran en las listas de la Royal Navy hechas por Steel en 1798-1799.

(16) Todos los nombres y mandos de sus capitanes, así como sus destinos, figuran en las listas de la Royal Navy hechas por Steel en 1798-1799.

(17) AGMAB, Expediciones a Indias, sign. 24.018, Juan de Araoz a Miguel-José de Azanza, Habana. 19 octubre 1798; ibídem, Cuerpo General, leg. 620/966, servicios de Benito Prieto Solares.

(18) Ibídem.

(19) AGN (México), expediente 013, Marina, caja 0050, pareceres de la Junta de Guerra.

(20) Archivo Histórico Provincial de Burgos, sec. Protocolos Notariales, prot. 7.8288, Miguel de Palma Valderrama, ff. 41v-42r. Cit. en LÓPEZ GÓMEZ, José Manuel: «Los profesores burgaleses del Real Colegio de Cirugía de Burgos (1799-1824)», *Boletín de la Institución Fernán González*, núm. 210, 1995, 201-224.

Estado de fuerza y vida de la corbeta *Ardilla* al entrar en el puerto de Veracruz el 4 de abril 1799.

Cables		Anclas		Oficiales de Guerra			Oficiales Mayores		Velamen		Dimensiones y Artillas		Armas y Chupa y Almacas		Viveres y Acomodad										
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.									
2. a 2. g. y 12. a. brazos		2. a. 8. g. y 1. a. S. con 120.		Comand. D. Juan de Dios Prieto Blanco Alf. D. Nardo D. Juan Tuzar Enfrag. D. Juan Laredo			Contador. D. Joaquín Tomacoti Piloto D. Domingo Ruiz Cirujano D. Miguel Alvarado		Mayores... 2. Frigos... 2. Carg. mayor... 1. 2.ª Armadura... 1. Viveres... 2. Alas de Guano... 2. 7.ª a 12.ª... 1. 2.ª Armadura... 3.		1. a. S. con 120.		1. a. S. con 120.		1. a. S. con 120.		1. a. S. con 120.		1. a. S. con 120.						
Alm. 70 p.		Stancas 21.		Cantab. 11.		Cantab. a bordo 11.		Cantab. a bordo 7.		Botas 3.		Canonas a 4 16.		Blanca pp. 30.		Pala 60 a.		Cantab. 22.		Cantab. 22.		Cantab. 24.		Para los 2.ª a	

Benito Prieto

Estado de fuerza y vida de la corbeta *Ardilla* al entrar en el puerto de Veracruz el 4 de abril 1799. Cortesía del AGN (México)

En diciembre de 1798, a la *Ardilla* se le asignó la misión de socorrer a la provincia de Luisiana con 100.000 pesos fuertes, lo que Prieto verificó con éxito ante la resignación de los enemigos. El 7 de abril 1799 se hizo a la mar desde Veracruz para repetir la comisión. Por último, tras otra salida al corso ejecutada en julio, el 10 de diciembre 1799 transbordó con toda su tripulación al bergantín *Volador*, para entregar la corbeta al teniente de navío Andrés Orive²¹.

Con respecto a este estado de fuerza y vida, existe otro que nos ha permitido saber las dimensiones correctas del casco de nuestra corbeta, indicando una eslora ligeramente superior²². A finales de marzo de 1801, regresando a Veracruz de uno de sus socorros a la Luisiana, la *Ardilla* fue atacada por una fraga-

(21) Con el bergantín *Volador* a sus órdenes, el bravo marino asturiano siguió prestando excelentes servicios a la Corona, como el apresamiento de los corsarios *Caroline* y *Alert*, el último, un antiguo bergantín que había sido español, nombrado *Pájaro* en la Renta de Correos y que fue incorporado a la Real Armada.

(22) AGN (México), Indiferente Virreinal, caja 4807, exp. 7, Estado de Fuerza y Vida de la corbeta *Ardilla*. La eslora de 70 pies que se detalla en este Estado de Fuerza y Vida aumenta ligeramente en otro del año 1802 (véase n. 5).

ta de guerra británica, a la que consiguió rechazar gracias, en parte, al apoyo que le brindaron las lanchas cañoneras de la plaza²³.

El 1 de noviembre 1801 se le dio el mando del buque al teniente de navío José del Río; pero, habiendo pedido desembarcar, fue reemplazado el 5 de enero 1802 por el teniente de fragata Joaquín de la Cueva. Tres días después salía de Veracruz para La Habana transportando 12 piezas de artillería y 459.000 pesos. El 24 de enero inmediato entraba en la capital cubana haciendo 32 pulgadas de agua por hora²⁴.

Desde finales de 1803, la corbeta sirvió como correo marítimo con base en Puerto Rico, siendo su comandante el teniente de navío Francisco García Mesa. Llevando correspondencia para La Habana en tiempo de paz (enero de 1804), fue atacada sobre el estrecho de la Mona por una fragata de guerra británica de superior porte. En esta ocasión, García no pudo evitar que se llevaran a la *Ardilla* detenida a Port Royal, Jamaica. Por el informe del segundo de la corbeta sabemos que esta no se rindió hasta que, desmantelada, hubo perdido a la mayoría de su tripulación, oficiales incluidos. Como el ataque se produjo en tiempo de paz, los británicos, «temerosos sin duda de este altercado, franquiciaron su composición y permiso para seguir a su destino». Cuando, en Jamaica, el vicealmirante Duckworth comunicó a García que volviese a tomar el mando del buque para regresar a La Habana, este se negó; había informado del suceso al general de Marina de La Habana para que en la Corte supieran del atropello al pabellón nacional, y no iba a retomar el mando hasta obtener una respuesta oficial²⁵. Finalmente, y para evitar una escalada de tensión, García retomó el mando de la *Ardilla* y regresó a La Habana por marzo de 1804, con el pabellón rojigualdo bien alto.

Una vez declarada formalmente la guerra a Gran Bretaña, la corbeta siguió prestando servicio hasta 1805, año a partir del cual ya no navegó más. El astillero de La Habana describía así su deplorable estado por esas fechas: «... de ½ vida, y en el día [12/09/1805] tiene en muy mal estado sus fondos y demás de sus miembros; hace 26 pulgadas de agua en las 24 horas, y se considera de exclusión»²⁶. Recordemos que por estos años, ante la falta de caudal económico, muchas de las embarcaciones de los departamentos de Marina terminaron varadas o fueron echadas a pique por no poder ser puestas en condiciones de navegar. La *Mosquito* fue una de ellas.

(23) AGN (México), Instituciones Coloniales, Gobierno Virreinal, Correspondencia de Diversas Autoridades (035), vol. 58, 1 de abril 1801, ff. 164-6, 171, 193-8.

(24) AGMAB, Expediciones a Indias, sign. 32.006, Juan Araoz al Príncipe de la Paz, 29/01/1802; ibidem, Cuerpo General, leg. 620/1018, servicios José del Río Cossa (marino natural de Madrid).

(25) Archivo General de Simancas, Secretaría de Estado, Documentos relativos a Inglaterra: 1254-1834, leg. 8303, 18, 20, 21 y 28 febrero 1804. Por lo muy escandaloso e infame del hecho, jamás se escribió de él en los libros de historia ingleses.

(26) VELA, ob. cit., p. 58

Conjeturas sobre las formas del buque

Sustentándonos en argumentos sólidos, creemos que esta corbeta fue botada como otro de los correos marítimos del puerto de Falmouth (Post Office), y que debió de ser apresada por los franceses entre 1797 y principios de 1798. Descrita como «corbetilla» en ciertos documentos contemporáneos, es decir, más pequeña que las clásicas de la época, arqueaba, como ya hemos indicado, las 178 toneladas correspondientes a las correo británicas²⁷. Si al ser apresada montaba 16 pequeños cañones de a 4 libras, consta que bajo pabellón nacional estuvo artillada con 12 cañones de a 4 (o de a 3½) y dos obuses de a 16 libras, calibres irregulares, por lo que se propuso cambiarlos por 14 obuses de a 12.

Un porte muy similar asignaron los estadounidenses a un correo de Falmouth que apresaron allá por 1812²⁸. Entre febrero de 1797 y 1798, los franceses capturaron un total de 10 corbetas correo británicas de Falmouth, de las que siete fueron hechas presa en las Antillas –donde probablemente se vendieron para dedicarlas al curso bajo pabellón tricolor²⁹. Así, todo parece indicar que *La Petite Magicienne* sería en origen una de estas corbetas, y bienaventurado sea el que pueda probar lo contrario. No debe extrañarnos que, a partir de 1803, la *Ardilla* quedase asignada a los correos marítimos de la Armada, pues los buques postales del Estado, operados por la Renta de Correos, habían sido agregados a la marina militar un año antes. En la Real Armada existió por este tiempo la corbeta *Duque de Clarenza*, originariamente un correo de Falmouth del mismo tonelaje apresado por un corsario nacional en septiembre de 1800. Incorporada como buque correo, fue represada meses después, sobre Buenos Aires, por el navío HMS *Jupiter*.

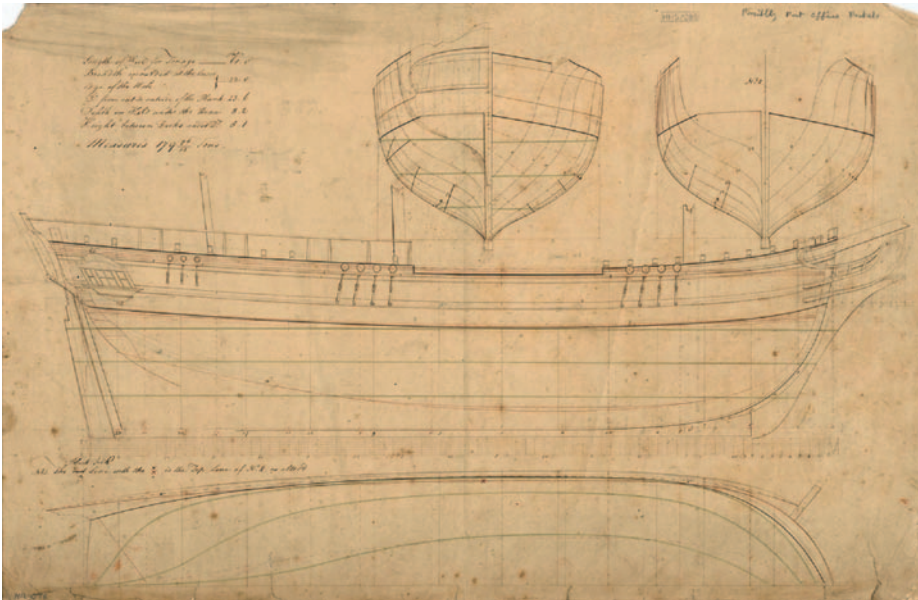
A partir de las dimensiones geométricas del casco de la *Musquito*, descritas en páginas anteriores, podemos hallar sus coeficientes dimensionales y así obtener información interesante acerca de sus aspectos constructivos.

Del coeficiente eslora : quilla (1,17) se deduce un buen cabeceo y resistencia al avance; este contrarresta la característica mercante del buque al tener un lanzamiento largo digno de una corbeta de guerra, pues a menor diferencia entre eslora y quilla, mayor cabeceo, mayor capacidad de carga y menor capacidad de maniobra.

(27) Término «corbetilla» en AGMAB, Expediciones a Indias, leg. 31, doc. 45, 27/08/1802. Desde el año 1793, los correos marítimos de Falmouth se construyeron casi idénticamente y artillaban igual, de ahí que hasta por lo menos el año 1814 todos tengan el mismo tonelaje de 178 o 179 toneladas *burthen*.

(28) USS *Troup*, antes el correo de Falmouth *Princess Amelia*, artillado bajo pabellón estadounidense con 16 carronadas.

(29) ROBINSON, Howard: *Carrying British Mails overseas*, G. Allen & Unwin, 1964, pp. 311-314. Sus nombres son: *Princess Elizabeth* (apresada el 27 febrero 1797), *Sandwich* (20 marzo), *Swallow* (28 marzo), *Countess of Leicester* (10 diciembre), *Prince Ernest* (2 enero 1798) *Prince Edward* (15 enero) y *Portland* (9 febrero).



Plano de una corbeta correo de Falmouth (1798), del mismo tonelaje que la *Ardilla* y posiblemente idéntica en sus formas. Solo se aprecian portas abiertas en el alcázar. Es también el plano de la corbetilla de S.M. *Duque de Clarenza*. Los correos marítimos de Falmouth, a partir de la última década del siglo XVIII, se construyeron siguiendo un mismo plano. Cortesía del TNA

Del coeficiente manga : puntal (2,44) deducimos una estabilidad transversal aceptable, no muy elevado el valor, de lo que resulta un espacio de carga mediano.

El coeficiente eslora : manga (3,77) muestra un grado de afinamiento notable pues, cuanto mayor sea este valor, mayor será la velocidad; este valor es clave, y en caso de ser excesivo resultaría el bajel de poco aguante a la vela; sin embargo, queda dentro del rango para los buques de su clase; así deducimos también que su estabilidad longitudinal era mejor que la transversal. La relación entre quilla y manga (3,21) está ligada con el coeficiente anterior: cuanto mayor sea esta, en un valor en torno a 3, menor será la capacidad de maniobra y mayor la de ceñir.

No queremos terminar este artículo sin añadir que, de entre los tres capitanes que mandaron las fragatas apresadoras de la HMS *Musquito*, se distinguen los servicios del capitán de la *Clara*, don José García de Quevedo y Chiesa. Justo el año anterior, este marino había sostenido, con la misma fragata, un combate singular contra la británica de superior porte HMS *Oiseau*, que escapó tras un breve combate sobre el Río de la Plata (20/05/1797). Gobernó,

además, el navío *San Leandro* en la batalla de Trafalgar (1805), así como las fuerzas sutiles de la escuadra española en la rendición de la división francesa de Rosily (1808). Gaditano de nacimiento aunque montañés de origen, alcanzó el rango de teniente general de la Armada. Del hermano gemelo de nuestro protagonista Rafael Butrón, don Diego Butrón ¿o de él mismo?, existe un retrato en el Museo Naval de Madrid.

EL TENIENTE GENERAL MIGUEL JOSÉ GASTÓN DE IRIARTE Y ELIZACOECHEA Y EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1793-1797)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel (retirado) del Cuerpo General de las Armas (Artillería)
Recibido: 27/04/2021 Aceptado: 02/08/2021

Resumen

En los años que el teniente general Miguel José Gastón de Iriarte y Elizacoechea desempeña el mando del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1793-1797), se consolidan las últimas obras civiles, y las instalaciones logísticas del arsenal están en pleno funcionamiento. Pero el punto culminante de este periodo se alcanzará cuando se materialice un completo sistema de distribución para el suministro de agua potable a edificios y personal, lo que permitirá además la rápida y cómoda aguada de las embarcaciones.

Palabras clave: Miguel José Gastón de Iriarte y Elizacoechea, departamento marítimo de Cartagena de Levante, arsenal de Cartagena de Levante.

Abstract

In the years that the lieutenant general Miguel José Gastón de Iriarte y Elizacochea remains in command of the maritime department the Cartagena de Levante (1793-1797), the last civil works are consolidated and the logistics facilities of the Arsenal are fully operational. But the climax of this period will be reached when a complete distribution system for the supply of drinking water to buildings and staff and comfortable watering of the boats materializes.

Key words: Miguel José Gastón de Iriarte y Elizacochea, Naval Department of Cartagena de Levante, Arsenal de Cartagena de Levante,

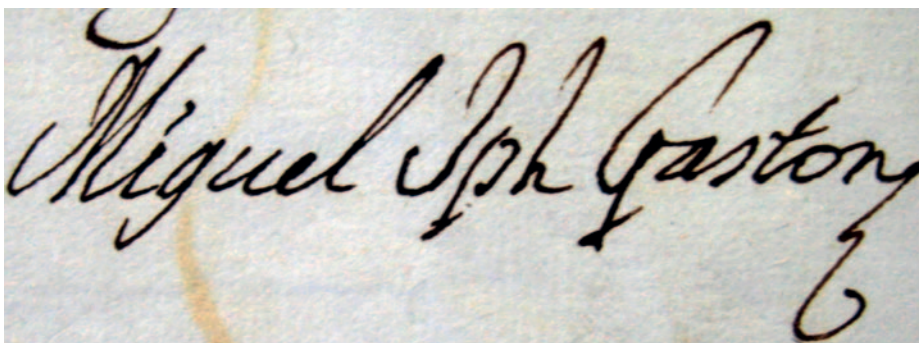
Introducción

POR una real orden de 18 de diciembre de 1792, el teniente general don Miguel José Gastón de Iriarte y Elizacochea es nombrado para el mando de la capitanía general del departamento marítimo de Cartagena de Levante. Tomará el relevo del marqués de Casa Tilly, que con esa misma fecha había sido destinado para el mando de la Dirección General de la Armada y de la capitanía general del departamento marítimo de Cádiz, vacantes ambos cargos por dimisión del capitán general don Luis de Córdoba. El día 24, el teniente general don Adrián Caudrón de Cantin asumió el mando del departamento de Cartagena con carácter interino, y el 14 de enero del año siguiente el marqués de Casa Tilly embarcó en el navío *Gallardo* con destino a Cádiz, mientras que el teniente general Gastón, el 3 de febrero, arribaba al puerto de Cartagena en el navío *San Isidoro*¹.

Nacido el 4 de febrero de 1716 en el valle de Baztán (Erratzu, Navarra) —era el segundo hijo del matrimonio formado por Antonio Gastón de Iriarte Borda y Arrachea y Estefanía de Elizacochea y Dorrea—, el joven Miguel Gastón comenzó sus estudios en la Real Compañía de Caballeros Guardias Marinas de Cádiz, una vez formado asiento el 30 de diciembre de 1733. En 1736 embarcó en la flota de Indias para hacer una larga travesía, de la que regresó en agosto del año siguiente. Ascendido a alférez de fragata, el 7 de abril de 1740 embarca nuevamente y participará en las operaciones de auxilio a Cartagena de Indias y La Habana, amenazadas por los ingleses, hasta 1743, en que, ascendido a alférez de navío desde el 17 de noviembre de 1741, regresa a la Península.

Destinado al departamento de Cartagena, embarcó en el navío *Hércules*, de la escuadra del general Navarro, con la que participará en febrero del año siguiente en el combate de cabo Sicié. En 1745 realizó un nuevo viaje a Tierra

(1) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «El capitán general de la Armada Francisco Javier Everardo de Tilly y el departamento marítimo de Cartagena de Levante (1790-1792)», *Revista de Historia Naval*, núm. 148, 2020.



Firma autógrafa y rúbrica del teniente general Gastón de Iriarte

Firme embarcado en la flota de Indias. En 1747, embarcado en el navío *Glorioso*, emprendió un viaje a América, para participar a su regreso en duros combates frente a los ingleses, el 25 y 26 de julio en aguas del Atlántico, y el 14 de agosto cerca del cabo Finisterre. A mediados de octubre, a la altura del cabo San Vicente, participará en otro enfrentamiento, en el que resultará herido y, con toda la tripulación, caerá en manos del enemigo. Liberados los prisioneros del cautiverio, regresó a Cádiz, donde, junto al resto de la dotación, es absuelto completamente en el preceptivo consejo de guerra, al tiempo que se le comunica un doble ascenso: a teniente de fragata por real orden de 17 de junio, y a teniente de navío por real orden de 30 de julio. En 1748, ya recuperado de sus heridas, embarcó en el navío *Constante*, con el que emprende viaje a Montevideo transportando tropas. Luego continuará sus servicios en la mar hasta su ascenso a capitán de fragata, por real orden de 20 de marzo de 1754, y a capitán de navío, el 13 de julio de 1760. En 1764 obtiene el mando de los bajeles guardacostas de Tierra Firme y pasa a residir en Cartagena de Indias, donde contrajo matrimonio con M.^a Josefa de Navarrete y Lanz de la Rocha.

Creada en la Real Armada la clase de brigadier, cuyos miembros gozarán de los mismos honores y prerrogativas que los del Ejército, es promovido a este empleo por real decreto de 20 de diciembre de 1773. El 23 de junio del año siguiente se le dio el mando de la escuadra de evoluciones, para ascender a jefe de escuadra por real orden de 20 de diciembre de dicho año. Quedando al mando de la escuadra de Cádiz, el 26 de marzo de 1776 recibe orden de embarcar, a su elección, en el *Velasco*, el *Monarca* o el *San Francisco de Paula*, y salir con estos navíos, más las fragatas *Liebre* y *Santa Catalina*, dos paquebotes y el chambequín *Andaluz*, a fin de determinar la más ventajosa construcción practicada hasta ahora con ellos y hacer

«con los que están fuera las últimas pruebas de su utilidad, observando las diferencias que haya entre ellos de las propiedades que deben tener para la guerra, y

demás circunstancias conducentes al objeto del ya referido, único y importante establecimiento: y combinando (*sic*) que a el mismo tiempo se instruya la oficialidad de todos tres Departamentos (de que hay navíos y otras embarcaciones en ese) en las evoluciones Navales, quiere también el Rey se pongan en práctica las que en un tratado de rudimentos de la táctica naval ha presentado a S.M. el Capitán de Fragata Alférez de la Compañía de Guardias Marinas D. Joseph Mazarredo, y que a este fin se embarque de Mayor del expresado General»².

La comisión anterior fue interrumpida por otra, de suma importancia y delicada índole, ordenada el mismo año, que debe cumplir en Lisboa al mando de una escuadra de observación. Concluida esta comisión, tuvo otra con el fin de interceptar un convoy de tropas portuguesas que pasaban para Río Janeiro y isla de Santa Catalina, sobre las Canarias. En relación con la primera comisión de las citadas, tenemos constancia de que, cumpliendo órdenes, se presentó en Lisboa con una escuadra de cuatro navíos y dos fragatas anunciando la que salía de Cádiz en dirección a Brasil a tomar por la fuerza la satisfacción que el gobierno portugués se negaba a dar.

Por real orden de 12 de febrero de 1779 fue nombrado capitán comandante de las Compañías de Guardias Marinas, y el 24 de abril ascendió a teniente general, alternando el mando anterior con el de una flota destinada a formar una combinada con la francesa, cuya retaguardia se forma en julio y en la que enarbola su insignia en el navío *Rayo*. Al finalizar la campaña permaneció en el puerto de Brest, al mando de 20 navíos, desde el 13 de septiembre hasta el 12 de enero del año siguiente, cuando regresó a Cádiz, adonde arriba en los primeros días de febrero con los cuatro navíos franceses que se pudieron habilitar, y donde recibe órdenes de permanecer por el mal estado de las embarcaciones. En octubre de 1782, y enarbolando su insignia en el navío *San Fernando*, al mando de la escuadra del cuerpo de reserva tomó parte en el combate de cabo Espartel.

Sus acciones de mando en estos años, cumplidas a la entera satisfacción del soberano y sus ministros por haber sido ejecutadas a carta cabal, le hacen merecedor de la Encomienda de la Reina de la Real Orden Militar de Santiago, de la que ya era caballero. Luego se hará cargo de nuevo de la comandancia del Cuerpo de Caballeros Guardias Marinas, situación en la que permaneció hasta en 1785, en que quedó desembarcado. Y atendiendo a su solicitud de ser exonerado de la citada comandancia, en consideración a su avanzada edad, por real orden de 7 de agosto del año siguiente fue relevado para que pudiese continuar el resto de su carrera militar en comisiones menos fatigosas³.

Tras un largo periodo de permanencia en Cádiz, y como consecuencia del nombramiento con que comenzábamos este trabajo, el teniente general Gastón llegaba a Cartagena a una edad avanzada, pero con una hoja de servicios

(2) Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Cuerpo General, leg. 620/474.

(3) *Gaceta de Madrid*, 8 de agosto de 1786.

1797

✦
D. MIGUEL JOSÉ GASTÓN DE IRIARTE,
Comendador de la Reyna en la Orden de Santiago, Teniente
General de la Real Armada, Capitan General del Departamen-
to de Cartagena, y Presidente de su Junta.

Concedo libre y seguro Pasaporte á Miguel Carrion hijo de
Juan natural de Palma en Mallorca, Carpintero de Naveo
de este R. Arsenal, para que por tiempo de dos meses pase
á su Patria á practicar sus propias diligencias.

Y ordeno y mando á los Oficiales de Guerra, y Ministros de Jus-
ticia sujetos á mi Jurisdiccion, y á los que no lo son pido y en-
cargos, no le pongan impedimento alguno en su viage, via rec-
ta, ántes bien le faciliten el auxilio necesario.

conforme á Ordenanza, en virtud del
presente, que deberá refrendarse por el Secretario de esta Ca-
pitania General. Dado en Cartagena á 30 de Setiembre de
1797.

Por fallecimiento al Capitan Genl.

Rey
y
Santiago de la Cruz



Valga por dos meses

Pasaporte con el sello de las armas Gastón de Iriarte

esmaltada con su intervención en los principales hechos navales de la época. El 6 de febrero de 1793 tomó posesión del mando del departamento marítimo de Cartagena de Levante, en unos tiempos muy agitados a causa de las agresiones que desde el mes anterior llevaba a cabo Francia contra nuestras naves de guerra y comercio. Su primera intervención pública será asistir a la rogativa que tiene lugar con motivo de la declaración de guerra al país vecino, como dispone el decreto de su majestad que ha dado a conocer el gobernador militar con fecha 31 de marzo. Ya en días anteriores, ante la situación de inestabilidad creada, una real orden de 4 de enero dispuso que, con toda la brevedad posible, se armasen los navíos *Atlante*, *San Francisco de Asís*, *Ángel de la Guarda*, *Soberano*, *San Agustín* y *San Genaro*⁴, y que el teniente general don Francisco de Borja tomara a su cargo las providencias de este armamento.

La orgánica y la actividad naval del departamento

Y es que la situación bélica obliga al aprontamiento de un elevado número de navíos. Y para completar sus dotaciones, una real orden de 5 de enero de 1793 dispone «que se reduzcan las guarniciones de los que se van a aprontar, embarcando ciento, y treinta hombres de infantería en los navíos de 112 cañones, ciento y veinte en los de 94, ciento y diez en los de 80, y ciento en los de 74 y 60: y por lo que toca a los artilleros de Brigadas, se reducirá su número a lo que prescriba el reglamento antiguo»⁵.

Esta situación en el departamento venía además impuesta por la imposibilidad de recibir el auxilio de tropas del Ejército, ya que, para atender las necesidades de la guerra, a estas se les había ordenado abandonar la plaza, lo que obligó a que el 6 de septiembre de 1793 se pusiera sobre las armas al batallón de milicias urbanas, para cubrir las necesidades de la guarnición. Además, el problema de los desertores se torna verdaderamente acuciante pues, según informa el comandante general de la escuadra surta en este puerto, navío ha habido del que han desertado 137 hombres en la última campaña. Por otro lado, las galeras *San Antonio*, *Concepción* y *San Luis*, con las galeotas *Santa Justa* y *Santa Rufina*, se han puesto bajo el mando del capitán de navío Antonio Boneo, que embarcará en la primera de las citadas⁶.

Las fuerzas de tierra y mar se dispondrán para empeñarse en duros combates en la cadena pirenaica; y, al no poder cumplir lo pactado con Italia en el tratado de Aranjuez de 14 de junio de 1752, por tener empleadas las tropas en la defensa de su propio reino, España envía a Cerdeña unas fuerzas marítimas que, al mando de don Francisco de Borja, zarpan el 6 de mayo de Cartagena para recuperar las islas sardas de San Pedro y San Antioco, invadidas por

(4) Archivo del Museo Naval de Madrid (AMNM), Colección Vargas Ponce (CVP), vol. 1, t. XXXIX, doc. 260, f. 279.

(5) Biblioteca Virtual de Defensa (BVD), leg. 81, Expediciones, Generalidad, 1793.

(6) Archivo Naval de Cartagena (ANC), caja 2228, 1 de mayo de 1793.

Francia. Una vez alcanzado dicho objetivo, Borja daba cuenta de ello en parte fechado el 26 de mayo en el puerto de San Pedro, de donde se verá obligado a regresar, con 3.000 enfermos a bordo, a causa de una epidemia de tifus. Los afectados son desembarcados el 8 de julio en el puerto de Cartagena, cuyos hospitales carecen de capacidad suficiente para acogerlos a todos, de modo que por real orden se determina el establecimiento «de un hospital de convalecencia en paraje ventilado fuera de esta ciudad, para los que salgan del general, asistiendo a los convalecientes con razón de dieta, verduras, y otros alimentos que dispongan los médicos»⁷.

Por real orden de 29 de julio, la escuadra al mando de don Francisco de Borja recibe orden de dirigirse a la bahía de Cádiz, embarcando solamente los víveres y aguada precisos para esta navegación, pues en aquel departamento se completarán, llevándose también los convalecientes y enfermos de poca gravedad. Otra orden de la misma fecha señala los buques que la constituyen⁸, y asimismo la destinada a las costas del Rosellón, al mando de Lángara⁹, a la que se irá la división que se ha formado en Ferrol, al mando de Gravina, en la misma fecha¹⁰. Esta, después de una corta estancia en el puerto de Cartagena del 18 del 23 de julio, participó con ella y la del almirante lord Samuel Hood en la toma de Tolón, adonde también acudió la flotilla que mandaba Baltasar

(7) *Ibidem*.

(8) *Ibidem*. La escuadra de Borja. Navíos: *Real Carlos* (Santiago) y *Conde de Regla* (Nuestra Señora de Regla), de 112 cañones; *San Carlos*, de 94; *San Vicente* y *San Nicolás*, de 80; *Glorioso* (San Francisco Javier), *Gallardo* (San Juan de Sahagún), *San Francisco de Asís*, *Conquistador* (San Lucas), *Infante Don Pelayo* (San Pelayo), *Magnánimo* (San Justo y San Pastor), *Galicia* (Santiago Apóstol), *Ángel de la Guarda*, *Triunfante* (Santiago el Menor), *San Dámaso*, *Europa* (San Lesmes), *Intrépido* (San Mateo), *San Justo* y *San Telmo*, de 74 cañones; *San Isidoro* y *España* (Santiago), de 68; *Asia* (San Gerónimo) y *América* (Santiago), de 64, y *Astuto* (San Eustaquio), de 60. Fragatas: *Santa Sabina*, de 40 cañones; *Esmeralda* (Santa Petronila), *Santa Brígida*, *Nuestra Señora de la Soledad*, *Santa Dorotea*, *Santa Rosa*, *Nuestra Señora de las Mercedes*, *Nuestra Señora de la Asunción*, *Preciosa* (La Divina Pastora), *Nuestra Señora del Pilar*, *Santa María Magdalena* y *Sirena* (Santa Genoveva), de 34 cañones. Bergantines: *Atocha*, *Infante* (San Carlos) y *Vivo* (San José), de 14 obuses. Corbetas: *Santa Elena*. Brulotes: *Colón* y *Santa Rosa*.

(9) *Ibidem*. Navíos: *Purísima Concepción*, *Reina Luisa* (San Luis rey de Francia), *Salvador del Mundo*, *Mexicano* (San Hipólito) y *San Hermenegildo*, de 112 cañones; *San Fernando*, de 94; *San Rafael*, de 80; *Bahama* (San Cristóbal), *San Fermín*, *San Joaquín*, *San Pedro Apóstol*, *San Juan Nepomuceno*, *San Francisco de Paula*, *Santa Isabel*, *San Ildefonso*, *Soberano* (San Juan Bautista) y *San Agustín*, de 74; *San Felipe*, de 68; *San Leandro* y *San Fulgencio*, de 64, y *San Julián*, de 58. Fragatas: *Diana* (Santa Ana), *Santa Cecilia*, *Nuestra Señora de Atocha*, *Perla* (Santa Mónica), *Santa Florentina*, *Mahonesa* (Santa Mónica), *Venganza* (Santa Petronila), *Santa Rosalía*, *Santa Casilda*, *Palas* (Santa Margarita) y *Juno* (Nuestra Señora de los Dolores), de 34 cañones; Bergantines: *Resolución*, de 18 cañones; *Corzo* (San Servando), de 16; *Cazador* (San Antonio) y *Galgo* (San Julián mártir), de 14. Brulotes: bergantín *San Luis Gonzaga* y lugre *San León*; 6 faluchos, 10 jabeques, 3 galeras, 2 galeotas, 6 lanchas cañoneras, 3 lanchas bombarderas y 2 lanchas obuseras.

(10) *Ibidem*. Navíos: *San José*, de 112 cañones; *Oriente* (San Diego de Alcalá), de 74, y *Castilla* (San Félix de Cantalicio), de 64. Fragatas: *Santa Leocadia*, *Nuestra Señora del Carmen*, *Tetis* (Santa Amalia), *Nuestra Señora de Guadalupe*, *Santa Elena*, *Santa Teresa* y *Santa Catalina*, de 34 cañones; Corbetas: *Wintehomb*, de 20 cañones; Bergantines: *Flecha*, de 18 cañones, *Pájaro* (San Amaro) y *Cuervo* (San Elías), de 16, y *Ligero*, de 14.

Hidalgo de Cisneros. El 29 de agosto, un total de 40 navíos de ambas naciones fondean en el puerto de Tolón, donde se enfrentan a diecisiete franceses al mando del almirante Saint Juliain. La escuadra hispano-británica lograra ver reducidos, sin hostilidad, aquella plaza, sus castillos y fuertes, y el desarme de la escuadra y los buques franceses así como la proclamación de Luis XVII¹¹.

Con respecto a las necesidades de mejora del puerto, una real orden de 30 de agosto de 1793 remite a la junta del departamento dos proyectos firmados por el capitán de navío e ingeniero director José Muller. Examinados detenidamente, se acuerda que el autor, comisionado y presente en la plaza, asista a la junta que para ello se celebre. No tardó esta en exponer su parecer sobre los citados proyectos, que

«no (...) considera convenientes, porque aun cuando a costa de los inmensos gastos que cada uno de ellos debe causar, se consiga el abrigar el puerto de los vientos de travesía, para la mayor seguridad de las grandes escuadras, no se compensaba esta con las desventajas que ocasionaría, dificultando por sus estrechas bocas la entrada y, salida a toda especie de buques, y aún más la salida que quedaría sujeta a un solo viento determinado, siendo así que en la actualidad consiguen una y otra a todas horas y en todos tiempos hasta con los del S.O. en los bonancibles»¹²,

añadiendo a lo anterior el considerable inconveniente que supone su reducción por causa de las escolleras que se proponen. Lo único que juzga conveniente la junta, para mejorar el ancladero portuario y que sea susceptible de acoger mayor número de buques con competente abrigo, es que se continúe activamente la limpia de su fondo, principalmente en el Empalmador grande y el placer contiguo al caño de la dársena; y, en cuanto al proyecto de florear la laja, igualmente considera la junta que debe evitarse este gasto, ya que no es de absoluta necesidad edificar sobre ella pues, estando continuamente balizada, es suficiente para que las embarcaciones le den el resguardo necesario.

Lo acordado en la junta fue aprobado por real orden de 12 de noviembre, la cual disponía además que se verificase la limpia del surgidero del puerto, cometidos en los que no deben escatimarse esfuerzos y de cuya ejecución se encarga a la junta. Sin embargo, la precariedad de medios –en cuanto a pontones y gánguiles– para llevar a cabo esta operación, unida a la rescisión del contrato en vigor por el asentista y la situación creada por la guerra, impedirán que se actúe al respecto con la diligencia precisa, así como a lo dispuesto en la real orden de 13 de diciembre para que se atienda, con preferencia a toda otra obra, a las carenas de navíos y a la habilitación de las lanchas bombarderas y obuseras, procurando después no descuidar la composición de pontones y gánguiles como interesante para la conservación del puerto¹³.

(11) *Gaceta de Madrid*, 10, 17 y 24 sept., 15 y 22 oct., y 15 nov. de 1793, y núm. 2 de 7 enero 1794.

(12) ANC, Libro de Acuerdos de la Junta de Marina del Departamento (LAJD), t. 18, sesión de 11 de septiembre de 1793.

(13) *Ibidem*, sesión de 18 de diciembre de 1793.

La escuadra al mando de Lángara, obligada por la presión del ejército francés, regresará al puerto de Cartagena en los últimos días del año, de lo que aquel daba cuenta a Valdés en parte fechado el 31 de diciembre, a bordo del navío *Concepción*, así como del incendio del arsenal y navíos de Tolón. Esto creará en la plaza una difícil situación, ya que hubo de atenderse al socorro y alojamiento de los alrededor de 5.000 hombres que desembarcaron provenientes de Tolón. Entre ellos había generales, oficiales, tropa y franceses, algunos niños no acompañados de cuyos padres nada se sabía, y ancianos a quienes lo mejor sería recoger en una casa de caridad o misericordia¹⁴. Para la tropa desembarcada fue preciso habilitar como hospitales provisionales las salas altas del Cuartel de Presidarios y el tinglado de lanchas de fuerza construido en el Batel. Los numerosos enfermos que entre los emigrados franceses se producían llegaron a colmar el Hospital de Caridad, situación que se mantuvo hasta mediados del año siguiente, cuando por real orden se dispuso su salida inmediata de la ciudad y que se internase a veinte leguas de ella a «todos los franceses emigrados de Tolón, cuyo ánimo sea permanecer en estos reinos para que puedan atender a su manutención y subsistencia, aplicándose a sus respectivos oficios y ejercicios bajo reglas y precauciones acordadas en dicha Provisión cesándoles el socorro que se les da»¹⁵.

También Gravina regresará al puerto de Cartagena, al igual que la escuadra, y el 1 de enero, a bordo de su buque insignia, el navío *San Hermenegildo*, anotará en su diario los detalles de aquel suceso, que remitirá como comandante general de aquellas tropas combinadas, así como, con fecha 16 de enero, el estado de los oficiales y soldados de las tropas españolas que resultaron «muertos, heridos, contusos y prisioneros o extraviados desde el día 17 de diciembre pasado que atacaron los enemigos».

No dejaron de estar presentes en el departamento las urgencias ultramarinas, pues a finales de enero de 1794 se ordena que los navíos *San Fernando*, *Santa Isabel*, *San Pedro Apóstol* y *San Leandro* y la fragata *Palas*, llevando víveres para cinco meses y agua para cuatro, se dirijan a Cádiz. Una vez allí, deberá tomar su mando don Pedro Cárdenas, y en unión de la fragata *Sirena* y de otra embarcación menor habrán de dirigirse en busca de la escuadra del teniente general don Gabriel de Aristizábal, que estará sobre la isla de Santo Domingo¹⁶, para reforzarla en las operaciones que tenga acordadas y enviar algunos buques a La Habana para asegurar la navegación del comercio y convoyar los que conduzcan capitales a España.

Con rumbo a Liorna, la escuadra de Lángara zarpó nuevamente del puerto de Cartagena el 2 de abril, para regresar entre el 10 y el 11 de mayo y desembarcar en el real arsenal al príncipe de Parma –que había de casar con la infanta M.^a Luisa–, quien después de dos días de agasajos y descanso en las Casas

(14) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Libro de Actas Capitulares (LAC), año 1794, sesión de 5 de enero.

(15) *Ibíd.*, sesión de 30 de abril.

(16) BVD, leg. 16, doc. 91.

de Intendencia de Marina, emprendió la marcha a Aranjuez. Mientras Gravina acudió, apostándose con su escuadra en las aguas de Rosas, protegiéndola con la mayor eficacia, pasando a cooperar en la costa de Cataluña con el ejército necesitado de su apoyo, principalmente en la bahía de Rosas como comandante general de las fuerzas navales del apostadero. Pero ni el apoyo naval de Gravina desde la bahía, ni los oportunos socorros de Lángara –quien luchaba contra el inclemente temporal que impedía a las lanchas acercarse–, ni la tenaz resistencia de la guarnición de la plaza pudieron evitar que, el 1 de enero de 1795, las piezas de artillería del fuerte de Trinidad quedasen desmontadas y que su guarnición fuera evacuada por mar en chalupas, permitiendo así que los franceses se apoderaran de Rosas, si bien lo hicieron luego de una capitulación honrosa que se firmó el 4 de febrero. La extensa relación de recompensados por este hecho estaba encabezada por el teniente general Gravina –agraciado con la llave de gentilhomme de cámara de su majestad con ejercicio, y a quien se concedía al propio tiempo el sueldo de teniente general empleado– y finalizaba con el ascenso a 2.º condestable del cabo del Real Cuerpo de Artillería de Marina Rafael Chasco, y a sargento 2.º del cabo de granaderos de los Batallones de Marina Juan Moreno. Por último, se disponía que a las guarniciones y tripulaciones de los buques de guerra que asistieron al embarco de las tropas y evacuación de la plaza, «se las dé por vía de gratificación y en premio de este extraordinario trabajo, y de la actividad y riesgo con que lo practicaron, dos pagas de sus respectivos sueldos»¹⁷.

La guerra continuaba en los Pirineos orientales, y el ejército francés experimentaba repetidos desaires por la parte de tierra; en el mar, y sobre las aguas de Rosas, sufría también continuos embates de la escuadra española, que mandaba el almirante Gravina. Este intrépido oficial se empeñó en destruir los navíos franceses anclados en aquella bahía; y, aunque la plaza lanzó contra él una tempestad de balas rojas de grueso calibre, Gravina logró su objetivo y limpió el mar de embarcaciones enemigas en el curso de un largo crucero, según el relato que de ello nos hace el conde de Clonard en su *Historia orgánica*, el cual añade que en julio los franceses emprendieron una retirada general, comprendiendo que Rosas había perdido para ellos toda importancia, con Gravina barriando con sus fuegos aquella parte del Mediterráneo en toda su extensión, hasta que, nombrado para el mando de la escuadra Mazarredo, toma posesión el 17 de agosto y el día 20 siguiente pone rumbo a Cartagena, al tener conocimiento de la publicación del tratado de Basilea y, por tanto, del fin de las hostilidades.

Pero una nueva circunstancia, como consecuencia principalmente de la actitud de los buques ingleses en el Mediterráneo, «que últimamente ha llegado a ser intolerable en las costas de Alicante y Galicia por los bergantines de la Marina Real inglesa el *Camaleon* y el *Kingeroo*», obliga a declarar la guerra al rey de Inglaterra, a sus reinos y súbditos, lo que se hizo público el 8 de octubre del año siguiente.

(17) *Gaceta de Madrid* núm. 17, de 27 de febrero de 1795.

La construcción naval

La construcción naval, desde que tomó posesión el 23 de junio de 1792, está bajo la dirección del ingeniero director, brigadier Tomás Briant, quien por real orden de 5 de mayo anterior había sido nombrado comandante de Ingenieros del departamento, y que deberá atender a la construcción de los bergantines *Limeño*, alias *San Gil*, y *Peruano*, alias *San Francisco*, ambos del porte de 20 cañones de a 6 y uno de a 16. Dispuesta tal construcción por real orden de 7 de noviembre de 1791, su plano no se recibió hasta el 5 de febrero de 1793. Su fábrica se acometió de inmediato, «en el concepto que han de navegar en todo julio próximo para el Río de la Plata», así que sus quillas se pusieron el día 14, y en la mañana del 23 de agosto siguiente se procedió a su botadura. Una vez nombrados para sus respectivos mandos los tenientes de navío Felipe Martínez y José Pascual de Vivero, los bergantines no tardarán en pasar al departamento de Cádiz, a fin de proceder a su armamento y de que sean provistos de las derrotas y planos convenientes. Desde Cádiz zarparán rumbo al puerto de Maldonado, para quedar a disposición del virrey del Perú¹⁸. Briant también dirigirá la construcción de la *Fama*, de 34 cañones, cuya quilla se puso en 12 de abril de 1792 y que se botó al mar, bajo la advocación de Santa Victoria, el 13 de junio de 1795, para proceder a su armamento con la mayor presteza.

Son unos años de intensa actividad ya que, habiendo estado toda la maestranza del arsenal, desde el comienzo de la última guerra, empleada en la habilitación de los buques de su dotación y de sus armamentos, escuadras y buques sueltos que han arribado a ese puerto, «ha sido [todo ello] causa de no poder atender a las carenas»¹⁹; pues con respecto a embarcaciones menores entre los acuerdos de la Junta hay que complimentar la orden de 13 de agosto de 1793 que remite el plano para que «se construya en este Arsenal una lancha cañonera para dos cañones de a 24 con aparejo de balandra», la cual, puesta en quilla el 5 de septiembre, se botó al mar el 16 de noviembre. Armada que fue, y comprobadas sus buenas condiciones, por real orden de 31 de diciembre se dispuso que permaneciese en ese estado y que se comenzara la construcción de otra que reemplazaría «de esta clase las que se excluyan de las antiguas». La quilla de esta última se puso el 2 de julio de 1794 y se botó el 20 de octubre del mismo año, disponiéndose por real orden del día 24 siguiente que se apareja a goleta, y pase al apostadero de Rosas; por real orden de 10 de junio de 1794, y una vez aprobado el plano que se remitió, la construcción de una lancha obusera a fin de experimentarla que, puesta en quilla el 4 de julio, se botó al mar el 29 de septiembre; así como por real orden de 17 de junio la construc-

(18) BVD, leg. 15, doc. 43. Dimensiones principales: eslora, 102 pies; quilla, 21 pies, 2 pulgadas y 6 líneas; manga, 28 y 6; plan, 14; puntal, 13 y 9; astilla muerta, 1,11 y 6; toneladas que mide, 229. Líneas de flotación. En rosca: a popa, 9 pies; a proa, 6 y 2; diferencia, 2 y 10; batería, 9 y 2. En corzo: a popa, 12 y 6; a proa, 11 y 10; diferencia, 8 líneas; batería, 5 pies.

(19) ANC, LAJD, t. 19, sesión de 4 de agosto de 1796.

ción y carenas de cinco lanchas cañoneras, 8 obuseras y 11 bombarderas, aunque si bien no conviene el rey por ahora en la exclusión de las lanchas sino que se reparen de modo que puedan hacer prontamente el servicio urgente de la plaza de Rosas²⁰, en el caso de hallarse el maderaje de las lanchas de fuerza mandadas carenar en muy mal estado se proceda a la construcción de cañoneras de dos cañones para reemplazar las que se excluyan. Pero de esto último tan solo tenemos constancia de las seis lanchas cañoneras del porte de un cañón cuyas quillas se pusieron el 16 de enero de 1797 y que se botaron al mar el 15 de mayo siguiente, para proceder a su inmediato armamento.

También se prestó especial atención a la actividad del astillero de Mahón, pues allí se continúa la construcción de las fragatas «mahonesas» y se botarán al agua la *Venganza*, el 16 de mayo de 1793; la *Ninfa*, bajo la advocación de Nuestra Señora del Rosario, el 19 de diciembre de 1794, y la *Proserpina*, el 16 de mayo de 1797. Y aunque no llegó a merecer la aprobación real, reseñamos, con respecto al complejo sistema de abastecimiento de maderas para la construcción naval, un proyecto formado por el ingeniero extraordinario José Mor de Fuentes, que se acuerda «remitir a la Superioridad», sobre las ventajas «que resultarán a la Real Hacienda de adoptarse el método de conducirse por tierra las maderas que se cortan en los montes de Segura de la Sierra, tanto para el Arsenal de la Carraca como para este departamento, por el considerable deterioro que sufre en la navegación de agua dulce»²¹, sugerencia que, dice su autor, está basada en sus propias observaciones, practicadas durante el destino que últimamente había tenido en dicho lugar:

«Como sucede con la que desde ellos se dirige al Arsenal de la Carraca por el río Guadalquivir hasta su desembarco en Sevilla, y el enorme costo que sufre la Real Hacienda de 100 reales en codo cuando por el método que propone de abrir un carril desde el pueblo llamado el Hornillo hacia el interior de la sierra que será de una dos leguas por el sitio nombrado la Tova, todo poblado de bosques casi impenetrables y conduciéndose desde allí por el campo de Lorca y Cuevas a Águilas ó Mazarrón, donde embarcada en urcas del rey o buques particulares, tendría solo de costo a la real Hacienda cada pie cúbico unos cuarenta y cinco reales puesto en dicha Carraca; estableciéndose al mismo tiempo por aquel sitio, una directa comunicación de carretería, muy útil al comercio entre los reinos de Murcia y Jaén; y que por lo respectivo a este departamento, siempre que se trate de restablecer la comisión que había de cortas, sería aplicable cuanto se expresa sobre el modo de traer la madera por el mismo carril, aunque realmente sería acertado abrir otro más directo y de menor extensión, esto es de poco más de una legua saliendo al territorio de la villa de Nerpio que vendría a ser una prolongación del que se construyó para sacar la pinada del Madroño, indicando que solo ascendería a poco más de cuarenta reales el codo de madera puesto en este Arsenal»²².

(20) *Ibidem*, sesión de 23 de julio de 1794.

(21) *Ib.*, t. 18, sesión de 22 de enero de 1794.

(22) *Ib.*, sesión de 22 de enero de 1794.

Apenas transcurrido un año, en virtud de una real orden de 16 de enero del siguiente le fue comunicada tal decisión con un escueto «no ha tenido el rey por conveniente abrazar el proyecto».

Con respecto a edificios de carácter logístico, en 1795 la obra que se realizaba en el Cuartel de Batallones parecía no tener fin, pero la determinación de concluirla de una vez por todas es patente, a tenor de la febril actividad constructiva que se desprende de la documentación. En cuanto al nuevo Cuartel de Guardias Marinas, una real orden de 17 de marzo de 1795 prevenía que, «con respecto a las obras que se están realizando en el departamento,



AMNM, E 43-7, plano (parcial) de Vicente Tofiño, levantado en 1788, en el que figura con el nº 34 el Observatorio de Caballeros Guardias Marinas

que con el fin de economizar los gastos menos urgentes para atender a los indispensables del día, se forme y envíe inmediatamente a la Superioridad una puntual noticia de las obras civiles que se están ejecutando en él con expresión del número de operarios destinados en cada edificio ú obra, las que de estas puedan suspenderse totalmente por no ser de mayor urgencia; las que podrán disminuirse ó llevarse con menos progreso, y las que conviene continuar hasta su conclusión»²³.

Además, si bien la real orden de 30 de mayo de 1789 concedió al capitán de la Compañía, como director de la obra, la facultad para celebrar contratas y ajustes, esta habilitación no se extendió a que pudiese rescindir las, ni a variar sus precios ni condición alguna; y ni siquiera debía llevarse a efecto actividad alguna sin tener previa constancia de que el rey la había aprobado: «... quiere S.M. que dicho capitán siga en las funciones directivas que resten al Estado en que la obra debe quedar, según lo mandado, y que todo lo económico como por ahora bajo el mismo método que las obras del Arsenal»²⁴.

De no menor importancia fueron las comisiones desempeñadas por los miembros del Cuerpo de Ingenieros de Marina para el control de la ejecución de las obras en los puertos comerciales. Obraron de acuerdo con la real cédula de 26 de enero de 1786, en la que se recoge la real orden de 8 de febrero de 1781 por la que, conforme a lo dispuesto en las Ordenanzas Generales de la Armada, la ejecución de las referidas obras de puertos debía quedar al cuidado e intervención absolutos de la Marina. Así, el ingeniero extraordinario Manuel Mirallas, en cumplimiento de una real orden de 6 de septiembre de 1791, designado por la junta del departamento fue destinado en comisión a El Grao de Valencia para la

(23) Ib., t. 19, sesiones de 26 de marzo y de 8 y 15 de abril de 1795.

(24) ANC, P II G L 42, Reales órdenes, 21 de junio de 1796.

construcción de un desembarcadero; y el ingeniero 2.º Fernando Seydel, que desde 1791 venía ejerciendo de teniente de rey en la plaza de Tarragona, fue designado director de las obras del puerto en sustitución del brigadier de Marina Juan Ruiz de Apodaca.

Una especial referencia merece la situación del jardín botánico, que venía funcionando pese a la precaria ayuda económica del gobierno y a la escasez de agua para su riego, que impedía su normal funcionamiento. Pero, afectado por la epidemia de tercianas que invade la ciudad, el 18 de diciembre de 1794 fallece el catedrático de Botánica, don Gregorio Baca, su primer y único director hasta entonces. Así las cosas, se dispone que en lo sucesivo el jardín quede reducido a un mero depósito para la enseñanza de las plantas medicinales, suprimiendo las plantas superfluas y señaladamente la del catedrático, nombrando para ocupar la plaza de inspector de medicinas, que también ejercía don Gregorio, se designa, a uno de sus más sobresalientes discípulos, el joven Agustín Juan y Poveda, distinguido con el premio de botánica y quien se ocupará también de la enseñanza de las plantas medicinales²⁵.

La Compañía y Academia de Guardias Marinas

La vida académica de la Compañía de Guardias Marinas, cuyo relato comenzamos en un trabajo anterior²⁶, bajo la dirección del capitán de navío Domingo de la Nava –quien en agosto de 1786 había sustituido a Mazarredo–, transcurre con cierta normalidad aunque, de los edificios ocupados, el dedicado a academia es muy reducido, ya que se limita a parte de la residencia del comandante del arsenal, y el alojamiento de los alumnos demanda continuas reparaciones por su acusada vejez, sin que se advierta un cambio de situación ya que las obras del nuevo, a pesar de haberse puesto la primera piedra, no llevan un ritmo que nos indique su pronto uso. A pesar de todo, la formación de oficiales se lleva a cabo con extremada precisión, y son ejemplo de ello las pruebas de conocimiento, entrega y valor que dan en sus destinos.

Respecto a poner a disposición de los alumnos una biblioteca adecuada, su formación constituyó una seria preocupación desde el primer momento, así que, transcurrido solo un año desde su creación, el inventario realizado por orden del intendente del departamento demostraba la existencia de 108 títulos en 149 volúmenes, puestos al cargo del maestro primero de matemáticas, Jacinto Cheruti²⁷; no obstante, el nuevo inventario que se llevó a cabo en 1795 recoge una importante disminución del número de libros, lo que evidencia no solo que la dotación económica para nuevas adquisiciones era escasa, sino que además había un

(25) AMNM, CVP, vol. I, t. XXXIX, doc. 417, f. 448.

(26) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «El teniente general José de Rojas y Recaño Angulo, primer capitán general del departamento marítimo de Cartagena de Levante (1773-1790)» (I, II y III), *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núms. 142, 143 y 144, 2018 y 2019.

(27) ANC, caja 2996, 22 de abril de 1778.

importante descuido en su conservación²⁸. Y, con respecto al observatorio astronómico, cuya situación nos señalaba el brigadier Tofiño en el plano de la ciudad, puerto y arsenal que levantó en 1788 –en un cuarto en el piso más alto del edificio destinado a alojamiento de los caballeros guardias marinas, en la plaza de San Agustín, frente al convento de San Leandro–, seguía reducido a una habitación que, aunque disponía de un mirador para hacer las observaciones, más bien servía para guardar los instrumentos; y no tenemos constancia de que fueran atendidos los frecuentes informes de Mazarredo para hacerlo más funcional, en el interior del arsenal, en el edificio destinado a academia, ya que su uso por los alumnos de los Estudios Mayores era frecuente.



Gabriel Císcar y Císcar dibujado por Nicomedes Gómez

En 1791 se organizó un nuevo curso de Estudios Mayores bajo la dirección de Císcar, curso en el que se integraron el teniente de navío Francisco Millau y los tenientes de fragata José de Salas, Mariano Izasviribil, Juan Luis Burraggi y Ramón de Salas. Pero las necesidades de la guerra interrumpieron su normal funcionamiento, y por real orden de 25 de febrero de 1794 quedó en suspenso mientras subsistiera esta situación²⁹.

El abastecimiento de agua potable al arsenal

El hecho más relevante en todo este tiempo, en relación con las obras realizadas en el arsenal, fue dotar a sus instalaciones de agua potable, construyendo una red de distribución por toda su superficie y, además, con suficiente número de fuentes para el abastecimiento de las embarcaciones, pues una única fuente unida a las canalizaciones de la ciudad no era bastante para atender las aguadas de las escuadras. Ya en la sesión de 22 de mayo, la junta del departamento tiene conocimiento de una real orden del día 12 anterior por la que se le ordena que proponga sin dilación el modo y medios de que se haga en

(28) «Inventario de las obras de biblioteca de la Compañía de guardias marinas de Cartagena, el de los útiles de la Academia, y del Observatorio, según reconocimiento hecho en fin de diciembre de 1795», AGMAB, Observatorio-Bibliotecas, leg. 4858, Cartagena, 31 de diciembre de 1795.

(29) «Estado de la Compañía de Guardias Marinas según en el que se halla hoy día de la fecha», ANC, caja 2997, Cartagena, 11 de noviembre de 1799.

el arsenal otra fuente donde puedan atracarse a hacer aguas los navíos. Para ello acuerda comisionar al ingeniero en jefe Manuel Bernia, quien en la sesión de 3 de julio presentó a la junta el correspondiente presupuesto, «después de haber procedido al reconocimiento y registro de las aguas, que para la formación de una o más fuentes en el Arsenal, pueden conducirse desde el sitio titulado de los Dolores distante de esta ciudad 5.642 varas lineales». Y después de haberse asegurado «de su excelente calidad y permanencia sin disminución, en la actual estación calorosa», acordó remitirlo para su aprobación, «y recomendando que se expidan reales órdenes para que por el ayuntamiento de esta ciudad, no se impida el uso de las referidas aguas que son de su pertenencia, y que por la junta de fortificación se permita la construcción de la mina que para introducir las es indispensable se haga por debajo de la muralla de tierra»³⁰.

Lo anterior culminó en una real orden de 16 de julio en la que se ordena que, con la mayor brevedad posible, se lleve a debido efecto la obra que se propone, cuyo presupuesto se aprueba, eso sí, «examinándose con la mayor atención el punto de la pertenencia de estas aguas halladas en el sitio de Los Dolores, y el uso que de ellas hacen los particulares, para no perjudicar al que tenga legítimo derecho a su disfrute»³¹. De ello tuvo pronta y cumplida noticia la corporación municipal a través del gobernador militar, quien puso en su conocimiento haber dispuesto «que no impidan el uso de estas aguas y las de la fuente de la Perdiz, que ha de introducirse en la cañería para mayor abundancia; pues constando que no son de propiedad de vecino alguno, es de primera preferencia el que se les dé el destino expresado, tan necesario para la habilitación de las Escuadras, y tan interesante a los efectos de ellas, que han de redundar en el bien general de la Nación»³².

También el capitán general del departamento, el 22 de julio, se había dirigido al gobernador militar, a quien comunicaba la citada real orden, que fue vista en cabildo ordinario del 29, donde se acordó

«que desde luego reconoce por suyas las aguas que nacen en el realengo del camino Real de Murcia al pie de la Hermita de los Dolores, y en esta inteligencia por el celo y el amor al público del Sr. Gobernador su presidente en el año pasado de 1791 dispuso de acuerdo con esta ciudad el reconocimiento y bondad de dichas aguas para conducirlas a esta población para las aguadas de los reales bageles y beneficio de este público, cuyo proyecto consultó al Real Supremo Consejo de Castilla en cuyo regio Tribunal de halla pendiente, por lo que ahora en cumplimiento de la Soberana resolución que manifiesta S.E. desde luego acuerda se conteste a dicho Excmo. Sr. haciéndole presente lo referido y que tiene pronta y a su disposición esta ciudad las nominadas aguas en la forma que propone para su conducción a los Reales Arsenales y aprovechamiento que expresa, sin perjuicio de la propiedad que de dichas aguas le pertenece estando pronta por sus Comisarios de Propios ó quien elija S. E. a concurrir al señalamiento de cuanto sitio nece-

(30) ANC, LAJD, t. 18, sesión de 3 de julio de 1793.

(31) ANC, caja 2228.

(32) AMC, CH-298.



Plano (parcial) en el que figura la red completa de abastecimiento de agua potable en el arsenal, 1799. (Instituto de Historia y Cultura Militar, Cartoteca, ORDOVÁS, AT-161-27)

site para este importante fin y prestar todos los demás auxilios convenientes hasta su conducción».

La entrega tuvo lugar el 2 de agosto, y la diligencia de lo acontecido fue aprobada en cabildo del día 5, que señalaba y entregaba «el manantial de realengo que hay en dicho sitio y demás terreno común necesario para la fábrica de cañería».

No tardaron en redactarse los pliegos de condiciones y en realizarse los primeros remates para la provisión de los materiales que debieran emplearse en ella, adjudicándose la excavación «de todo el terreno de cualquiera clase en que ha de construirse la cañería al asentista de esta ciudad Francisco Illescas; la provisión de toda la piedra de atabaire a Ginés Simón vecino del partido de Roldán; y la labra a cara vista, lechos y canal ó raigola de toda la piedra de atabaire a Felipe Comellas y Juan Florencio Conesa, ambos vecinos de la ciudad»³³. La obra se realizaría por cuenta de la Real Hacienda, y una real orden de 6 de agosto dispone que «se libre como gasto extraordinario los 611.020 reales de vellón en que se ha calculado (...) y que no debe este dinero invertirse en otro objeto por urgente que sea»³⁴.

Con diligencia comenzaron las excavaciones, aunque no faltaron las incidencias que la dificultaban en un terreno tan variado, quedando definitivamente aprobado por real orden de 13 de agosto «que el ingeniero en jefe don Manuel Bernia se encargue de la obra de conducción del agua de los Dolores en ese arsenal, y que la fábrica de las dos fuentes se verifique sobre el andén del muelle de ese Arsenal según se propone, como así mismo que esa ciudad, logre el beneficio de su aprovechamiento cuando no haya urgente motivo de emplearlas en los fines del Real Servicio»³⁵. Acuerda además la junta que «el expresado ingeniero debe atender enteramente a la citada dirección, y por consiguiente no es posible que desempeñe otras en el Arsenal [y] debe quedar relevado de todo encargo en él»³⁶. Más adelante, una real orden de 8 de noviembre, atendiendo a una propuesta de la junta, aprueba también que no se una a la fuente de los Dolores el agua de la Perdiz, «a fin de evitar este gasto innecesario y conservar la buena calidad del agua primera»³⁷, y por otra de 3 de septiembre se aprueban «las particulares contratas que ha celebrado esta Junta del Departamento para la excavación y materiales necesarios»³⁸.

Mientras tanto, en la ciudad, aunque se acometían con urgencia las reparaciones necesarias, continuos informes delataban que «la cañería de agua salada principal surtido de este público, además de que varios trozos de ella fuera del recinto de la muralla se encuentran muy cascados en lo interior se nota con más exceso», y era evidente lo inútil de las recomposiciones, lo que hacía necesaria la construcción una nueva red de cañerías. Esta situación afectaba también al arsenal pues, si bien los operarios de la maestranza se proveían principalmente de los pozos que existían en el interior del arsenal, habiendo examinado los médicos esta agua, y manifestado que no se encontraba en buenas condiciones para el consumo público, solicitaron, y les fue concedido, que para evitar quebrantos en su salud se les permitiese beber el agua de la fuente que se abastecía del caudal de la ciudad.

(33) ANC, LAJD, t. 18, sesión de 2 agosto de 1793.

(34) *Ibidem*.

(35) ANC, M XI n C-2.

(36) ANC, LAJD, t. 18, sesión de 21 de agosto de 1793.

(37) *Ibidem*, sesión de 13 de noviembre de 1793.

(38) AMNM, CVP, vol. 1, t. XXXIX, doc. 327, f. 354.

Al año siguiente, para incrementar el ritmo constructivo –pues este acusaba la insuficiencia de operarios voluntarios y de presidiarios de obras públicas, de los que tampoco se había podido conseguir un número suficiente por hallarse empleados en otras atenciones– fue preciso destinar a la obra a algunos de los empleados en los trabajos ordinarios del arsenal. Un año después eran treinta los presidiarios empleados, si bien satisfaciéndoles el jornal de 3 reales de vellón, más un capataz para su custodia con cinco reales de gratificación. Llegaron a trabajar en la obra 187 hombres, repartidos en diferentes oficios y especialidades, aunque los trabajos no estuvieron exentos de problemas, ocasionados por el inadecuado suministro de materiales por el asentista y por las adversidades meteorológicas. A mediados de julio, atendiendo a la solicitud hecha por Bernia, que alegó motivos de salud, la dirección de la obra pasará de manos de aquel a las del arquitecto alférez de fragata graduado José Sanz.

El 23 de diciembre de 1796, ya acabada la obra, el director emitirá un informe con la «Descripción circunstanciada de la dirección, construcción, y partes de que se compone la obra de la cañería que conduce el agua a este Arsenal descubierta en las inmediaciones de los Dolores, al Norte de esta ciudad, para las aguadas de los bajeles de guerra, siendo su curso, desde su nacimiento, hasta las fuentes de seis mil, cuatrocientas, ochenta, y cuatro varas, un pie, y once pulgadas lineales»³⁹.

También el capitán general del departamento, don Miguel José Gastón, se dirige en esas mismas fechas a la superioridad con un informe, cuyo contenido nos permite añadir al conocimiento que nos proporciona la anterior descripción datos muy elocuentes del trazado en el interior del arsenal, pues

«quedan situadas en él cuatro fuentes, las dos enseguida de la que había de la salada en el andén del muelle de la dársena que mira al O., cada una con cuatro caños bajos y uno alto, para que arrimados los buques hagan sus aguadas sin extraer de abordó la pipería con la mayor comodidad y presteza: Otra a la espalda del tinglado de Maestranza para uso de ella y de los demás operarios; y la restante dentro del cuartel del Presidio con su balsa para lavar estos individuos y los forzados de Galeras su ropa; y otras dos fuera de dicho Arsenal fijadas en su cerca, la una frente la puerta del cuartel de Batallones de Marina, y la otra al lado de la nombrada de los Cables, para que logre la tropa y el público el beneficio de su aprovechamiento en las ocasiones que no haya urgente motivo de emplearlas en los repuestos de los bajeles».

El costo de la obra asciende a 2.177.391 reales y 10 maravedíes de vellón; y es de destacar «el ahorro que dicha obra supone respecto al extraordinario dispendio que ha sufrido el Erario en la conducción de agua para los buques y el notable beneficio que proporciona a la salud de los presidiarios [en pro de] la humanidad en la mejor conservación de la salud de estos individuos, y notable baja de estancias de hospital por ser innegable que el agua que antes usaban era mediata causa de enfermedades y frecuentes recaídas»⁴⁰.

(39) Véase el apéndice.

(40) ANC, M XI n C-2.



Uno de los tres suspiros situados en la rambla de Benipila que han resistido el paso del tiempo

Pero una obra de esa importancia y tan dilatada en el espacio necesitaba una vigilancia y un cuidado continuo de la cañería, «tanto para dar o quitar las aguas en las fuentes y otras ocurrencias que requieran pronto remedio, así como para tener bajo su custodia las llaves de las casillas y respiraderos para que pueda arreglar las pulgadas y líneas de agua que toma el caño del nacimiento y demás casillas», como manifestaba el maestro fontanero Carlos Marín, hasta entonces encargado de la construcción de la cañería, quien solícita para sí dicho puesto ya que así lo había acordado con el capitán general.

En la sesión del 8 de febrero, la junta del departamento acuerda hacer presente al rey la conclusión de la obra, ya que, «según parte dado con fecha de ayer por el citado arquitecto al Excmo. Sr. presidente, se finalizó el propio día el todo de la obra, y las fuentes faltando únicamente el recorrerlas»⁴¹, así como recomendar al personal distinguido en su ejecución, al que, por real orden de 12 de agosto, le fueron concedidas todas las gracias solicitadas en la siguiente

forma: al arquitecto don José Sanz, el empleo de ayudante de ingenieros con el grado de extraordinario, y al maestro fontanero don Carlos Marín, el nombramiento de tal en aquel departamento, con el grado de alférez de fragata y el sueldo de 25 escudos mensuales⁴².

Epílogo

Pero nada de esto último pudo ya presidir o conocer el capitán general Gastón, pues al amanecer del 2 de enero de 1797, en la iglesia parroquial de la ciudad, un doble de campanas mayores anunciaba con fúnebres notas

(41) ANC, LAJD, t. 19, sesión de 8 de febrero de 1797.

(42) ANC, M XI n C-2.

su fallecimiento. Y la *Gaceta de Madrid*, pasados algunos días, publicaba el 1 de enero su nota necrológica, que, después de una escueta reseña profesional, terminaba diciendo que su bondad y generosidad, y sus dilatados servicios en el espacio de sesenta y tres años, «le granjearon la estimación de todos y harán grata su memoria, no menos que recomendable su ejemplo»⁴³.

Apéndice

Descripción circunstanciada de la dirección, construcción, y partes de que se compone la obra de la cañería que conduce el agua a este Arsenal descubierta en las inmediaciones de los Dolores, al Norte de esta ciudad, para las aguadas de los bajeles de guerra, siendo su curso, desde su nacimiento, hasta las fuentes de seis mil, cuatrocientas, ochenta, y cuatro varas, un pie, y once pulgadas lineales

En su nacimiento se ha formado una arca de nueve varas de largo, seis de ancho, con catorce pies de altura, cuyas partes se han construido de sillería de piedra fuerte de Alicante, y mampostería de cal, y piedra, cubierta con bóveda y terrado.

Toda la referida distancia de cañería se ha construido formando primeramente las excavaciones correspondientes, y según a las profundidades que pedían sus nivelaciones, y situación local de los terrenos por donde debía dirigirse, formando después un buen encallado de piedra y cal para su cimiento, colocando sobre este sillares de piedra de Atabaire bien macizos por sus lados, y juntas con el mismo material, los que contienen una canal, ó regola, dentro de la cual se han colocado tejas de barro colado, y correspondientes a la magnitud de los caños, sentadas con cal, arena, y porcelanas, sobre las que se han puesto los caños de igual barro vidriados por dentro, de un pie de largo, y ocho pulgadas de diámetro, emboquillados unos con otros, y cerradas sus juntas, o nudos con zulaque, o betún, que se compone de cal. Estopa, y aceite común, acompañada toda la columna de caños, de cal, arena y porcelana, y esta misma argamasa mezclada con bolos, y pequeños trozos de ladrillo, cubriéndola con tejas de la misma especie, y clase que las anteriores, quedando toda esta obra embutida dentro de la referida canal, ó regola, y a mas tapado todo el ancho del sillar con lozas de piedra de Atabaire, bien macizas sus juntas, y lados, de cal y piedra, volviendo a terraplenar hasta la superficie de la tierra.

A distancia de mil, ciento, veinte y cinco varas del nacimiento del agua se halla una mina que consta de setecientas cinco varas de longitud, que precisó formar, a causa de dirigirse la cañería por una pequeña colina, falda de monte, o terreno alto, que se necesitó profundizar hasta veinte y siete pies, y se formó

(43) *Gaceta de Madrid* de 17 de febrero de 1797.

una bóveda de ladrillo, y sobre esta, otra de piedra y cal, en la que se halla un suspiro subterráneo.

A la longitud de cuatro mil, cuatrocientas, cincuenta, y siete varas del mismo nacimiento fue indispensable pasar dicha cañería por bajo de la rambla de Binipila (*sic*), y un canal que hay formado inmediato a esta para desagüe del Almarjal y enseguida taladrar la muralla de esta ciudad, y formar otra mina con su bóveda en toda la longitud del terraplén de la Muralla, cuyo penoso trabajo consta de cuatrocientas noventa y nueve varas lineales.

Para construir esta obra siempre ha sido preciso en su mayor distancia mantener bomba de achique, y en algunos parajes, dos, día, y noche, con otros trabajos extraordinarios que han sido indispensables ejecutar, entretenidos y penosos.

Igualmente en la referida distancia se hallan cinco casas de registro del agua con su cilindro, construidas de sillería de piedra de Alicante, y mampostería de piedra, y cal, cubierta de bóveda, y tejado, cada una con su puerta aforrada de hierro; hallándose en la última montada el agua diez pies.

También se hallan seis suspiros en forma piramidal de la misma sillería de Alicante, de seis pies en cuadro cada uno en su base, y diez y siete de altura, continuando otros dos construidos del mismo material, y figura, dobles, ó que sube y baja el agua, en el uno veinte y ocho pies, y en el otro diez y siete.

En la cerca del Arsenal en el punto que llaman Puerta de Cables se halla el arca principal que sube el agua hasta la altura del caballete de la cerca, y deja un ramal que se dirige a la fuente citada a la espalda del tinglado de la Maestranza, al frente de su centro.

El tubo, o cañería principal sigue paralelo a los almacenes contiguos a la cerca del Arsenal, y subiendo el agua a un suspiro a diez y siete pies, deja otro ramal para una de las fuentes de la calle Real, siguiendo a otra arca frente de las gradas de construir fragatas y jabeques, en la que sube el agua y deja dos ramales; uno para la fuente de frente del cuartel de batallones, y otro a una de las del andén del muelle de la dársena, siguiendo el tubo principal a otra arca que sube el agua dividiéndose en dos ramales ó tubos de cañería para cada una de las otras dos fuentes que se han situado en el referido andén del muelle de la dársena para aguada de los bajeles de guerra: Estas arcas están construidas con todas las precauciones correspondientes de sillería de piedra de Alicante, y mampostería de piedra, cal, y porcelana.

Las tres fuentes del andén del muelle de la dársena tienen cada una cuatro grifos bajos, y uno alto para hacer aguada tres navíos arrimados a la riba, sin extraer de abordo la pipería.

La fuente de la Maestranza tiene un grifo: La del cuartel de presidiarios otro con su balsa para lavar ropa estos. Y las de la calle Real tres cada una, para que en caso de no ser precisa toda el agua dentro del Arsenal, disfrute el pueblo de este beneficio que tanto necesita, a causa de su escasez⁴⁴.

(44) ANC, M XI n C-2.

Bibliografía

- BLANCO NÚÑEZ, José M.^a: «Escenario europeo (Gibraltar, Menorca y el Canal)», *XLIX Jornadas de Historia Marítima. España y la independencia norteamericana*, Madrid, 2015.
- CEBRIÁN Y SAURA, José: *Páginas gloriosas de la Marina de Guerra española*, 1917.
- CLONARD, Conde de: *Historia orgánica de las Armas de Infantería y Caballería*, Madrid, 1851, parte I, tomo V, libro III, capítulo VII, p. 410.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*, t. VII.
- PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, t. II, Madrid, 1873.
- SERVICIO HISTÓRICO MILITAR: *Blasones militares*, Madrid, 1987.
- VÁLGOMA, Dalmiro de la, y FINESTRAT, el barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943.

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

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

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

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

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

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

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

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

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

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

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

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

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

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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (retirado)

LA HISTORIA VIVIDA

El combate de Cañete

La llamada batalla de Cañete (Cerro Azul) se dio en aguas de ese puerto peruano, que está unas 90 millas al sur de Lima y a quince de la costa. El combate se libró entre una flota holandesa mandada por el almirante Joris von Spielbergen (o Spitberg, o Spilbergen, o Spilberg) y una escuadra española con el capitán general Rodrigo de Mendoza, sobrino del virrey don Juan de Mendoza y Luna, marqués de Montes Claros, y el almirante Pedro Álvarez del Pulgar, la noche del 17 de julio de 1615.

La escuadra holandesa estaba constituida por

«cinco naos muy sólidas, construidas expresamente para la circunnavegación: dos de ellas, llamadas *Groote Zen* y *Groote Maan*, de 600 t y 28 cañones; otras dos, la *Neeuw* y la *Eolus*, de 400 t y 22 cañones; y un patache por nombre *Morgenster*, de 100 t y ocho cañones. En total 800 hombres.

La escuadra española estaba formada por seis navíos: la capitana *Jesús María* (capitán Delgado) de 22 cañones y 400 hombres; la almiranta, *Santa Ana* (capitán Bustinza) con 12 piezas y 200 personas; *Carmen* (capitán Coba) con 8 cañones y 150 hombres; *San Diego* (capitán Juan de Nájera) sin artillería, con 80 soldados;

Santiago (capitán maestro de campo Pedraza) con 4 pedreros y 80 hombres; *Rosario* (capitán Juan de Albedrín) con 50 soldados. En total 1.400 hombres»¹.

La descripción de la batalla ha sido hecha, con más o menos detalle, por diversos historiadores. Si el lector quiere asomarse a ella, aparte de la magnífica versión de Cesáreo Fernández Duro, de la que hemos extraído la cita precedente, dispone de la del Conde de la Granja, quien en el canto XII de su poema *Santa Rosa de Lima* describe el combate naval de Cañete y muchos otros detalles de aquellos días. Pero nuestra intención es acercar al lector otra versión, más popular y que además da una idea más cercana de cómo se vivieron en Lima aquellos días del desastre. Nos referimos a la recogida en la obra de Ricardo Palma *Tradiciones peruanas I* (Montaner y Simón Editores, Barcelona, 1893, pp. 194-196).

Cuenta así Palma el choque:

«El extranjero que hubiese llegado a Lima en 1615, habríase sorprendido al encontrar la ciudad en son de guerra y a todo títtere barbudo afilando espadas y componiendo mosquetes. Ítem, habría visto muy rodeado de papelotes al oidor Solórzano, el sabio autor de la *Política indiana*, quien se ocupaba a la sazón del censo de la capital, resultando empadronadas en el censo de 1614 25.454 personas. De esta cifra, excluyendo mujeres, ancianos, niños, indios y esclavos, no llegaba a dos mil el número de hombres en actitud de tomar las armas, circunstancia que traía descorazonado al anciano virrey [don Juan Mendoza y Luna, marqués de Montes Claros, undécimo virrey del Perú]; pues el enemigo con quien tenía que habérselas era formidable, aguerrido y orgulloso por recientes victorias.

Ya sospechará el lector que contra quien se preparaban los vecinos de esta ciudad de los reyes era nada menos que contra el pirata holandés Jorge Spitberg [o Spielberg, o Spilbergen], quien con cuatro galeones y dos pataches bien artillados paseábase en el Pacífico como Pedro por su casa, acompañado por ochocientos lobeznos, de esos que no temen a Dios ni al diablo.

A fuerza de actividad y sacrificios consiguió el virrey armar en el Callao cinco buques, tripulándolos con seiscientos hombres. Dio el mando de la escuadrilla a su sobrino D. Rodrigo de Mendoza[,] caballero del hábito de Calatrava, y las naves se hicieron a la vela en demanda de los piratas, llevando por capellán mayor al franciscano fray Bernardo de Gamarra y ocho religiosos más de las comunidades seráfica y dominica.

Parece que don Rodrigo de Mendoza no era el hombre que tan peligrosas circunstancias requerían; pues hasta abril de 1615, en que regresó al Callao, se anduvo paseando por el mar sin tropezar con los piratas, que seguían haciendo frecuentes desembarcos en la costa y saqueando puertos que era una maravilla.

Súpose con fijeza, a principios de mayo, que los piratas con ocho bajeles hacían rumbo al Callao; y el virrey ordenó a nuestra escuadra salir al encuentro de ellos, trabándose la lid el 22 de julio frente a Cerro Azul o Cañete, a noventa millas poco más o menos [al sur] de Lima.

(1) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón III*, pp. 196 y 198.

El combate duró cinco horas y fue reñidísimo. En cada uno de los cinco buques españoles iban dos o tres frailes que, con una cruz en la mano, exhortaban a nuestros improvisados marinos a no rendirse a pesar de la incuestionable superioridad de los holandeses en número, armas, disciplina y condiciones marineras de sus naves.

Hubo un momento en que la victoria pareció inclinarse a favor de España; porque el navío almirante de Spitberg, buque de 1.400 toneladas, fue abordado por nuestra capitana al mando de D. Rodrigo de Mendoza y de su segundo Palomeque de Aluendín. Desarbolados ya dos de los buques de nuestra escuadra y yéndose a pique el otro, los del enemigo, aunque bien maltratados, acudieron en socorro de la almiranta, esterilizando las ventajas que en el abordaje comenzaban a tener los nuestros, que habían acorralado en la popa a los piratas que se batían desesperadamente.

Viendo D. Rodrigo la imposibilidad de hacer frente a los que venían en auxilio de la almiranta, mandó desprender los garfios de abordaje, abandonar la cubierta de la nave holandesa y asilarse en la capitana.

Para colmo de desastre el incendio estalló en esta, y a fin de salvarse de la explosión de la santabárbara tuvieron nuestros infortunados marinos que arrojar al agua. De seiscientos hombres de nuestra escuadra perecieron ahogados ciento sesenta, y ciento diez al filo de la hachas de abordaje. El dominico fray Luis Tenorio y el franciscano fray Alfonso Trujillo murieron en el combate.

La célebre doña Catalina de Erauzo, conocida por la *Monja Alférez*, se arrojó al mar junto con un fraile franciscano. Los piratas los tomaron prisioneros y al cabo de un mes los desembarcaron en Paita.

Dos días después la escuadra holandesa estaba en el Callao. El marqués se constituyó para dirigir la resistencia, más por llenar el deber que porque tuviese la esperanza de impedir, con los pocos y malos elementos de que disponía, el desembarque de los piratas y el consiguiente saqueo de Lima. Y solo disponía de mil hombres.

En Lima el pánico se había apoderado de los espíritus, y el mismo virrey –dice un historiador– dudaba de encontrar cien hombres dispuestos a morir a su lado; pues razones de política desconfianza le impedían armar a los indios y a los esclavos.

El Sacramento estaba descubierto en los templos invadidos por el pueblo, y la que fue más tarde Santa Rosa de Lima rogaba en Santo Domingo por los hijos del Perú.

Spitberg se conformó con disparar algunos cañonazos, que le fueron débilmente contestados, y cambió repentinamente de propósito y se alejó del Callao dirigiéndose a Paita y continuando el saqueo de la costa.

Si Spitberg hubiera desembarcado, habría sido muy débil la resistencia que le opusiera el cañón de crujía (pieza única que artillaba el Callao), con que el padre Hernando Gallardo, de la orden seráfica, hizo algunos disparos, sin causar avería a los buques holandeses».

Joris van Spielbergen (1568-1629), oficial neerlandés de marina y corsario del siglo XVII, sometió las costas de Chile y Perú –por las que se paseaba sin temor alguno– a frecuentes saqueos e incendios y circunnavegó la Tierra. Vivía a bordo con refinamiento y regalo, su barco iba provisto de todo género de pertrechos y la dotación lucía irreprochablemente uniformada. No fue el

primer holandés que visitaba aquellas tierras y cometía tropelías de ese jaez. Antes que él habían perpetrado desmanes semejantes Cornelio Neck (en 1595), Jacobo Mahu y Simón de Cordes (en 1599), Oliverio van Noort (en 1600) y el almirante Verhoeven (en 1609). Tampoco sería el último: Hendrik Browver, en 1643, y Roggenwein, en 1722, harían lo propio; y, antes, el paso de Jacobo L'Hermite (Heremite) en 1624, a la cabeza de una flota de 11 navíos, puso en peligro el puerto de El Callao con un férreo bloqueo.

Epílogo

El almirante Spielbergen dio rumbo oeste y entró en el archipiélago filipino por el estrecho de San Bernardino. Después de fracasar en un intento de desembarco en Iloílo, se presentó en la isla de Corregidor, amenazando y aterrorizando Manila, pero desistió del ataque y salió de nuevo a la mar. Los españoles, que habían logrado armar una escuadra de diez navíos, el 7 de abril de 1617 zarparon de Cavite en su busca, al mando de don Juan Ronquillo del Castillo. El día 14 dieron por fin con los holandeses, en Playa Honda, y allí arrancó la batalla, que terminó con victoria española. «El gran *Sol de Holanda* fue destrozado por la artillería, y otros dos navíos holandeses fueron echados a pique. Los holandeses huyeron perseguidos por los españoles, quienes desistieron pronto de la persecución» (Blumentritt).

Se había tomado cumplido desquite del desastre de Cañete.

NOTICIAS GENERALES

Jornada de Historia Moderna. Madrid (España)

Organizada por el Instituto CEU de Estudios Históricos y la Cátedra Casa de Austria, el jueves 8 de julio de 2021, en el Aula 2.5 de la Facultad de Humanidades y Ciencias de la Comunicación de la Universidad CEU San Pablo, se celebró la Jornada de Historia Moderna *Lepanto: la mayor ocasión que vieron los siglos*. El ciclo, con el que colaboró el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), se compuso de las siguientes conferencias, impartidas entre las 10:30 y las 11:30 del mencionado día:

10:30. «Felipe II y el Islam: Malta y los moriscos granadinos», por Enrique Martínez Ruiz, catedrático (emérito) de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid;

10:50. «La construcción naval en la época de Lepanto», por José Cánovas García, coronel de Infantería de Marina, consejero colaborador del IHCN;

11:10. «El desarrollo de la batalla», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales, catedrática (retirada) de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid;

11:30. «La mayor ocasión que vieron los siglos», por David G.^a Hernán, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Carlos III de Madrid.

Para más información dirigirse a:

Universidad CEU San Pablo
Facultad de Humanidades y Ciencias de Comunicación
Paseo de Juan XXIII 3, 28040 Madrid.

«Historias navales»

En un acto organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), y dentro de la serie *Historias navales*, el martes 7 de septiembre de 2021, a las 18:00, el coronel de Infantería de Marina José Cánovas García, secretario del IHCN, pronunció la conferencia «La batalla de Orbetello». El evento se desarrolló en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid).

La sesión se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada española (<https://youtu-be/hTnsPd-XZ28>), a través del cual los telesistentes pudieron participar en el coloquio que se celebró a continuación.

Teniendo en cuenta que el acto no era académico, sino divulgativo, y que el tiempo disponible era limitado, se invitó a quienes desearan ampliar conocimientos sobre el tema de la conferencia a remitir sus preguntas, antes o después de esta, al correo electrónico ihcn-dei@mde.es. Dichas preguntas fueron respondidas por la misma vía por especialistas del IHCN.

Debido a la situación de emergencia sanitaria, el aforo hubo de ser limitado, así que los asistentes debieron reservar previamente asiento en el correo anteriormente citado. También fue obligatorio el uso de mascarilla.

XII Encuentro en Esles de Cayón, Santander (España)

Organizado por la Concejalía de Cultura del Ayuntamiento de Santa María de Cayón, con la colaboración de la familia González-Camino, la Delegación de Defensa en Cantabria, la Fundación Centro de Documentación Etnográfica sobre Cantabria (CDESC) y la editorial La Huerta Grande, dirigidos por Fernando Gomarín Guirado y Sergio M. Rodríguez Lorenzo y coordinados por Ramón Orrite Pinedo, del Centro de Estudios Montañeses, los días 23, 24 y 25 del mes de julio de 2021 se celebró el XII Encuentro en Esles de Cayón, Santander, bajo el título general «Ibéricos en los siete mares».

De la moderación de los diferentes coloquios que siguieron a cada una de las conferencias se ocupó Enrique Liniers Vázquez, capitán de navío, subdirector del Museo Naval de Madrid.

Las sesiones se desarrollaron en el Solar de Cotubín (Esles de Cayón), ciñéndose al programa siguiente:

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

Viernes 23 de julio de 2021

Mañana

Después de la presentación, que corrió a cargo de Francisco González-Camino Meade, jardinero y paisajista, y de Fernando Gomarín Guirado, etnógrafo y presidente de la Fundación CDESC, se pronunciaron las conferencias:

- «Los cronistas del viaje de Magallanes-Elcano», por Consuelo Varela, doctora en Historia de América por la Universidad de Sevilla;
- «Viajes de Pedro Fernández de Quirós a las islas de Poniente (1595 y 1605-1606)», por Francisco Mellén Blanco, historiador, vicepresidente de la Asociación Española de Estudios del Pacífico.

Coloquio.

Tarde

- «Navegantes portugueses y navegantes castellanos: mismas técnicas, distintos propósitos», por Alfonso de Ceballos-Escalera y Gila, doctor en Historia Medieval y Moderna, director de la Cátedra de la Mar en la Universidad Camilo José Cela (Madrid);
- «Las tripulaciones de la carrera de Indias», por Sergio M. Rodríguez Lorenzo, historiador de la Carrera de Indias.

Coloquio.

Sábado 24 de julio de 2021

Mañana

- «La Corona de Aragón entre dos mares», por Félix Martínez Llorente, doctor en Derecho y catedrático de Historia del Derecho y de las Instituciones Españolas en la Universidad de Valladolid;
- «La búsqueda de las minas del rey Salomón», por Juan Gil, catedrático de Filología Latina de la Universidad de Sevilla.

Coloquio.

Tarde

- «El filibote: una introducción al cambio tecnológico en la carrera de Indias», por Sergio M. Rodríguez Lorenzo;

- «La presencia española en las islas de la Especiería», por Juan Carlos Rey Salgado, oceanógrafo y diplomático.

Coloquio.

Domingo 25 de julio de 2021

Mañana

«La botica en la expedición de Magallanes y Elcano», por Carlos Gómez Canga-Argüelles, doctor en Farmacia y director del Laboratorio Cangas Arqueros de Valladolid; Cecilio J. Venegas Fito, doctor en Farmacia y presidente del Colegio Oficial de Farmacéuticos de Badajoz, y Antonio Ramos Carrillo, doctor en Farmacia y profesor del Departamento de Farmacia y Tecnología Farmacéutica de la Universidad de Sevilla.

Coloquio.

Oficiaron la clausura Philippine González-Camino, doctora en Ciencias de la Información y directora editorial de La Huerta Grande, y Fernando Gomarín Guirado.

Otras conferencias

Lenguaje marinero

Con motivo de su incorporación como miembro correspondiente en España de la Academia Browniana, del Instituto Nacional Browniano de Argentina, el día 23 de julio de 2021, a las 22:00, la doctora Beatriz Sanz Alonso, consejera colaboradora del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció la conferencia «El lenguaje de los marinos de las provincias españolas en la documentación histórica».

El acto fue transmitido por la plataforma Zoom y presentado por el académico de número Roberto L. Elissalde.

Para más información dirigirse a academia.browniana@inb.gov.ar

«Las galeras de Lepanto». Madrid (España)

En un acto organizado por la Real Academia del Mar (RAM), con la colaboración de la Real Liga Naval Española (RLNE), el día 7 de septiembre de 2021, dentro del ciclo *Efemérides históricas*, Marcelino González Fernández, capitán de navío retirado y subdirector de la RLNE, pronunció la conferencia «Las galeras de Lepanto».

La sesión se pudo seguir por el canal YouTube de la RAM.

**Real Academia de la Historia, *Diccionario biográfico electrónico* (DB~e).
Madrid (España)**

Recogemos del boletín de noticias de la Real Academia de la Historia el siguiente comunicado, del 7 de abril de 2021, que entendemos de gran interés para nuestros lectores:

«Hoy se ha presentado en la Real Academia de la Historia, *el acceso libre y gratuito al entorno avanzado del «Diccionario Biográfico» (DB~e)*, que permite a partir de ahora y gracias al apoyo del Ministerio de Ciencia e Innovación y de Google España, que todas las funcionalidades estén disponibles para el público general.

(...)

El *entorno avanzado* del DB~e pone desde hoy a disposición de los usuarios el *buscador avanzado* en el que cada uno de los personajes ha sido parametrizado según una veintena de criterios que permiten explotar los contenidos en una amplia variedad de combinaciones. Asimismo el usuario tendrá acceso a *un doble sistema de referencias*, completamente novedosas, en el que todos los personajes aparecen relacionados entre sí con varios niveles de contextualización y se muestran igualmente “*Personajes similares*” en función de diversos criterios de afinidad cronológica, geográfica o disciplinar.

Acorde con los tiempos, el desarrollo digital de la Real Academia de la Historia supone un avance mayor en el cumplimiento de su *objetivo fundacional de investigación y servicio*. Con la apertura del acceso al entorno avanzado del Diccionario, la institución, con casi tres siglos de historia, da un paso más en el propósito de llegar al máximo posible de usuarios, abriendo oportunidades culturales a sectores más amplios de la sociedad: estudiantes, personas interesadas por la historia y la cultura y público en general

El DB~e es una obra abierta a todo tipo de disciplinas profesionales, a todos los territorios que conformaron la Monarquía hispánica, a las instituciones y especialistas que han colaborado en su redacción y a la participación ciudadana. Es también una *obra viva, en permanente proceso de revisión y actualización*, que permite el mantenimiento y enriquecimiento permanentes de sus contenidos, impulsando y facilitando una amplia red cultural y social que conecta los intereses de tipo histórico-biográfico, incorporando con especial interés a la comunidad iberoamericana».

DOCUMENTO

La formación de oficiales. Marina de vapor

En el pasado número 152 de la REVISTA, en esta misma sección, mostrábamos al lector un manuscrito del Archivo del Museo Naval de Madrid donde, a propósito de la compra en Inglaterra de los primeros barcos de vapor, se disponía que en ellos debía ir embarcado en todo momento un oficial del Cuerpo General de la Armada.

En esta misma línea de recuperar disposiciones relativas a la formación de los oficiales, presentamos la real orden de 30 de noviembre de 1886, consecuencia del informe emitido por el director de la Escuela Naval a instancias, a su vez, de la real orden de 4 de noviembre del mismo año que ordena se programe un plan teórico-práctico de máquinas de vapor para los guardiamarinas embarcados, incluidas las guardias en máquinas de propulsión, «materia sin la cual no es posible merecer hoy el calificativo de competente en la parte esencial de la facultad ...», dice la citada orden.

Consideramos que estos estudios y prácticas constituyeron en su día un paso importante en la formación de los oficiales de Marina, y por eso ponemos a disposición de nuestros lectores estas dos resoluciones, ahora que la energía y la propulsión constituyen una especialidad más del Cuerpo General de la Armada. Y para satisfacción del ministro de la época Rafael Rodríguez de Arias.

(LAGO DE LANZÓS, Claudio [ed.]: *Legislación marítima de España. Manual de órdenes de generalidad para el gobierno de la Armada*, año 1886, t. II, p. 400, D.E.C. n.1º: Dirección de Establecimientos Científicos.)

REAL ÓRDEN DE 30 DE NOVIEMBRE.

D. N. C., N. 1.º

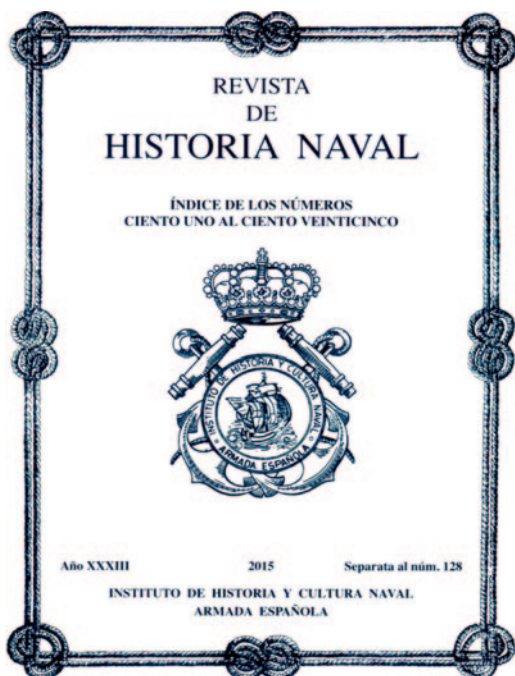
Escuelas y academias.—Cuerpo general.—Máquinas de vapor.—
Adoptando algunas disposiciones para que los guardias-marinas y
alféreces de navio amplíen sus conocimientos profesionales en la
parte respectiva á las máquinas de vapor.

Excmo. Sr.: S. M. el Rey (q. D. g.), y en su nombre la Reina
Regente del Reino, teniendo en cuenta la importancia que las má-
quinas de vapor han adquirido en la Marina militar y sus múlti-
ples aplicaciones á bordo, y considerando que es indispensable
para todo oficial de Marina una cabal posesion de tan interesante
materia, sin la cual no es posible merecer hoy el calificativo de com-
petente en la parte esencial de la facultad, se dignó ya resolver,
por Real orden de 4 del actual, que por el comandante-director de
la Escuela naval se informase lo conveniente para ampliar en ella
la enseñanza de la expresada materia, especialmente bajo el punto
de vista práctico. Evacuado dicho informe, que ha merecido la
aprobacion de S. M., y habiéndose dispuesto que se formule con
urgencia el presupuesto correspondiente para apreciar con exacti-
tud el gasto que implican las reformas propuestas, es la soberana
voluntad, de acuerdo con lo informado por la Direccion de Esta-
blecimientos científicos de este Ministerio, que, aplazando para
despues de aprobado el mencionado presupuesto, el planteamiento
de dichas reformas, se pongan desde luego en vigor las resolucio-
nes siguientes:—*Primera.* Que se haga obligatorio para los guar-
dias-marinas embarcados en el buque-escuela el servicio de guar-
dias en la máquina cuando esta funcione, en alternativa con los
demás que les están designados, exigiéndoseles, bajo la inspeccion
de los oficiales del buque que el comandante designe, y bajo la
direccion del primer maquinista, pero sólo en las guardias de dia,
el manejo por sí mismos de la máquina principal y el de las acce-
sorias.—*Segunda.* Que se haga asimismo obligatoria para los
guardias-marinas embarcados en los demás buques una clase teó-
rico-práctica frecuente de máquinas de vapor, así en la mar como
en puerto, bajo la direccion del oficial encargado de su instruccion.—*Tercera.* Que se exija á los alféreces de navio un estudio
ampio y detallado de la máquina principal y de las accesorias del
buque en que cumplan su segundo año de embarco, así bajo el
punto de vista de su organismo como bajo el de su trabajo y eco-
nomía, que deberán remitir á la superioridad por el conducto de
Ordenanza y tenerse en cuenta por la Junta clasificadora del per-
sonal, al hacerse la clasificacion anual correspondiente.—De Real
orden lo manifiesto á V. E. para su conocimiento y fines corres-
pondientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 30 de
Noviembre de 1886.—RAFAEL RODRIGUEZ DE ARIAS.—Sr. Presi-
dente del Centro técnico, facultativo y consultivo de Marina.

(Traslados á los Capitanes y Comandantes generales de los De-
partamentos, Apostaderos y escuadra de instruccion.)

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

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

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

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

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

RECENSIONES

PARENTE RODRÍGUEZ, Gonzalo: *El almirante Bordejé. El Mahan español*, CSED (ISBN: 978-84-92814-97-8), Madrid-Astorga, 2021, 174 páginas.

Biografía del contralmirante Fernando Bordejé Morencos, escrita por el coronel de Infantería de Marina retirado Gonzalo Parente Rodríguez, en la que el autor compara a Bordejé con el pensador naval norteamericano Alfred T. Mahan, ya que ambos fueron profesores de las escuelas de guerra naval de sus países, y unos profundos estudiosos de la guerra en la mar. Gonzalo dice que su intención al escribir este libro era destacar la vida y trayectoria de un marino que vivió las experiencias de la mar y de la Armada en tiempos de paz, con unas reflexiones estratégicas que por fuerza tuvieron que considerar la posibilidad de una guerra, en la que la Armada tendría mucho que decir, al pertenecer a una nación como España, de profunda condición marítima, con amplios espacios de acción abiertos a la mar. El autor divide el libro en dos partes: «El almirante Bordejé» y «Pensamiento estratégico de Bordejé».

En la primera parte efectúa una reseña de la semblanza militar y de la trayectoria profesional del almirante. Madrileño, nacido el 26 de noviembre de 1925 en la calle Eloy Gonzalo, Bordejé fue bautizado Federico Fernando; y aunque el nombre válido, a efectos de documentos oficiales y de identidad, fue Federico, y así aparece en los escalafones, él siempre firmó Fernando, y como Fernando ha sido conocido y hoy es recordado. El autor también cuenta que Fernando Bordejé pasó la Guerra Civil en Zaragoza, regresó a Madrid en 1939, ingresó en la Escuela Naval Militar de Marín en 1945, y recibió el despacho de alférez de navío en diciembre de 1950. Y continúa con una detallada descripción de la hoja de servicios del almirante: destinos a bordo y en tierra, mandos, ascensos, cursos, estudios, cruces y condecoraciones, vida académica, conferencias, libros, artículos, premios literarios, actuaciones en la Armada y representaciones en el exterior. A continuación, Gonzalo comenta la biografía de Mahan, sus libros y sus ideas sobre el pensamiento naval, efectúa

una comparación entre ambas personalidades: Mahan y Bordejé, y establece un paralelismo entre ellas.

En la segunda parte, el autor comenta cómo Bordejé, en su concepto estratégico, defiende la forma de acción indirecta como la más apropiada para llevar a cabo operaciones militares, sin por ello dejar de lado los enfrentamientos directos. Recurre en sus explicaciones a comparaciones con conflictos armados durante la Guerra Fría: Corea, Vietnam y el enfrentamiento arabe-israelí, y establece que de la estrategia general derivan tres estrategias particulares: terrestre, naval y aérea, sin olvidar otras estrategias, como la económica.

Para un mejor conocimiento de las ideas de Bordejé, Gonzalo analiza un artículo del almirante, publicado en 1990 en la *Revista General de Marina*, titulado «Relaciones entre la política y la estrategia», y recensiona con todo detalle tres libros del marino: *España, poder político y naval* (Empresa Nacional Bazán, 1982), *El escenario estratégico español en el siglo XVI, 1492-1536* (Editorial Naval, 1990) y *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, 1800-1868* (Editorial Naval, 1993).

Y Gonzalo cierra su libro con estas palabras, en recuerdo de Bordejé: «Sirva este libro como homenaje a un marino que deja su huella en la historia de la Marina Española».

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Urdaneta y el Tornaviaje. El descubrimiento de la ruta marítima que cambió el mundo*, La Esfera de los Libros (ISBN: 978-84-9164-987-8), Madrid, 2021, 232 páginas.

Amplia biografía de Andrés de Urdaneta, nacido en noviembre de 1508 en Villafranca de Oría (hoy Ordicia, Guipúzcoa), narrada por el prolífico escritor de la amplia historia naval de España Agustín Ramón Rodríguez González. Agustín se mete en los entresijos de la existencia de Urdaneta y nos cuenta cómo fue la vida del que, ya siendo padre agustino, supo encontrar la tan buscada ruta del tornaviaje de Filipinas al continente americano, gracias a la que se pudo establecer una ruta comercial permanente entre Filipinas y México, principalmente entre Manila y Acapulco, con el llamado Galeón de Manila.

Tras unas referencias a las aventuras de insignes marinos anteriores, como Colón, Magallanes o Solís, Agustín relata la primera aventura marinera de Urdaneta, que con diecisiete años embarcó, como paje y ayudante de Elcano, en la expedición de Loaysa y sus siete barcos (cuatro vascos y tres gallegos) que, saliendo de La Coruña, se dirigieron al estrecho de Magallanes para continuar hacia las Molucas. Una expedición llena de calamidades por los temporales y el escorbuto, que Agustín relata con todo lujo de detalles, y en la que un solo barco, la *Santa María de la Victoria*, llegó en octubre de 1526 a las Molucas, con Urdaneta a bordo. Continúa con la estancia de Urdaneta en estas islas, las luchas con los portugueses, el tratado de Zaragoza de 1529, y la salida de Urdaneta para Lisboa, adonde llegó en junio de 1536 y donde los

portugueses le quitaron todos los libros, documentos y escritos que llevaba consigo. Y el autor relata cómo Urdaneta fue capaz de reproducir muchos de ellos de memoria ante el Consejo de Indias, y en 1537 se pudo entrevistar con Carlos I, al que entregó su *Relación de los sucesos de la armada de Loaysa*.

Agustín continúa la narración de las aventuras de Urdaneta por tierras mexicanas, donde llegó a ser gobernador de Michoacán, viviendo en un suntuoso palacio próximo a un convento de frailes agustinos, con los que hizo amistad, y en 1552 decidió ingresar en la citada orden, donde estudió y se ordenó sacerdote en 1557.

Más tarde, habiendo Felipe II decidido la colonización de las Filipinas, se preparó una expedición al mando de Legazpi, que zarpó del continente americano en 1564 con Urdaneta a bordo, sin saber el destino final hasta que, durante el viaje, se abrieron instrucciones con órdenes que detallaban su destino a Filipinas, cosa que no gustó a Urdaneta, quien tenía el convencimiento de que dichas tierras estaban en territorio portugués, de acuerdo con lo establecido en el tratado de Tordesillas. No obstante, obedeció las órdenes de Felipe II y condujo la escuadra de Legazpi con éxito hasta aquellas tierras, adonde llegó en 1565. Y, en junio de aquel mismo año, el autor nos relata cómo Urdaneta inició el regreso a España a bordo de la nao *San Pedro*, con la que, yendo por el norte y después hacia el este y sureste, fue capaz de llegar a México, abriendo la ruta del Tornaviaje.

El libro, además de narrar de forma amena diversos momentos de la existencia del guipuzcoano (acciones de guerra, su hija, el Santo Niño de Cebú, regreso a América, muerte, etc.), incluye referencias al Galeón de Manila, sus rutas y comercio, el idioma chamorro, otras expediciones al Pacífico, primeras universidades en Asia, etc. Y cierra con varios apéndices documentales que incrementan el valor informativo de este interesante trabajo.

GIL-DELGADO CRESPO, José Enrique: ... *Y Magallanes encontró el Estrecho*, Entrelíneas Editores (ISBN: 978-84-12-04802-5), Fuenlabrada (Madrid), 2019, 262 páginas.

Novela basada en hechos históricos, o historia muy novelada de la primera parte de la expedición de cinco barcos al mando del portugués españolizado Fernando Magallanes, en su viaje hacia el oeste a la búsqueda de una ruta a las islas de las Especias, escrita por José Enrique Gil-Delgado, que culmina con la salida de tres barcos al Mar del Sur.

Comienza con un relato de Antonio Pigafetta –cronista de aquella expedición–, que aparece en España en compañía de monseñor Chierecati. Pigafetta cuenta cómo se entera de la expedición que está preparando un tal Fernando de Magallanes, y quiere participar en la aventura, para lo que, con cartas de recomendación, se traslada a Sevilla, donde ve las cinco naos que se están alistando para el viaje: *Trinidad*, *San Antonio*, *Concepción*, *Victoria* y *Santiago*, y se presenta ante Magallanes, que en principio lo enrola como sobresa-

liente y al poco tiempo lo convierte en su hombre de confianza y narrador de la expedición.

Prosigue el relato con la historia de la adquisición de las cinco naos, el enrole de marinos vascos, y las diferentes nacionalidades de los tripulantes, entre los que, además de muchos españoles, abundaban sobre todo portugueses, italianos y franceses. Continúa con una breve biografía de los capitanes: Juan de Cartagena, Gaspar de Quesada, Luis de Mendoza y Juan Serrano. Y sigue con los últimos preparativos en Sevilla; la salida de las naos hacia Sanlúcar de Barrameda el 20 de agosto de 1519; la estancia en Sanlúcar, y la salida a la mar el 20 de septiembre rumbo a las Canarias, para dar comienzo a la gran aventura. Relata la llegada de noticias sobre los portugueses, que quieren hacer fracasar la expedición; la salida de Tenerife; las discusiones de Juan de Cartagena con Magallanes por los rumbos adoptados sin haber sido consultado –hasta que Cartagena termina siendo arrestado, destituido del mando y puesto bajo la custodia de Luis de Mendoza–; los avatares de la navegación por las costas de Guinea y hacia Brasil; y muchas referencias a la vida a bordo que amenizan la lectura.

Sigue con la llegada a las costas sudamericanas y la estancia en Brasil. El autor aprovecha la ocasión para recordar el accidentado viaje y la llegada a aquellas tierras de Pedro Álvares de Cabral. Continúa con referencias a diferentes incidentes y conversaciones de Magallanes con Pigafetta. Cita la llegada a San Julián, el amotinamiento conducido por Gaspar de Quesada, Luis de Mendoza y el arrestado Juan de Cartagena, y las drásticas medidas de Magallanes para abortarlo. Y hace referencia a los gigantes de aquellas tierras, a los que llamaron «patagones».

Continúa con el naufragio de la nao *Santiago* y el posterior encuentro de un canal o estrecho que exploran los cuatro barcos restantes, durante lo cual la nao *San Antonio* deserta. Y termina cuando Magallanes, con los tres barcos restantes (*Trinidad*, *Concepción* y *Victoria*), el 27 de noviembre de 1520 divisa la salida a un amplio mar, lo que confirma sus teorías de la existencia de un paso entre el Atlántico y el Mar del Sur, momento que pone fin a la novela.

El libro, que cierra con una reproducción del testamento de Magallanes, es un relato movido, entretenido y muy completo de la aventura del marino hasta que, como dice el título, «encontró el Estrecho», narrado con muchas licencias históricas y cambios respecto a lo realmente ocurrido, por lo que hay que considerarlo una novela que usa la historia como mero soporte o telón de fondo.

SAAVEDRA INARAJA, María: *El capitán de la Victoria. Relatos desde la mar de Juan Sebastián Elcano*, Epalsa (ISBN: 978-84-15436-47-8), Madrid, 2021, 270 páginas.

Magnífica, completa y a la vez resumida vida de Juan Sebastián Elcano, contada de una forma muy original por la historiadora María Saavedra Inaraja.

La autora da voz a Elcano en un supuesto libro escrito por su paje, Andrés de Urdaneta, siguiendo indicaciones del propio Elcano, durante el viaje iniciado desde La Coruña el 24 de julio de 1525, en la expedición de siete barcos al mando de Loaysa para regresar a las islas de las Especias. Es una narración dirigida a una hija que el marino vasco sabe que ha dejado en Valladolid, a la que no conoce y a quien quiere darse a conocer. Se trata del fruto de una relación con María de Vidaurreta, que en el libro aparece como Catalina Quiroga Vidaurreta, aunque en algunas ocasiones es mencionada como Catalina Elcano Vidaurreta.

La autora inicia el relato contando la vida de Catalina y su entrada en el año 1542 en un convento, adonde, prácticamente, lo único que lleva es un libro que le ha entregado su madre. Es el manuscrito realizado por Urdaneta al dictado o con apuntes de Elcano, dirigido a Catalina, y que ella lee para tratar de conocer cómo fue la vida de su padre, al que sabe muerto en el Pacífico hace ya algunos años. Y es ese supuesto manuscrito el que ocupa la mayor parte del libro.

Se trata de una novela histórica o de una historia novelada. Se sabe muy poco de María de Vidaurreta, y mucho menos de su hija, que en el libro aparece como personaje ficticio junto con algunos miembros de su familia y personajes de su entorno. En cambio, aparecen muchos personajes históricos, empezando por el propio Elcano, quien, junto con otros personajes contemporáneos, es tratado con todo rigor histórico, dentro de las licencias que la narración novelada exige.

En aquel amplio mensaje dirigido a su hija, Elcano le cuenta de forma directa y resumida su vida, su aventura en la expedición que zarpó de España en septiembre de 1519 al mando de Magallanes, y el regreso al mando de la nao *Victoria* casi tres años después, en septiembre de 1522; su paso por la corte, su intervención en diversas actividades, su estancia en Valladolid –donde conoció a la madre de la joven– y su participación en la expedición de Loaysa, en el curso de la cual Urdaneta (que más tarde, siendo monje agustino, iba a encontrar la ruta del tornaviaje de las Filipinas a América) redactó el citado manuscrito, cuyo final anotó en el océano Pacífico el lunes 6 de agosto de 1526.

Se trata de un estupendo libro para el que tenga curiosidad por saber cómo fue la vida del gran marino vasco, que al regresar por el Índico al mando de la nao *Victoria* completó por primera vez en la historia la vuelta a toda la redondez de la Tierra, y que cuatro años después moría en el Pacífico cuando intentaba regresar a la Especiería.

M. G.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

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

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

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

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

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

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

Advertencias:

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

Las citas de libros y revistas se harán así:

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

- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:

Archivo, biblioteca o institución

Sección o fondo

Signatura

Tipología documental

Lugar y fecha.



	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
			SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
			SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

